



COMMISSION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE POUR L'ASIE ET LE PACIFIQUE

Sous-Comité pour l'infrastructure et la facilitation des transports et le tourisme

Première session
24-26 novembre 2004
Bangkok

**GRANDES QUESTIONS CONCERNANT LES TRANSPORTS, LE TOURISME
ET LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES:
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

(Point 4 a) de l'ordre du jour provisoire)

Note du secrétariat

RÉSUMÉ

Le secrétariat exécute son programme de travail concernant les infrastructures de transport dans le cadre général de la phase II du Programme d'action régional (2002-2006) du Plan d'action de New Delhi pour le développement infrastructurel en Asie et dans le Pacifique, et du Programme d'action d'Almaty.

Le présent document porte sur les activités du secrétariat concernant l'infrastructure des transports pour la Route d'Asie, le Chemin de fer transasiatique et le transport intermodal.

Les principales activités ayant trait à la Route d'Asie comprennent l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie, le projet visant à évaluer les investissements nécessaires et à déterminer les priorités de développement, et les liaisons intermodales et les terminaux de fret connexes. Le présent document indique également les mesures prises actuellement pour développer le Chemin de fer transasiatique et élaborer l'accord intergouvernemental y afférent.

S'agissant du transport intermodal, le présent document rend compte de la mise en œuvre du projet du Compte des Nations Unies pour le développement concernant les liaisons de transport Europe-Asie, de l'exécution de parcours de démonstration de trains-blocs de conteneurs sur le couloir nord du Chemin de fer transasiatique, ainsi que de la mise en œuvre d'un projet sur un réseau de transport international intégré et de logistique en Asie du Nord-Est.

Le Sous-Comité est invité à envisager les mesures suivantes: a) encourager la signature et/ou la ratification de l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie; et b) apporter son appui à la convocation d'une réunion intergouvernementale chargée de négocier officiellement un accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique. Il est également invité à donner des indications quant aux activités menées actuellement par le secrétariat dans le domaine de l'infrastructure des transports, comme indiqué dans la partie IV («Questions à examiner»).

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Introduction.....	1
I. DÉVELOPPEMENT DE LA ROUTE D'ASIE.....	1
II. DÉVELOPPEMENT DU CHEMIN DE FER TRANSASIATIQUE	5
III. LIAISONS DE TRANSPORT EUROPE-ASIE	8
A. Parcours de démonstration de trains-blocs de conteneurs	8
B. Projet de liaisons interrégionales de transport.....	10
C. Réseau de transport international intégré et de logistique pour l'Asie du Nord-Est	12
IV. QUESTIONS À EXAMINER.....	13
<i>Annexe.</i> Signataires de l'Accord intergouvernemental sur le Réseau de la Route d'Asie à la date du 1 ^{er} octobre 2004.....	15
Liste des figures	
I. Carte de la Route d'Asie	2
II. Carte du Chemin de fer transasiatique: projet.....	6
III. Proposition de réseau de transport intégré en Asie du Nord-Est.....	14
Liste des encadrés	
1. Programme d'action d'Almaty.....	4
2. Projet commun CESAP-OSJD de mise en exploitation d'axes ferroviaires entre l'Europe et l'Asie intéressant particulièrement les pays sans littoral de l'Asie et du Caucase	10
3. Renforcement des capacités de développement de liaisons interrégionales de transport terrestre et de transport terrestre et maritime	12

Introduction

1. Le secrétariat exécute son programme de travail concernant l'infrastructure des transports dans le cadre général de la phase II du Programme d'action régional (2002-2006) du Plan d'action de New Delhi pour le développement infrastructurel en Asie et dans le Pacifique, adopté à la Conférence ministérielle sur les infrastructures qui s'est tenue en novembre 2001 à Séoul. Le secrétariat est également guidé par le 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, programme qui a été adopté à la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit (Almaty, 28-29 août 2003). Les stratégies de mise en œuvre de ces programmes d'action ont été approuvées par la Commission à sa soixantième session, en avril 2004 à Shanghai (Chine).

2. Le présent document passe en revue l'action menée par les pays membres et le secrétariat pour promouvoir et développer la Route d'Asie et le Chemin de fer transasiatique, et présente les activités et projets initiaux qui contribuent au développement d'un réseau de transport intermodal international intégré en Asie, relié aux autres régions du monde. Les pays membres sont invités à guider le secrétariat dans la mise en œuvre de son programme de travail afin qu'il réponde à leurs besoins en matière de transport.

I. DÉVELOPPEMENT DE LA ROUTE D'ASIE

3. Le réseau de la Route d'Asie comprend à présent plus de 140 000 km de routes dans 32 pays membres (voir figure I). Le dernier membre en date à s'être associé au réseau de la Route d'Asie est le Japon, suite à l'inclusion du tronçon Tokyo-Fukuoka dans l'itinéraire AH1.

4. L'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie, élaboré conformément à la stratégie affinée de mise en œuvre du projet relatif au développement des infrastructures de transport terrestre en Asie (DITTA) adoptée par la Commission à sa cinquante-quatrième session en 1998, a été adopté en novembre 2003 à la Réunion intergouvernementale pour la rédaction d'un accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie, et ouvert à la signature lors du segment ministériel de la soixantième session de la Commission en avril 2004. À cette occasion, 26 États membres ont signé l'Accord, trois de ces signatures étant définitives: celles de la Chine, du Japon et de l'Ouzbékistan. Depuis lors, la Malaisie a signé l'Accord le 24 septembre 2004 à New York; le Myanmar et Sri Lanka l'ont ratifié, et le Viet Nam a approuvé sa signature. On trouvera en annexe la liste des signataires de l'Accord, ainsi que des informations concernant le type et la date de signature. On prévoit que l'Accord entrera en vigueur début 2005, soit 90 jours après qu'au moins huit États auront accepté d'être liés par lui.

Figure I. Carte de la Route d'Asie



5. La signature de l'Accord a fait l'objet d'une large couverture dans les médias internationaux, et ce succès a été reconnu comme un catalyseur permettant d'ouvrir de nouveaux horizons à l'intégration et la coopération régionales.

6. Conformément aux termes de l'Accord, un groupe de travail sur la Route d'Asie se réunira tous les deux ans pour examiner la mise en œuvre de l'Accord ainsi que toute proposition d'amendement. Le groupe de travail constituera un cadre dans lequel les membres de la Commission pourront négocier des modifications des itinéraires de la Route d'Asie et examiner les progrès des politiques de développement ainsi que les questions relatives à l'infrastructure du réseau. La première réunion du groupe de travail devrait se tenir à la mi-2005.

7. L'Accord est ouvert à la signature au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York jusqu'au 31 décembre 2005.

8. À sa soixantième session, la Commission a adopté la résolution 60/4 en date du 28 avril 2004 concernant l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie, dans laquelle elle invitait: a) tous les membres concernés de la Commission à devenir parties à l'Accord; b) les institutions financières internationales et régionales et les donateurs multilatéraux et bilatéraux à apporter un appui financier et technique au développement du réseau de la Route d'Asie; et c) les organisations sous-régionales à promouvoir l'Accord et à s'attacher par priorité au développement du réseau de la Route d'Asie.

9. La modernisation et l'amélioration du réseau en vue de répondre aux besoins des transports internationaux est un aspect fondamental de l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie. Actuellement, 17 % des 140 000 km du réseau de la Route d'Asie ne satisfont pas aux normes minimales. En outre, les infrastructures doivent être remises en état sur un certain nombre d'itinéraires. De nombreux pays ont besoin de l'aide de donateurs multilatéraux et bilatéraux ainsi que des institutions financières internationales, comme le souligne le Programme d'action d'Almaty, qui traite des besoins spécifiques des pays en développement sans littoral et de transit (voir encadré 1).

Encadré 1. Programme d'action d'Almaty

La Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit, qui s'est tenue les 28 et 29 août 2003 à Almaty (Kazakhstan), a été la première manifestation de haut niveau organisée par l'ONU pour étudier les besoins et les problèmes particuliers des pays en développement sans littoral en vue d'intégrer efficacement ces pays dans l'économie mondiale grâce à la création de systèmes de transport de transit efficaces dans les pays en développement tant sans littoral que de transit. Le Programme d'action d'Almaty adopté à la Conférence porte sur les besoins particuliers des pays en développement sans littoral et vise à créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit dans cinq domaines prioritaires.

Dans le domaine du développement et de l'entretien des infrastructures, le Programme d'action d'Almaty souligne qu'il est nécessaire que les pays sans littoral et de transit consacrent une part plus importante de leurs investissements publics au développement des infrastructures, éventuellement avec l'aide financière et les investissements des donateurs, des institutions financières internationales et des organismes d'aide au développement. Le Programme d'action d'Almaty indique également qu'il convient de mettre l'accent sur la construction des tronçons manquants des réseaux de transport régionaux et sous-régionaux.

Le rapport du Secrétaire général sur la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty (A/59/208), y compris la feuille de route élaborée par le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement en consultation étroite avec des organisations du système des Nations Unies et d'autres organisations internationales concernées, énumère les mesures immédiates stipulées dans la feuille de route, et notamment l'identification des principaux tronçons manquants en Afrique, en Asie et en Amérique latine, ainsi que la mobilisation des fonds nécessaires à l'achèvement de ces tronçons. Le rapport indique que l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie a été reconnu comme le principal résultat obtenu après la conférence d'Almaty. Il précise que l'Accord consacre l'existence d'un réseau routier bien défini s'étendant à tous les pays sans littoral de la région. En outre, l'Accord permettra de coordonner à l'échelle régionale le développement ultérieur du réseau. L'impact positif de la Route d'Asie pourrait être comparé à l'impulsion donnée à la coopération économique et au commerce régionaux en Europe après 1975, lorsque la Commission économique pour l'Europe a mis au point un dispositif similaire.

10. Le secrétariat travaille actuellement avec des pays membres et des organisations sous-régionales à la mise en œuvre d'un projet portant sur l'évaluation des investissements nécessaires et la détermination des priorités de développement pour le réseau de la Route d'Asie, ainsi que sur les liaisons intermodales et les terminaux de fret connexes. Le projet doit donner lieu à trois réunions sous-régionales d'experts: pour la SAARC (avec la participation de l'Afghanistan et de la République islamique d'Iran); pour l'Asie du Nord, l'Asie centrale et l'Asie du Sud-Ouest; et pour l'Asie du Sud-Est. La première de ces réunions s'est tenue du 21 au 23 septembre à Islamabad. Les pays et organismes suivants étaient représentés: Afghanistan, Bangladesh, Bhoutan, Inde, République islamique d'Iran, Népal, Pakistan et Sri Lanka; Banque asiatique de développement, Banque mondiale, Banque islamique de développement, Agence japonaise de coopération internationale,

Banque japonaise pour la coopération internationale et Organisation de coopération économique. Les participants ont examiné l'état d'avancement du réseau de la Route d'Asie, ont déterminé les investissements nécessaires au développement de l'infrastructure du réseau, y compris les liaisons intermodales, et ont donné la priorité aux projets d'importance sous-régionale. Une approche similaire sera appliquée à l'organisation des réunions ultérieures.

11. Le secrétariat va à présent promouvoir dans les médias, et notamment sur le web, le financement des projets désignés comme prioritaires, et faciliter les discussions entre pays membres et donateurs potentiels. Il continuera également à aider les gouvernements de la région à explorer des sources et des formes de financement alternatives telles que le système construction-exploitation-transfert et les partenariats public-privé, au moyen d'activités de sensibilisation et de formation.

12. Afin d'assurer le développement durable et l'entretien des réseaux routiers dans la région, le secrétariat a fourni une assistance technique aux pays membres, par exemple au Viet Nam (décembre 2003) et au Myanmar (juillet 2004). Ces activités permettent de diffuser les pratiques optimales de développement et de maintenance des infrastructures routières, et mettent en lumière les avantages de réformes des politiques, en particulier de la création d'un fonds pour l'entretien des routes sur le modèle de ce qui existe en Inde, en République démocratique populaire lao et au Népal. Il est cependant clair qu'un partage plus large des données d'expérience sur la manière d'améliorer l'entretien des routes serait hautement bénéfique aux pays membres de la CESAP.

13. Le secrétariat continue à travailler à la mise à jour de la base de données, des cartes et de la page web de la Route d'Asie. Il a récemment commencé à mettre au point une base de données régionale de cartographie SIG portant notamment sur la Route d'Asie.

14. Pour continuer à promouvoir le développement du réseau de la Route d'Asie, en plus du mémorandum d'accord avec la Fédération routière internationale signé en novembre 2000, le secrétariat a signé le 1^{er} septembre 2004 un mémorandum d'accord avec l'Institut japonais du développement infrastructurel. Ce mémorandum établit des modalités de coopération portant notamment sur des recherches conjointes, l'échange de stagiaires, de chercheurs et d'experts, ainsi que l'échange de données et d'informations entre les deux organisations.

II. DÉVELOPPEMENT DU CHEMIN DE FER TRANSASIATIQUE

15. Conformément à la recommandation de la Conférence ministérielle sur les infrastructures qui s'est tenue à Séoul du 12 au 17 novembre 2001, le secrétariat a procédé avec la contribution des pays membres à la révision et à l'actualisation du Réseau du Chemin de fer transasiatique. Le réseau comprend désormais 80 000 km de voies ferrées d'importance internationale dans 25 pays membres (voir figure II).

Figure II. Carte du Chemin de fer transasiatique: projet



16. Conformément à la stratégie affinée de mise en œuvre du projet DITTA, la Commission a approuvé à sa soixantième session l'élaboration d'un accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique. Le secrétariat a lancé des activités visant à atteindre cet objectif, apportant ainsi une nouvelle contribution importante à la définition d'un réseau de transport intermodal international intégré dans la région.

17. Des instruments similaires ont été adoptés pour favoriser la planification et le développement coordonnés dans la région de la CEE, avec l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) (1985) et l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) (1991). En outre, en se basant sur l'AGTC, l'Organisation de la coopération des chemins de fer (OSJD) a établi l'Accord relatif à l'organisation et au fonctionnement du transport combiné entre l'Europe et l'Asie (1997). Plus récemment, l'Accord sur le Réseau ferroviaire international du Mashreq arabe (2003) a été adopté par les membres de la CESAO.

18. Face à la demande croissante d'un système de transport intermodal efficient, le secrétariat a rédigé en s'appuyant sur l'expérience acquise un avant-projet d'accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique (TTD/IATR/1), lequel recense les lignes de chemin de fer internationales existantes et prévues, y compris les terminaux à conteneurs reliés au réseau ferroviaire. L'expérience acquise dans la négociation de l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie a aidé à la rédaction du texte, lequel est basé sur l'AGTC.

19. Une fois établi, l'accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique jouera un rôle de catalyseur pour la construction et la modernisation coordonnées de lignes de chemin de fer internationales en Asie, et il aidera les pays membres à mieux utiliser leur infrastructure ferroviaire en créant des possibilités de transport intermodal.

20. Une réunion régionale d'experts qui se tiendra à Bangkok les 22 et 23 novembre 2004 permettra d'examiner et d'affiner l'avant-projet. En outre, afin d'assurer la cohérence entre l'accord et les initiatives sous-régionales, et de renforcer chez les pays membres le sentiment que le projet leur appartient, le secrétariat prévoit d'organiser des réunions sous-régionales d'experts pour l'Asie du Nord-Est, l'Asie centrale et l'Asie du Sud. En fonction des recommandations émanant du Sous-Comité et sous réserve de l'approbation de la Commission à sa soixante et unième session, le secrétariat continuera à peaufiner l'accord dans l'optique de sa négociation finale lors d'une réunion intergouvernementale qui se tiendrait à Bangkok en novembre 2005.

21. Au cas où le processus de rédaction aboutirait lors de la réunion intergouvernementale envisagée, l'accord pourrait être prêt pour adoption par la Commission à sa soixante-deuxième session, et une cérémonie de signature pourrait être inscrite à l'ordre du jour de la Conférence ministérielle sur les transports qui doit se tenir en 2006.

III. LIAISONS DE TRANSPORT EUROPE-ASIE

22. Le domaine d'activité 1.3 sur l'intégration des réseaux de transport et les liaisons intermodales, qui s'inscrit dans le cadre de la phase II du Programme d'action régional (2002-2006) du Plan d'action de New Delhi pour le développement infrastructurel en Asie et dans le Pacifique, ainsi que le projet DITTA ont pour objectif immédiat de favoriser le développement des systèmes de transport intermodal aux niveaux national, sous-régional et régional pour renforcer l'efficacité des transports et en réduire les coûts.

23. Le secrétariat travaille déjà dans cette optique en exécutant trois projets importants, à savoir: «Projet de démonstration de transport conteneurisé dans le couloir nord du Chemin de fer transasiatique», «Renforcement des capacités de développement des liaisons interrégionales de transport terrestre et de transport terrestre et maritime», qui porte sur le développement de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie ainsi que vers la région de la CESAO, et «Système de transport international intégré et de logistique pour l'Asie du Nord-Est».

A. Parcours de démonstration de trains-blocs de conteneurs

24. Le secrétariat, se conformant aux instructions de la Conférence ministérielle de Séoul sur les infrastructures et aux termes de la résolution 52/9 de la Commission, en date du 24 avril 1996, relative aux ponts terrestres en Asie et entre l'Asie et l'Europe, a organisé des parcours de démonstration de trains-blocs de conteneurs sur les principaux tronçons du couloir nord du Chemin de fer transasiatique.

25. L'exécution du projet commun CESAP-Organisation de la coopération des chemins de fer (OSJD) suit les directives d'un mémorandum d'accord de novembre 2001 déjà signé par sept pays participants ainsi que par le secrétariat, l'OSJD et l'Union internationale des chemins de fer.

26. En octobre 2003, le Ministère des chemins de fer de la République populaire démocratique de Corée s'est déclaré intéressé par le projet et a donné son accord de principe au mémorandum d'accord relatif à son application. En juin 2004, le gouvernement de la République populaire démocratique de Corée a fait savoir qu'il était prêt à signer le mémorandum à condition qu'il soit procédé à l'inclusion, dans les liaisons du Chemin de fer transasiatique de la péninsule coréenne, de la grande ligne de la côte est (ligne de Donghae) pour tenir compte des négociations inter-coréennes sur le rétablissement des liaisons ferroviaires dans la péninsule.

27. Le secrétariat a pris langue à ce sujet avec les autorités appropriées de la République de Corée et a constaté les progrès déjà réalisés par les deux pays pour construire le raccordement par la ligne de Gyeongui, qui devrait être achevé en 2004.

28. Aux termes du mémorandum d'accord, un comité directeur est chargé de coordonner la planification et la réalisation des parcours de démonstration. Le gouvernement de la Fédération de

/...

Russie en a accueilli la première réunion à Vladivostok en juin 2002 et le gouvernement mongol la deuxième à Oulan-Bator en octobre 2003. Conformément aux recommandations faites à la deuxième réunion, quatre parcours de démonstration ont été organisés entre: a) Tianjin (Chine) et Oulan-Bator en novembre 2003; b) Lianyungang (Chine) et Almaty (Kazakhstan) en avril 2004; c) Brest (Biélorus) et Oulan-Bator en juin 2004; et d) Vostochny (Fédération de Russie) et Malaecewicze (Pologne) en juillet 2004.

29. À la suite des parcours de démonstration et des entretiens sur le raccordement entre Tianjin et l'Europe à travers la Mongolie, divers transitaires se sont déclarés intéressés à utiliser davantage le chemin de fer et ont offert d'accroître de 300 EVP supplémentaires par semaine le volume des marchandises transportées. Des négociations à ce sujet devraient se tenir en Mongolie entre les diverses administrations ferroviaires et les autres parties intéressées.

30. Les pays participants mettent en œuvre, parallèlement au projet de démonstration, diverses mesures destinées à améliorer les services. C'est ainsi que le Kazakhstan et la Mongolie élaborent des politiques propres à attirer le trafic de transit à travers leur territoire, contribuant ainsi à raccourcir les distances de transit et à réduire les coûts. Entre temps, la compagnie ferroviaire russe a été constituée en société pour devenir la société par action des chemins de fer russes dont l'un des quatre objectifs en tant qu'entreprise est de faire partie intégrante du réseau de transport eurasiatique.

31. Les résultats des parcours de démonstration et la future mise en œuvre du projet seront examinés lors de la troisième réunion du comité directeur que le Gouvernement chinois a généreusement offert d'accueillir.

32. La réussite des parcours de démonstration devrait avoir un autre résultat encourageant, celui de renforcer la participation du secteur privé à l'offre de services de transport. Plus important encore, certains transitaires se sont déclarés disposés à investir dans l'achat de matériel roulant pour conteneurs si les tarifs étaient incitatifs.

33. Dans le cadre d'une extension de la série actuelle de parcours de démonstration de trains-blocs de conteneurs, le Sous-Comité voudra peut-être envisager des parcours analogues dans le couloir nord-sud, qui relie le couloir nord à la mer à travers l'Asie centrale et le Caucase, ainsi qu'en Asie du Sud et du Sud-Ouest.

34. La réalisation de parcours de démonstration de trains-blocs de conteneurs le long du couloir nord a aussi reçu un appui supplémentaire lorsque les activités connexes ont été approuvées par les directeurs généraux de l'OSJD à leur dix-neuvième Conférence (Astana, 19-23 avril 2004). Cet appui est important pour la mise en œuvre du projet car de nombreuses organisations ferroviaires qui y participent sont aussi membres de l'OSJD. Tirant parti des progrès déjà réalisés, le secrétariat met actuellement au point avec l'OSJD un projet commun de mise en exploitation d'axes ferroviaires entre l'Europe et l'Asie, (voir encadré 2).

Encadré 2. Projet commun CESAP-OSJD de mise en exploitation d'axes ferroviaires entre l'Europe et l'Asie intéressant particulièrement les pays sans littoral de l'Asie et du Caucase

Ce projet commun, qui a été pour la première fois proposé en 2003, s'inscrit dans le droit fil du mémorandum d'accord CESAP-OSJD de 1999, de la résolution 52/9 de la Commission, en date du 24 avril 1996, relative aux ponts terrestres en Asie et entre l'Asie et l'Europe, et du Programme d'action d'Almaty (2003). La Commission l'a entériné à sa soixantième session (Shanghai, avril 2004) comme faisant partie du Plan d'action révisé pour 2004-2005 relatif à la mise en œuvre du projet DITTA. Il a également été approuvé dans le cadre du programme de travail de l'OSJD pour 2005 et au-delà, lors de la dix-neuvième Conférence des directeurs généraux de l'OSJD (Astana, avril 2004).

Le but du projet est d'améliorer la performance opérationnelle des axes ferroviaires entre l'Europe et l'Asie inscrits dans l'Accord de l'OSJD relatif à l'organisation et au fonctionnement du transport combiné entre l'Europe et l'Asie, et appartenant aussi au réseau de Chemin de fer transasiatique de la CESAP. Les échanges internationaux se faisant de plus en plus par conteneur, le projet mettra l'accent sur le transport conteneurisé et, conformément au Programme d'action d'Almaty, sur les besoins des pays sans littoral et des pays de transit s'agissant d'accroître la compétitivité de leurs produits sur les marchés mondiaux.

Le projet traitera des indicateurs de performance opérationnelle des axes ferroviaires internationaux, qui intéressent directement les usagers et les transporteurs. Il exigera une collaboration étroite et constructive entre la CESAP, l'OSJD et les transporteurs.

B. Projet de liaisons interrégionales de transport

35. L'Assemblée générale a approuvé en 2001 un projet relatif au renforcement des capacités de développement des liaisons interrégionales de transport terrestre et de transport terrestre et maritime, financé par le Compte de l'ONU pour le développement. Ce projet avait été proposé conjointement par les cinq commissions régionales à la suite de la première réunion des directeurs des transports des commissions régionales tenue au Caire en 1999. Il avait alors été reconnu que, si les transports s'étaient régulièrement développés dans les régions géographiques relevant de chacune des commissions régionales, il convenait néanmoins d'accorder plus d'attention à l'établissement de liaisons interrégionales de transport pour favoriser le développement du commerce international et le tourisme.

36. Le projet vise à aider les pays membres de la CEA, de la CEE, de la CESAP, de la CESA et de la CEPALC à renforcer leur capacités nationales de développement de liaisons interrégionales de transport terrestre et de transport terrestre et maritime. La CESAP participe activement à deux volets importants de ce projet, qui concernent respectivement le développement de liaisons de transport Europe-Asie (avec la CEE) et celui de liaisons de transport interrégionales entre l'Asie, l'Asie occidentale et l'Europe (avec la CESA et la CEE).

37. Le projet actuellement en cours incorpore des activités relevant de la résolution 48/11 de la Commission, en date du 23 avril 1992, relative aux modes de transport routier et ferroviaire sous l'angle des mesures de facilitation, et de la résolution 52/9, en date du 24 avril 1996, relative aux ponts terrestres en Asie et entre l'Asie et l'Europe. La CEE et la CESAP ont présenté un document sur les éléments essentiels d'un programme commun CEE/CESAP pour le développement de liaisons terrestres entre l'Europe et l'Asie à la deuxième Conférence internationale Europe-Asie sur les transports tenue à Saint-Pétersbourg (Fédération de Russie) les 12 et 13 septembre 2000. Le débat qui a suivi a amené la Conférence à identifier quatre principaux couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie. Le document commun CEE/CESAP a été par la suite fusionné avec un document distinct de la CEE sur les liaisons de transport eurasiatiques (TRANS/WP.5/2000/9) pour constituer la «Vision stratégique commune CEE/CESAP pour les liaisons de transport Europe-Asie» (TRANS/WP.5/2001/14). Il a été adopté à la fois par le Groupe de travail de la CEE chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports, à sa quatorzième session (2001) et par le Comité des transports intérieurs de la CEE, à sa soixante-quatrième session (2002). S'inspirant de ce document et de la stratégie pour le développement d'un système de transport Europe-Asie recommandée à la troisième Conférence internationale Europe-Asie sur les transports (Saint-Pétersbourg (Fédération de Russie), 11-12 septembre 2003), le secrétariat a élaboré une stratégie pour poursuivre la mise en œuvre du projet. Cette stratégie, qui doit s'appliquer en trois phases au cours de la période 2004-2006 (voir encadré 3), a été présentée à la première réunion du Groupe d'experts sur le développement des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie, qui s'est tenue à Almaty en mars 2004 sur l'invitation du Gouvernement du Kazakhstan et a engagé les premières discussions sur les couloirs et la mise en œuvre du projet.

38. Les gouvernements participant au projet ont désigné leurs correspondants, qui s'emploient actuellement à déterminer les liaisons de transport qu'ils proposeront entre l'Europe et l'Asie, notamment dans le cadre des principaux couloirs eurasiatiques, et à rassembler des informations techniques et autres données concernant l'exploitation de ces liaisons et les investissements nécessaires. Dans le cadre de la stratégie à long terme sur le développement d'un réseau de transport intermodal intégré, les pays participants ont été priés d'accorder une attention particulière aux réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique de la CESAP, aux réseaux routiers et ferroviaires «E» de la CEE, aux réseaux routiers et ferroviaires de l'OCE, au TRACECA, aux couloirs ferroviaires Europe-Asie de l'OSJD et aux réseaux identifiés lors de la réunion de coordination des transports de la CEI. Le Groupe d'experts examinera les liaisons proposées lors de sa deuxième réunion, qui sera accueillie par le gouvernement ukrainien à Odessa du 3 au 5 novembre 2004.

Encadré 3. Renforcement des capacités de développement de liaisons interrégionales de transport terrestre et de transport terrestre et maritime

1. *Phase I: Formulation de liaisons interrégionales de transport entre l'Europe et l'Asie (2004):*
 - 1.1 Définition des axes;
 - 1.2 Inventaire des axes;
 - 1.3 Consolidation et analyse des données;
 - 1.4 Présentation des résultats et classement des projets d'investissements par ordre de priorité.
2. *Phase II: Facilitation des transports sur les liaisons de transport eurasiatiques (2005):*
 - 2.1 Analyses des temps de transit et des coûts le long des itinéraires;
 - 2.2 Consolidation par les divers pays de la mise en œuvre des principaux accords et conventions relatifs au transport international;
 - 2.3 Renforcement des capacités à élaborer et exécuter des plans d'action nationaux sur la facilitation et le développement des transports.
3. *Phase III: Diffusion de l'information et réseautage institutionnel (2006):*
 - 3.1 Établissement d'une base de données contenant les noms et adresses des divers experts et institutions responsables du développement des transports entre l'Europe et l'Asie;
 - 3.2 Création d'un site Web sur le projet (voir <http://www.unece.org/trans/main/eatl/intro.html>);
 - 3.3 Organisation d'ateliers pour mettre en commun les leçons de l'expérience des commissions régionales.

C. Réseau de transport international intégré et de logistique pour l'Asie du Nord-Est

39. La rapidité du développement économique dans la sous-région de l'Asie du Nord-Est a entraîné une augmentation de la demande de transport maritime conteneurisé, qui met à forte contribution l'interface de transport de l'arrière-pays. La plupart des pays de l'Asie du Nord-Est investissent énormément dans leurs infrastructures, mais des tronçons manquants et l'insuffisance sporadique des capacités continuent à entraver la fluidité des courants de marchandises entre les pays et en direction de marchés plus importants, augmentant ainsi les délais et les coûts de la chaîne de transport.

40. À l'instar d'autres sous-régions, l'Asie du Nord-Est tend généralement à adopter une approche unimodale pour développer son infrastructure de transport, ce qui a pour effet de réduire le recours au transport intermodal et à la logistique, et, partant, d'entraver la capacité des ports à desservir un arrière-pays plus vaste. Le développement de moyens logistiques, comme la création de dépôts intérieurs de conteneurs, par exemple, permettant de regrouper et de distribuer les marchandises et d'assurer un transbordement efficace entre la route et le rail n'en est encore qu'à ses débuts.

41. Les gouvernements des pays de l'Asie du Nord-Est reconnaissent la nécessité de bien planifier l'intégration d'un réseau de transport qui combine les différents modes de transport (fer, route et mer) de manière à faciliter les courants commerciaux et, par là même, la croissance économique des zones éloignées des côtes.

42. Pour aider les pays à traiter cette question, le secrétariat s'est associé au Secrétariat du Tumen (PNUD) pour proposer un réseau de transport intégré en Asie du Nord-Est qui comprend des liaisons infrastructurelles (voir figure III). Ce réseau s'inspire de précédentes études de la CESAP relatives au Chemin de fer transasiatique et à la Route d'Asie, et notamment d'études récentes portant sur un réseau de routes prioritaires et sur un système intégré de ports et de transport maritime en Asie du Nord-Est. Le document E/ESCAP/STIFT/2 présente d'autres détails du projet.

IV. QUESTIONS À EXAMINER

43. Le Sous-Comité voudra peut-être encourager les États membres qui ont signé l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie à prendre les dispositions nécessaires à sa ratification, à son acceptation ou à son approbation, et inciter les autres États membres à le signer. Les représentants souhaiteront peut-être informer le Sous-Comité de la situation touchant la signature de l'Accord ainsi que de tout fait nouveau lié à l'infrastructure de la Route d'Asie.

44. Le Sous-Comité pourrait recommander l'organisation vers la fin de 2005 d'une réunion intergouvernementale qui remplacerait la deuxième réunion du groupe d'experts et où serait officiellement négocié l'Accord intergouvernemental proposé sur le Chemin de fer transasiatique.

45. Il pourra aussi donner son avis sur les activités en cours touchant les liaisons de transport, et notamment, les parcours de démonstration de trains-blocs de conteneurs le long du couloir nord du Chemin de fer transasiatique, le projet commun CESAP-OSJD relatif à la mise en exploitation d'axes ferroviaires entre l'Europe et l'Asie et le développement des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie.

46. Les représentants pourront notamment faire savoir si leur gouvernement est intéressé à participer à l'élargissement du projet sur les parcours de démonstration de trains-blocs complets de conteneurs.

47. Le Sous-Comité pourra apporter son appui à une initiative touchant la gestion et le financement de l'entretien, de la remise en état et du développement des routes. Il pourra aussi donner son avis sur l'opportunité d'inviter d'autres organisations et donateurs intéressés à participer à l'action d'information et de promotion concernant la Route d'Asie, et encourager les États membres à faire part de leur expérience en matière de développement durable, d'entretien et de gestion des infrastructures routières.

48. La coopération avec des organisations sous-régionales, comme l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, l'OCE, le Secrétariat du Forum, l'Association sud-asiatique de coopération régionale et l'Organisation de coopération de Shanghai, étant essentielle pour assurer le développement rationnel des infrastructures dans la région, le Sous-Comité souhaitera peut-être encourager le renforcement.

Figure III. Proposition de réseau de transport intégré en Asie du Nord-Est



Annexe

**SIGNATAIRES DE L'ACCORD INTERGOUVERNEMENTAL SUR LE RÉSEAU
DE LA ROUTE D'ASIE À LA DATE DU 1^{er} OCTOBRE 2004**

N ^o	SIGNATAIRE	TYPE DE SIGNATURE	DATE DE LA SIGNATURE
1.	Afghanistan	Simple, réserve sur l'article 11	26 avril 2004
2.	Arménie	Simple	26 avril 2004
3.	Azerbaïdjan	Simple	26 avril 2004
4.	Bhoutan	Simple	26 avril 2004
5.	Cambodge	Simple	26 avril 2004
6.	Chine	Définitive	26 avril 2004
7.	Fédération de Russie	Simple	27 avril 2004
8.	Georgie	Simple	26 avril 2004
9.	Inde	Simple	27 avril 2004
10.	Indonésie	Simple	26 avril 2004
11.	Iran (République islamique d')	Simple	26 avril 2004
12.	Japon	Définitive	26 avril 2004
13.	Kazakhstan	Simple	26 avril 2004
14.	Kirghizistan	Simple	26 avril 2004
15.	Malaisie	Simple	24 septembre 2004 à New York
16.	Mongolie	Simple	26 avril 2004
17.	Myanmar	Simple, réserve sur l'article 11 Ratification le 15 septembre 2004	26 avril 2004
18.	Népal	Simple	26 avril 2004
19.	Ouzbékistan	Définitive	26 avril 2004
20.	Pakistan	Simple	26 avril 2004
21.	République de Corée	Simple	26 avril 2004
22.	République démocratique populaire lao	Simple	26 avril 2004
23.	Sri Lanka	Simple Ratification le 24 septembre 2004	26 avril 2004
24.	Tadjikistan	Simple	26 avril 2004
25.	Thaïlande	Simple	26 avril 2004
26.	Turquie	Simple	26 avril 2004
27.	Viet Nam	Simple Approbation le 3 août 2004	26 avril 2004

- - - - -