NATIONS UNIES
CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Distr.
GÉNÉRALE

E/ESCAP/65/5
29 janvier 2009

FRANÇAIS
ORIGINAL: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE POUR L'ASIE ET LE PACIFIQUE

Soixante-cinquième session
23-29 avril 2009
Bangkok

EXAMEN DES QUESTIONS RELATIVES À L'APPAREIL SUBSIDIAIRE DE LA COMMISSION : TRANSPORTS

(Point 2 c) de l'ordre du jour provisoire)

RAPPORT SUR L'APPLICATION DU PROGRAMME D'ACTION RÉGIONAL POUR LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS DANS LA RÉGION DE L'ASIE ET DU PACIFIQUE, PHASE I (2007-2011)

Note du secrétariat

RÉSUMÉ

La Conférence ministérielle sur les transports, tenue à Busan (République de Corée), du 6 au 11 novembre 2006, a adopté la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, y compris le Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011).

Le Programme d'action régional a été approuvé par la Commission dans sa résolution 63/9 en date du 23 mai 2007 sur l'application de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011). La résolution prie le Secrétaire exécutif, entre autres, d'analyser et évaluer l'application du Programme d'action régional et de soumettre à la Commission, à ses soixante-cinquième et soixante-huitième sessions, des rapports accompagnés de recommandations.

Le présent document contient un examen de certaines activités entreprises dans le cadre de l'application du Programme d'action régional, une brève analyse et évaluation de l'impact de ces activités et des recommandations pour la poursuite de celles-ci.

La Commission voudra bien donner au secrétariat des directives concernant la poursuite de l'application de cette résolution avec efficience et efficacité pour répondre aux besoins prioritaires des pays membres.

TABLE DES MATIÈRES

Page

Introduction 2
I. QUELQUES ACTIVITÉS 2
II. ANALYSE ET ÉVALUATION 8
III. RECOMMANDATIONS ET QUESTIONS À EXAMINER 10

Introduction

1. La Commission, à sa soixante-troisième session, a adopté la résolution 63/9 en date du 23 mai 2007 sur l'application de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011).

2. La résolution prie le Secrétaire exécutif, entre autres, d'analyser et évaluer l'application du Programme d'action régional et de soumettre à la Commission, à ses soixante-cinquième et soixante-huitième sessions, des rapports accompagnés de recommandations.

3. Le secrétariat a soumis un résumé de l'état actuel des activités exécutées au titre du Programme d'action régional (voir E/ESCAP/CTR/INF/1) à la première session du Comité des transports qui s'est tenue à Bangkok du 29 au 31 octobre 2008. Partant de ce résumé, la première partie du document rend compte de certaines activités et contient une mise à jour sur les approches suivies pour que la Commission sache comment le Programme est appliqué et puisse ainsi donner au secrétariat les indications nécessaires.

4. Une brève analyse et évaluation de l'impact de l'application du Programme d'action régional figure dans la deuxième partie tandis que dans la troisième on propose quelques domaines où le secrétariat et les pays membres pourraient coopérer à une application efficiente et efficace du Programme d'action et contribuer à la mise en place prochaine d'un système international intégré de transport intermodal et logistique dans la région.

I. QUELQUES ACTIVITÉS

5. Le Programme d'action régional recense huit domaines où le secrétariat devrait agir en consultation avec les pays membres, à savoir : a) définition des grandes orientations au niveau ministériel; b) développement de l'infrastructure de transport; c) facilitation des transports; d) logistique des transports; e) financement et participation du secteur privé; f) développement durable des transports; g) sécurité routière; et h) les transports et les Objectifs du Millénaire pour le développement.

6. Au cours des dernières années, les effets de la mondialisation et de la forte croissance de la production, du commerce et des investissements qu'ont connus les pays de la région, conjugués aux problèmes émergents, notamment l'instabilité des cours du pétrole, ont fortement pesé sur le secteur des transports. Tout récemment, le ralentissement économique, tout en créant de graves difficultés pour les dirigeants du monde, a ouvert de nouvelles perspectives d'investissement dans les infrastructures, notamment pour stimuler la croissance. Il est donc extrêmement important que les ministres des transports de la région fassent des recommandations sur les moyens d'améliorer la productivité de ce secteur et de réagir plus rapidement et efficacement aux nouvelles exigences auxquelles il doit faire face.

7. La Conférence ministérielle sur les transports, qui a eu lieu à Busan (République de Corée), en novembre 2006, s'est déclarée tout à fait en faveur d'un forum des ministres asiatiques des transports, mécanisme régional formel susceptible de faciliter une coopération plus étroite et des concertations plus fréquentes entre pays pour trouver des solutions aux problèmes émergents. À la même Conférence, le secrétariat a été prié d'entreprendre une étude détaillée sur l'organisation et les modalités d'un tel forum qui ferait ensuite l'objet d'un examen au niveau intergouvernemental (E/ESCAP/63/13, par. 3 et 10).

8. La Comité de la gestion de la mondialisation, dans la première partie de sa quatrième session, tenue à Bangkok en septembre 2007, après avoir examiné l'étude en question (voir E/ESCAP/CMG(4/I)/5) s'est prononcé favorablement pour la création d'un forum des ministres asiatiques des transports, qui serait chargé de définir les orientations stratégiques appropriées pour développer les transports dans la région, améliorer les capacités des pays dans ce secteur, promouvoir la coopération, contribuer à l'intégration régionale et permettre aux pays de tirer parti de la mondialisation (voir E/ESCAP/64/5, par. 47).

9. La Commission a ensuite approuvé cette initiative dans sa résolution 64/5 en date du 30 avril 2008 sur la création du Forum des ministres asiatiques des transports.

10. Le Comité des transports, à sa première session, tenue à Bangkok en octobre 2008, a examiné la proposition d'ordre du jour de la première session du Forum des ministres asiatiques des transports. Il est convenu que cet ordre du jour comprendrait les points suivants : a) infrastructures de transport, en particulier développement des liaisons de transport euro-asiatiques, réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique et transport intermodal; b) transports et développement, notamment la part importante prise directement et indirectement par le secteur des transports dans le développement économique et social en général et facilitation du franchissement des frontières et, par voie de conséquence, nécessité pour les ministres d'envisager d'accroître les investissements dans les transports; c) transports et pauvreté, notamment réduction des problèmes liés au transport des produits agricoles depuis la ferme jusqu'au marché, et accès des communautés rurales aux principaux réseaux de transport et de logistique; d) transports et environnement, en particulier examen des problèmes relatifs à la consommation d'énergie et aux émissions dans le secteur des transports, de manière intégrée; enfin e) transports et société, en particulier amélioration de la sécurité routière dans la région de l'Asie et du Pacifique (voir E/ESCAP/65/4, par. 65).

11. Il est prévu que la première session du Forum et les activités connexes se déroulent pendant la semaine commençant le 14 décembre 2009.

12. En 2007 et 2008, trois autres pays (Kazakhstan, Philippines et République démocratique populaire lao) ont ratifié l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie, entré en vigueur en juillet 2005.[1] À ce jour, l'Accord a été signé par 28 pays dont 23 sont parties à l'Accord.

13. En janvier 2009, l'Accord intergouvernemental sur le Chemin de fer transasiatique[2] avait été signé par 22 pays dont 7 (Cambodge, Fédération de Russie, Inde, Mongolie, République de Corée, Tadjikistan et Thaïlande) avaient accepté d'y être liés. Dès qu'un État supplémentaires acceptera d'être lié par l'Accord, ce qui pourrait se produire au cours de la première moitié de 2009, ce dernier pourra entrer en vigueur.

14. La Route d'Asie est maintenant intégrée aux plans nationaux de nombreux pays membres.[3] Elle constitue une référence pour l'élaboration de programmes de coopération sous-régionaux dans la sous-région Bassin du Mékong et par des organisations comme l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), le Programme pour la coopération économique régionale pour l'Asie centrale (CAREC), l'Organisation de Shanghai pour la coopération, l'Organisation de coopération

---

[1] Voir résolution 60/4 de la Commission, en date du 28 avril 2004.

[2] Voir résolution 62/4 de la Commission du 12 avril 2006, annexe.

[3] Le Cambodge, l'Inde, la République démocratique populaire lao, la République islamique d'Iran, le Népal, le Pakistan, la Thaïlande et le Viet Nam ont fait savoir que la Route d'Asie occupait une place prioritaire dans l'élaboration de leurs plans nationaux.

économique (OCE) et l'initiative du golfe du Bengale pour la coopération technique économique multisectorielle (BIMSTEC). Ainsi, le réseau autoroutier de l'ASEAN a été conçu sur le modèle du réseau de la Route d'Asie avec les mêmes caractéristiques techniques et normes de construction. Dans le cadre de l'initiative CAREC de la Banque asiatique de développement (BAsD) et du BIMSTEC, on a également pris pour référence les itinéraires de la Route d'Asie et ses normes de construction pour établir les réseaux routiers. Récemment, l'OCE a adopté les normes de construction de la Route d'Asie pour son propre réseau. En 2007 et 2008, des institutions financières internationales comme la BAsD, la Banque européenne pour la reconstruction et le développement, la Banque islamique de développement et la Banque mondiale ont débloqué des fonds pour le développement et la remise en état de plusieurs tronçons du réseau de la Route d'Asie dans presque tous les États membres.[4]

15. Dans le secteur ferroviaire, d'importants progrès ont été réalisés dans la planification et la construction des tronçons manquants du réseau du Chemin de fer transasiatique. Les Gouvernements de l'Azerbaïdjan, de la Fédération de Russie et de la République islamique d'Iran ont conclu un accord trilatéral pour la construction d'un tronçon reliant Astara (Azerbaïdjan) et Qazvin (République islamique d'Iran), complétant ainsi un couloir terrestre de 4 200 km entre Saint-Pétersbourg et Bandar Abbas. Dans la sous-région de l'ASEAN, les travaux de construction d'une voie ferrée entre Nongkhai (Thaïlande) et Thanaleng (République démocratique populaire lao) ont été achevés en 2008. Le tronçon, qui sera officiellement inauguré par les deux gouvernements en mars 2009, constitue la première étape d'un projet de liaison ferroviaire jusqu'à Vientiane. Au Cambodge, les travaux de pose d'une voix ferrée sur le tronçon manquant entre Sisophon et Poipet (48 km), se poursuivent. Une fois terminée, cette ligne permettra d'assurer des services ferroviaires directs entre le Cambodge et la Thaïlande. En Asie du Sud, le Gouvernement indien s'est fixé comme priorité la construction d'une portion de 180 km du tronçon manquant de 325 km en direction du Myanmar pour développer le réseau du Chemin de fer transasiatique sur son territoire. Il a par ailleurs financé une étude de faisabilité sur le raccordement de cinq villes frontalières du Bhoutan aux gares terminales les plus proches du réseau ferroviaire indien.

16. Le secrétariat a continué de favoriser les synergies entre États membres, institutions financières internationales et autres acteurs, notamment le secteur privé, pour rechercher des possibilités de financement de projets infrastructurels prioritaires le long de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique. C'est dans cet effort que s'inscrit l'organisation par le secrétariat en novembre 2007 du Forum pour l'investissement dans la Route d'Asie qui a permis aux pays, institutions financières internationales et entreprises privées participants de discuter de priorités et perspectives d'investissement et de diverses formules pour le financement de projets, et d'échanger des données d'expérience concernant le financement, le développement et l'exploitation des grands axes de circulation. D'autres forums sont prévus.

17. Une fois défini le réseau du Chemin de fer transasiatique, le secrétariat a organisé des parcours de démonstration de trains-blocs de conteneurs pour faire valoir leurs capacités opérationnelles et promouvoir leurs services. Le parcours de démonstration Lyanyungan (Chine) à Almaty (Kazakhstan), organisé par le secrétariat en avril 2004, a fait passer le nombre de trains-blocs conteneurisés partant de divers ports de Chine vers le Kazakhstan de 100 convois en 2004 à 256 au cours

[4] Afghanistan, Arménie, Azerbaïdjan, Bangladesh, Bhoutan, Cambodge, Chine, Géorgie, Inde, Kazakhstan, Kirghizistan, Mongolie, Népal, Ouzbékistan, Pakistan, Philippines, République démocratique populaire lao, République islamique d'Iran, Sri Lanka, Tadjikistan, Thaïlande et Viet Nam.

des quatre premiers mois de 2008.[5] Encouragées par ce résultat, de nombreuses administrations ferroviaires organisent des parcours de démonstration sur des tronçons du réseau du Chemin de fer transasiatique et mettent en service un nombre de plus en plus grand de convois commerciaux.

18. Le secrétariat effectue actuellement une étude à l'échelle de la région sur la promotion du rôle de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, dans laquelle il étudie la question des interfaces multimodales dans le contexte du développement. Il y passe en revue les progrès, les meilleures pratiques et politiques connexes en rapport avec le développement des infrastructures intermodales à l'intérieur et à l'extérieur de la région et propose des directives générales et des recommandations pour le développement de dépôts intérieurs de conteneurs et de ports secs.

19. Le secrétariat a organisé à cette fin un atelier sur la promotion du développement des ports secs et des centres de logistique dans la sous-région de l'ASEAN (Bangkok, 9-10 septembre 2008). Des représentants des principaux pays de l'ASEAN, notamment des fonctionnaires gouvernementaux et des représentants du secteur privé, y ont participé. Le secrétariat a également publié en 2007 *Logistics Sector Developments : Planning Models for Enterprises and Logistics Clusters*[6] qui donne des références utiles sur le développement des ports secs et des centres de logistique.

20. Pour fixer un cadre général quantitatif à une approche intégrée de la planification des transports, le secrétariat, en collaboration avec l'Institut maritime coréen, a élaboré un modèle, lequel peut être utilisé pour faire des prévisions sur le trafic intermodal de conteneurs et sur les besoins d'investissement dans les ports maritimes, les ports secs et les dépôts intérieurs de conteneurs et pour donner une vision d'ensemble de la situation régionale aux fins de la planification nationale du transport intermodal et de l'élaboration des politiques au niveau régional. Une étude sur les prévisions du trafic maritime de conteneurs effectuée sur la base de ce modèle et soulignant les besoins à long terme en investissements dans la région, a été publiée en 2007.[7] Le secrétariat continuera de mettre à jour régulièrement les prévisions du trafic intermodal.

21. Dans le cadre du projet sur l'opérationnalisation des couloirs internationaux de transport intermodal en Asie du Nord Est et en Asie centrale, six couloirs prioritaires de transport intermodal ont été sélectionnés pour une analyse comparative. Ce projet facilitera l'adoption et la mise en œuvre de mesures concrètes, notamment l'organisation de réunions de comités directeurs pour développer et exploiter ces couloirs.

22. Concernant la facilitation des transports, le secrétariat a publié en 2007 une étude sur les mécanismes nationaux de coordination pour la facilitation du commerce et des transports dans la région et pour donner une vue d'ensemble de la situation aux niveaux mondial et régional, signaler les bonnes pratiques et faire des recommandations en vue de créer ou de renforcer les comités nationaux pour la facilitation du commerce et des transports dans la région.[8] À la suite d'ateliers nationaux organisés précédemment en Azerbaïdjan, Géorgie, Kazakhstan,

---

[5] Les données proviennent de la compagnie des chemins de fer kazakh et de Kaztransservice.

[6] CESAP et Institut maritime coréen: *Logistics Sector Developments : Planning Models for Enterprises and Logistics Clusters* (Publication des Nations Unies, n° de vente E.07.II.F.23, 2008), voir www.unescap.org/ttdw/PubsDetail.asp?IDNO=197.

[7] CESAP et Institut maritime coréen : *Regional Shipping and Port Development: Container Traffic Forecast 2007 Update* (ST/ESCAP/2484, 2007), voir www.unescap.org/ttdw/PubsDetail.asp?IDNO=196.

[8] CESAP, *Study on National Coordination Mechanisms for Trade and Transport facilitation in the UNESCAP region* (2007), voir www.unescap.org/ttdw/PubsDetail.asp?IDNO=198.

Kirghizistan, Mongolie, République démocratique populaire lao, et Tadjikistan, le secrétariat a conduit deux ateliers nationaux et fournit des services consultatifs à Islamabad en août 2007 et à Téhéran en octobre 2007 pour aider les pays à renforcer ou à mettre en place leurs mécanismes nationaux de coordination. Il a également fourni des services consultatifs au comité national du Kirghizistan et des informations aux comités nationaux de Mongolie et de République démocratique populaire lao.

23. En 2007 et 2008, le secrétariat a continué de soutenir la formulation et l'application d'accords sous-régionaux sur la facilitation des transports. En coopération avec le secrétariat de l'Organisation de Shanghai pour la coordination et la BAsD, il a organisé quatre séances de négociations sur l'Accord entre les gouvernements des États membres de l'Organisation de Shanghai pour la coordination sur la facilitation du transport routier international (Beijing, janvier et décembre 2007; Bishkek, juillet 2007 et Issyk-Kul (Kirghizistan), juin 2008). La négociation de l'accord principal a été conclue à la réunion d'Issyk-Kul. Le secrétariat continuera de contribuer à la négociation des annexes opérationnelles à l'accord principal. Il a également fourni une assistance technique pour l'application de l'Accord sur la facilitation du transport transfrontières des marchandises et des voyageurs dans la sous-région Bassin du Mékong, accord soutenu par la BAsD. Quatre études directives et techniques sur les droits à acquitter au passage des frontières au Cambodge et en République démocratique populaire lao, et sur la tarification des documents douaniers pour les couloirs économiques Est-Ouest et Nord-Sud ont été effectuées. Le secrétariat aide également les pays de la sous-région Bassin du Mékong et la BAsD à mettre au point les dispositions d'application de l'Accord.

24. Le secrétariat a par ailleurs publié une étude intitulée *Towards a Harmonized Legal Regime on Transport Facilitation in the ESCAP Region: Guidelines* (ST/ESCAP/2489) en décembre 2007 dans le but d'aider les pays membres de la CESAP à mieux formuler les instruments juridiques régissant le transport international transfrontières et de transit.

25. La méthodologie CESAP de calcul temps/coût-distance a été largement reconnue comme un outil important pour identifier, isoler et éliminer les principaux goulets d'étranglement qui nuisent à la fluidité et à l'efficience du transport transfrontières. Beaucoup de pays d'Asie du Nord Est, d'Asie centrale et d'Asie du Sud-Est ont appliqué cette méthodologie et des organisations internationales et des institutions de financement ont aidé les pays membres à l'appliquer. Elle a été promue par la Commission économique pour l'Afrique (CEA) et la Commission économique et sociale pour l'Asie de l'Ouest. Répondant à des demandes de pays membres et d'autres organisations, le secrétariat a mis à jour la « boîte à outils » de la méthodologie en y ajoutant des fonctions analytiques faciles à utiliser. La méthodologie a été traduite en arabe, chinois, français et russe pour en faciliter l'application dans les pays non anglophones. La boîte à outils a été diffusée dans un grand nombre d'organisations nationales et quelques organisations internationales et institutions de financement, notamment la Banque mondiale, la BAsD et l'Union internationale des transports routiers. Parallèlement aux efforts d'amélioration de la méthodologie, le secrétariat a également entrepris des activités de formation à son utilisation et coopéré avec d'autres organisations pour son application. Il a fourni des services de formation et des services consultatifs sur les applications pratiques de la méthodologie en Mongolie en octobre 2008 et, en coopération avec la Conférence des Nations Unies sur le commerce et de développement, il a aidé la République démocratique populaire lao et la Thaïlande à l'appliquer aux itinéraires de transit entre les deux pays. Il a organisé en novembre 2008 à Bangkok, en coopération avec la BAsD, un atelier directif sous-régional sur les applications de la méthodologie aux couloirs reliant les six pays de la sous-région Bassin du Mékong.

26. Quant à la logistique des transports, le secrétariat a collaboré en 2007 et 2008 avec les associations de transitaires nationaux et de logistique à des recherches sur les codes de conduite, les normes et qualifications minimales, les critères d'admission, les conditions standards de commerce et les conditions d'immatriculation en vigueur. Les conclusions préliminaires sont basées sur des informations fournies par 13 pays membres et les meilleures pratiques internationale pertinentes ont été communiquées à différents forums industriels et à des décideurs.

27. Pour évoluer vers des partenariats durables et établir une plate-forme régionale d'échange des meilleures pratiques et du savoir-faire actuels, le secrétariat a lancé en 2007 à Bangkok des réunions régionales autofinancées d'associations nationales de transitaires et de logistique et autres organismes professionnels des transports dans la région. Encouragé par le soutien et la participation des pays membres, il a organisé des manifestations similaires à New Delhi en juillet 2008.

28. En 2007 et 2008, le secrétariat a fourni une assistance technique et des services consultatifs aux associations nationales de transitaires et de logistique du Cambodge, de la Malaisie et de Sri Lanka pour mettre au point, exécuter et suivre des programmes de formation sur mesure sur les opérations de transit, le transport multimodal et la logistique. Des ateliers de formation de formateurs dirigés par le secrétariat ont permis de créer un réservoir de formateurs locaux, de diffuser des matériels de formation CESAP et de promouvoir le réseautage régional par la mise en commun des ressources et des données d'expérience. Le secrétariat a également établi des relations étroites avec la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) afin d'harmoniser ses matériels de formation avec les applications FIATA. En septembre 2008, le secrétariat a aidé l'Association sri lankaise des transitaires à obtenir la validation de son nouveau programme de formation ainsi que des matériels de la FIATA.

29. S'agissant du financement et de la participation du secteur privé, le secrétariat, conjointement avec la CEA et la Commission économique pour l'Europe, a commencé en 2007 l'exécution d'un projet interrégional du Compte de l'ONU pour le développement portant sur un programme d'alliance de partenariats public-privé pour le renforcement des capacités dans le développement des infrastructures et la prestation des services de base. Dans le cadre de ce projet, le secrétariat et le Ministère coréen du plan et du budget ont organisé ensemble la Réunion d'experts de haut niveau sur les partenariats public-privé pour le développement des infrastructures (Séoul, 2-4 octobre 2007). Cette réunion a été l'occasion pour les organismes participant au développement de ces partenariats de discuter de problèmes communs. La Déclaration de Séoul sur les partenariats public-privé pour le développement des infrastructures en Asie et dans le Pacifique[9] a été adoptée par la suite à la Conférence ministérielle sur les partenariats public-privé accueillie par le Gouvernement de la République de Corée (Séoul, 5 octobre 2007) avec un soutien du secrétariat.

30. Le secrétariat, en collaboration avec l'Institut asiatique pour le développement des transports, a organisé en 2008 en Inde un atelier régional et une visite d'étude sur l'élaboration de projets de partenariats public-privé susceptibles de bénéficier d'un concours financier en faveur du développement infrastructurel.

31. Le secrétariat a également mis au point des matériels d'enseignement et de formation sur les partenariats public-privé, un outil analytique pour l'évaluation de l'état de préparation d'un pays à établir de tels partenariats et effectué des études sur les processus d'harmonisation connexes.

---

[9] La Commission a adopté par la suite la résolution 64/ 4 sur l'application de la Déclaration de Séoul sur les partenariats public-privé pour le développement des infrastructures en Asie et dans le Pacifique.

32. S'agissant du transport durable, certaines délégations se sont déclarées, au cours de la première session du Comité des transports, favorables à ce que le secrétariat continue de promouvoir une coopération étroite et la mise en commun des données d'expérience entre les pays membres pour la réduction de la consommation d'énergie et des émissions dans le secteur des transports (voir E/ESCAP/65/4, par. 4). Le Comité est convenu que le problème des transports et de l'environnement figurerait à l'ordre du jour de la première session du Forum des ministres asiatiques des transports (voir par. 10 ci-dessus).

33. L'énergie et l'environnement sont deux thèmes importants du *Statistical Abstract of Transport in Asia and the Pacific*, publié par le secrétariat. Des questions relatives aux transports durables ont été incluses dans la publication régulière du *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific*, le *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific* ainsi que dans des études spéciales sur les politiques régionales de transport effectuées par le secrétariat.

34. Concernant la sécurité routière, le secrétariat a développé les objectifs figurant dans la Déclaration ministérielle sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique[10] et a élaboré, en consultation avec les États membres, des objectifs, des cibles et des indicateurs relatifs à la sécurité routière régionale. Ces objectifs, cibles et indicateurs ont été affinés lors de deux réunions d'experts sur l'amélioration de la sécurité routière sur la Route d'Asie (21-22 juin 2007 et 27-29 octobre 2008, Bangkok) au cours desquelles les États membres ont pu échanger des données d'expérience sur de nombreuses initiatives ambitieuses de sécurité routière et ont été encouragés à maintenir un engagement au plus haut niveau pour améliorer la sécurité routière.

35. La CESAP fait profiter les pays extérieurs à la région de son expérience régionale en matière d'amélioration de la sécurité routière grâce à un projet du Compte pour le développement de l'ONU sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde : fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction du nombre de victimes des accidents de la circulation routière, réalisé conjointement par les cinq commissions régionales de l'ONU. Le secrétariat prévoit également d'organiser une réunion d'experts pour préparer la contribution régionale à la première conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière prévue pour se tenir à Moscou en novembre 2009.

36. L'action du secrétariat décrite ci-dessus a contribué à aider les membres et membres associés dans leurs efforts de développement économique et social inclusif et durable. L'accroissement des investissements dans les infrastructures et services de transport et l'amélioration de ces derniers ont eu un impact significatif sur la réduction de la pauvreté, but ultime des Objectifs du Millénaire pour le développement.

II. ANALYSE ET ÉVALUATION

37. Grâce à la mise en œuvre du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011), les pays coopèrent étroitement à la mise en place d'un système international intégré pleinement efficace de transport intermodal et de logistique reposant sur les deux principaux piliers que constituent les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique ce qui a permis d'obtenir des progrès tangibles non négligeables.

[10] E/ESCAP/63/13, chap. IV.

38. Les pays devenant plus nombreux à adhérer aux accords gouvernementaux internationaux, les deux réseaux ont suscité un intérêt de plus en plus grand de la part des États membres et de leurs partenaires de développement, ce qui a entrainé toute une série d'initiatives nationales et multilatérales pour le développement des infrastructures routières et ferroviaires importantes pour la région, en particulier pour faciliter le transit international et l'accès aux principaux ports.

39. Les réseaux constituent aujourd'hui une base pour l'élaboration de programmes sous-régionaux de coopération infrastructurelle que promeuvent des organisations sous-régionales telles que l'ASEAN, l'OCE et, prochainement, la SAARC (Association sud-asiatique pour la coopération régionale).

40. Le développement et la modernisation du réseau de la Route d'Asie ont beaucoup progressé : environ 10 000 km de routes traversant plusieurs États membres ont été modernisés et mises aux normes minimales tandis que d'autres tronçons ont été rénovés et mis à des normes de niveau supérieur. La longueur des tronçons du réseau se situant au-dessous des normes minimales est passée de 22 263 km (16 %) à 12 256 km (9 %) [11], pour une longueur totale de 141 236 km.

41. On a également considérablement progressé dans la détermination des besoins d'investissement pour les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique dans la région. Toutefois, en dépit du grand nombre de projets exécutés, de nouveaux investissements sont nécessaires pour les mettre aux normes minimales, accroître leur capacité à répondre à une demande élevée et améliorer la sécurité.

42. Les activités analytiques et promotionnelles du secrétariat ont aidé les pays à accroître la sensibilisation et améliorer la compréhension quant à l'intérêt que représentent les ports secs et les centres de logistique. La réalisation par le secrétariat de projets concrets sur les interfaces intermodales a permis de fournir aux décideurs et aux industriels les indications nécessaires pour la localisation et le développement de ces installations. Le développement des installations de transport intermodal dans plusieurs pays de la région, notamment en Chine et en Inde, attire les investissements et progresse matériellement ce qui permet de transporter les marchandises et de déplacer les processus de production des régions côtières dans les arrière-pays grâce aux dépôts intérieurs de conteneurs, aspect particulièrement important pour les pays et régions enclavés.

43. L'organisation de parcours de démonstration le long de certains couloirs de transport en 2009 permettra de recenser les lacunes et de promouvoir la mise en service de couloirs intermodaux prioritaires le long des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique et de contribuer ainsi avec efficacité à la mise en place d'un système de transport intégré.

44. Concernant la facilitation du transport, le mécanisme des comités nationaux de facilitation s'est révélé efficace pour éliminer les obstacles non matériels au transport transfrontières qui nécessite une coordination et une coopération organiques entre les différents ministères et agences au niveau national.[12] Les services consultatifs et les informations fournis par le secrétariat ont aidé les pays à structurer leurs mécanismes de coordination et à harmoniser leurs programmes de facilitation.

---

[11] CESAP, "Status of the Asian Highway in Member States (2006): Overview of the Asian Highway Network", Division des Transports (2009), voir www.unescap.org/ttdw/common/tis/ah/Status-AH.asp.

[12] Des progrès ont été notés en particulier dans les pays suivants : Azerbaïdjan, Chine, Mongolie, Pakistan, République démocratique populaire lao et Viet Nam.

45. Un grand nombre de pays ont pris des initiatives pour faciliter le transport transfrontières et de transit, avec dans certains cas la participation directe du secrétariat pour la convocation de réunions de négociations. Toutefois, le problème de la facilitation de la circulation à travers les frontières terrestres n'a pas été résolu aussi efficacement que dans les ports maritimes lesquels, par exemple, ont bénéficié de l'acceptation par un grand nombre de pays de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international,[13] d'où un échange de données d'expérience entre agences, même au niveau national, serait utile. Les activités du secrétariat visant à évaluer les goulets d'étranglement dans le transport intermodal, notamment la méthodologie CESAP de calcul temps/coût-distance, et à rationaliser les chaînes de logistique ont suscité un intérêt considérable parmi les pays et organisations ce qui débouché sur des mesures positives.

46. Les réunions régionales annuelles d'associations nationales de transitaires et de logistique ont fait ressortir l'importance croissante qu'attachent les pays membres à la concertation, à la mise en commun des données d'expérience et au développement de services de logistique à valeur ajoutée.

47. Les partenariats public-privé pour le développement infrastructurel suscitent un très grand intérêt dans la région. Dans le secteur des transports, l'Inde a fait des progrès non négligeables, notamment en consentant des investissements considérables dans les autoroutes, les chemins de fer et les ports. La contribution potentielle de ces partenariats doit encore être étudiée de manière approfondie. À l'instar de la facilitation et de la logistique, deux autres domaines importants d'activité du secrétariat intéressent les pays: l'évaluation de l'état de préparation des pays à lancer des projets de partenariats public-privé et la rationalisation des processus inhérents à ces partenariats.

48. Les pays de la région ont enregistré des avancées significatives dans l'échange de données d'expérience sur l'amélioration de la sécurité des infrastructures. Plus de 25 membres et membres associés de la CESAP sont en train d'adopter des cibles qualitatives et/ou quantitatives de sécurité routière. Un grand nombre de pays établissent des plans nationaux de sécurité routière en fonction des cibles et indicateurs régionaux et mettent également en œuvre des plans nationaux, prévoyant notamment des aménagements pour réduire le nombre de victimes des accidents de la route. Ainsi, la République de Corée s'est fixée comme objectif de réduire de 30 % le nombre de collisions et de leurs victimes sur sa portion de la Route d'Asie. Toutefois, la sécurité routière demeure un problème dans toute la région du point de vue des coûts économiques et sociaux. Des ressources institutionnelles et financières importantes devront être investies dans ce domaine qui offre un rendement sur investissements élevé.

III. RECOMMANDATIONS ET QUESTIONS À EXAMINER

49. Après trois années de mise en œuvre du Programme d'action régional, la mise en place d'un réseau international intégré de transport intermodal et de logistique a considérablement progressé. Les pays de la région recueillent des bénéfices des diverses activités entreprises dans le cadre du Programme d'action. Toutefois, toutes les possibilités n'ont pas été exploitées. La Commission voudra bien faire part au secrétariat de son avis sur les priorités et orientations futures de son activité, en particulier concernant les problèmes ci-après :

---

[13] Organisation des Nations Unies, *Recueil des traités*, n° 8564. La Convention a été adoptée par l'Organisation maritime internationale le 9 avril 1965. Ses principaux objectifs sont d'empêcher des délais inutiles dans le trafic maritime, de faciliter la coopération entre les gouvernements et de garantir le plus haut degré d'uniformité praticable dans les formalités et autres procédures.

a) l'expérience a montré que les grandes orientations fixées au niveau ministériel étaient essentielles pour l'élaboration de politiques de transport régional efficaces dans la région de l'Asie et du Pacifique. Étant donné la nécessité urgente de fixer des orientations générales en temps utile pour progresser dans le secteur des transports, la Commission voudra peut-être encourager les pays à prendre une part active à la session à venir du Forum des ministres asiatiques des transports;

b) des progrès significatifs ont été réalisés dans la formalisation des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique. La Commission voudra bien encourager les pays qui ne l'ont encore fait à ratifier les accords intergouvernementaux sur les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, à y accéder ou à les approuver. Les deux accords font une place importante au développement et ouvrent de nouvelles perspectives pour le financement des infrastructures. Toutefois, il reste beaucoup à faire pour construire les tronçons manquants et moderniser les infrastructures matérielles, notamment les interfaces intermodales, et rendre le système pleinement opérationnel. La promotion des investissements dans les projets prioritaires d'importance régionale demeure un problème fondamental;

c) tout en encourageant la création de comités nationaux de facilitation dans les pays dépourvus d'un tel mécanisme, le secrétariat pourrait faire campagne en faveur de l'application des directives publiées[14] et fournir des services de formation et de consultation aux comités existants. Il pourrait également coopérer avec des organisations internationales, régionales et sous-régionales pour mener à bien des projets de facilitation au niveau des pays grâce à ces comités. En outre, il pourrait donner à ces comités la possibilité de faire connaître leur expérience et de renforcer leur coopération mutuelle, éventuellement en organisant des réunions régionales et sous-régionales;

d) pour aider les pays à mener à bien les négociations sur les accords en suspens et à appliquer les accords conclus sur la facilitation du transport, le secrétariat pourrait maintenir son assistance aux pays membres de la sous-région Bassin du Mékong et de l'Organisation de Shanghai pour la coopération pour formuler et appliquer leurs accords sous-régionaux. Il pourrait également envisager une coopération entre sous-régions avec les pays membres de l'ASEAN et de l'OCE dans l'application de leurs accords sous- régionaux;

e) on pourrait encourager la formation à la méthodologie CESAP de calcul de temps/coût-distance et à son application ce qui pourrait conduire à la création d'un centre de dépôt des données et des graphiques dérivés des résultats qui, une fois centralisés, éclaireraient les responsables nationaux sur les obstacles existants et les dispositifs de facilitation en place;

f) le secrétariat pourrait poursuivre son travail analytique sur le développement des centres de logistique et des ports secs afin d'améliorer le rendement et l'efficacité du secteur des transports au profit d'un développement économique plus inclusif;

g) pour promouvoir le professionnalisme et des normes communes dans le secteur du transport de fret et de la logistique, le secrétariat pourrait étudier les critères industriels en vigueur pour l'immatriculation et la reconnaissance et élaborer des directives au niveau régional qui pourraient être appliquées par les associations nationales de transitaires. Il pourrait également poursuivre ses efforts pour institutionnaliser les réseaux d'associations nationales de transitaires et de logistique, renforcer leurs capacités et porter les préoccupations du secteur industriel pertinent à l'attention des gouvernements des États membres;

---

[14] Voir note 8.

h) le secrétariat a réussi à renforcer la sensibilisation aux questions de sécurité routière et à les faire mieux comprendre dans les pays membres. Il faut désormais mobiliser des ressources et encourager les responsables au plus haut niveau à s'investir dans la réalisation des objectifs et cibles mondiaux, régionaux et nationaux pour améliorer la sécurité routière et sauver des vies.

50. La Commission voudra bien examiner ces questions et suggestions et donner au secrétariat des directives concernant la poursuite de l'application de la résolution 63/9 du 23 mai 2007 d'une manière efficace et efficiente afin de répondre aux besoins prioritaires des pays membres.

- - - - -