



## Conseil économique et social

Distr. : Générale  
9 août 2010

Français  
Original : Anglais

### Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique Comité des transports

#### Deuxième session

Bangkok, 1<sup>er</sup>-3 novembre 2010

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

**Examen de 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)**

### **Examen de 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)**

#### Note du secrétariat

##### *Résumé*

La Conférence ministérielle sur les transports, qui s'est 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, comprenant le Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011). La Déclaration a ensuite été approuvée 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).

Le présent document contient un examen de certaines activités entreprises aux fins d'appliquer le Programme d'action régional, une brève analyse et une évaluation de l'incidence qu'ont eue ces activités, et des recommandations pour la poursuite de celles-ci. L'examen porte principalement sur les derniers progrès accomplis depuis la première session du Forum des ministres asiatiques des transports, qui a eu lieu du 14 au 18 décembre 2009, en particulier dans les domaines prioritaires recommandés dans la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie, adoptée lors du Forum.

Les membres du Comité souhaiteront peut-être rendre compte des progrès réalisés dans l'application du Programme d'action régional dans leurs pays respectifs et donner au secrétariat des directives pour que cette application se poursuive de manière effective et efficace, de façon à répondre aux besoins prioritaires des pays membres.

## Table des matières

	Page
I. Introduction.....	2
II. Activités choisies .....	2
III. Analyse et évaluation.....	14
IV. Recommandations et questions à examiner .....	16

**I. 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. Le secrétariat a préparé, pour information, un résumé de l'état actuel des activités exécutées au titre du Programme d'action régional (voir E/ESCAP/CTR(2)/INF/4). Sur la base de ce résumé, la première partie du document rend compte d'une sélection d'activités et offre une mise à jour des approches suivies, de sorte que le Comité soit informé de la manière dont le Programme est appliqué et puisse donner au secrétariat les orientations voulues.

3. La deuxième partie du document contient une brève analyse et une évaluation de l'incidence de l'application du Programme d'action régional, tandis que la troisième propose une sélection de domaines dans lesquels le secrétariat et les pays membres pourraient coopérer en vue de poursuivre cette application de manière effective et efficace du Programme et de contribuer à la future mise en place, dans la région, d'un système international intégré de transport intermodal et de logistique. Ces domaines ont été choisis en fonction des priorités définies dans la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie (E/ESCAP/66/11, chap. IV), adoptée par le Forum des ministres asiatiques des transports à sa première session, tenue du 14 au 18 décembre 2009. Ces priorités ont ensuite été reprises par la Commission dans sa résolution 66/4 en date du 19 mai 2010 sur l'application de la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie.

**II. Activités choisies**

4. Le Programme d'action régional recense huit domaines dans lesquels 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) transports et Objectifs du Millénaire pour le développement.

5. Ces 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. Plus 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 et les organismes nationaux intervenant dans le développement des transports des différents pays de la région donnent des directives quant aux moyens d'améliorer l'efficacité de ce secteur et de réagir plus rapidement et efficacement aux nouvelles exigences auxquelles il doit faire face.

6. 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 de la création d'un forum des ministres asiatiques des transports, qui serve de mécanisme régional formel susceptible de faciliter une coopération plus étroite et des concertations plus fréquentes entre les pays en vue de trouver des solutions aux problèmes émergents.

7. 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. La première session du Forum a été convoquée à Bangkok du 14 au 18 décembre 2009. Elle a débouché sur l'adoption de la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie, initiative dont la Commission s'est félicitée dans sa résolution 66/4 sur l'application de la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie. Dans cette même résolution, la Commission a prié la Secrétaire exécutive de convoquer en 2011 une conférence ministérielle sur les transports, pour étudier et évaluer la mise en œuvre de la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie et du Programme régional d'action pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011), et pour envisager un programme régional d'action pour la phase II (2012-2016). La Conférence ministérielle est prévue en novembre 2011 (voir E/ESCAP/CTR(2)/4).

8. Les deux projets vedettes entrepris par la CESAP dans le secteur des transports concernent la Route d'Asie et le Chemin de fer transasiatique.

9. En 2010, trois nouveaux pays (Indonésie, Népal et Turquie) ont ratifié l'Accord intergouvernemental sur le Réseau de la Route d'Asie<sup>1</sup>, entré en vigueur en juillet 2005. L'Accord compte maintenant 28 États parties, et un signataire doit encore y devenir partie.

10. Conformément aux dispositions de l'Accord intergouvernemental sur le Réseau de la Route d'Asie, le Groupe de travail sur la Route d'Asie a été créé pour examiner la mise en œuvre de l'Accord ainsi que toute proposition de modification. À sa troisième réunion, tenue à Bangkok le 4 septembre 2009, le Groupe de travail a adopté les modifications proposées pour les axes de la Route d'Asie reliant, respectivement, la Chine et la Mongolie, et l'Inde et le Bhoutan, ainsi que pour des segments au Kazakhstan (voir E/ESCAP/TD/WGH(3)/Rep., par. 5).

---

<sup>1</sup> Organisation des Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 2323, n° I-41607.

11. La CESAP, en collaboration avec le Ministère japonais de l'agriculture, des infrastructures, des transports et du tourisme, a organisé un séminaire à Tokyo les 18 et 19 février 2010 pour célébrer le cinquième anniversaire de la Route d'Asie, examiner les résultats obtenus et définir les futures stratégies.

12. Le 11 juin 2009, l'Accord intergouvernemental sur le Réseau du Chemin de fer transasiatique<sup>2</sup> est entré en vigueur, après avoir été ratifié par huit pays (conformément à son article 5).<sup>3</sup> Depuis, sept autres pays y sont devenus parties, à savoir le Bangladesh, la Géorgie, l'Ouzbékistan, le Pakistan, la République islamique d'Iran, Sri Lanka et le Viet Nam. À ce jour, il a été signé par 22 pays, dont 15 y sont parties.

13. L'Accord intergouvernemental sur le Réseau du Chemin de fer transasiatique prévoyait la création du Groupe de travail sur le Chemin de fer transasiatique, lequel a tenu sa première réunion les 15 et 16 décembre 2009 à Bangkok. Cette réunion a été l'occasion de débattre de questions concernant le développement futur du Réseau du Chemin de fer transasiatique, ainsi que sa modernisation et son efficacité opérationnelle, et d'échanger des informations à ce sujet.

14. Une réunion conjointe du Groupe de travail sur la Route d'Asie et du Groupe de travail sur le Chemin de fer transasiatique est prévue au cours de l'exercice biennal 2010-2011.

15. La Route d'Asie est maintenant intégrée dans les plans nationaux de nombreux pays membres.<sup>4</sup> Elle est aussi une référence pour l'élaboration de programmes de coopération sous-régionaux dans la sous-région Bassin du Mékong, ainsi que pour 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 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 de la Route d'Asie, avec les mêmes caractéristiques techniques et normes de construction, et les initiatives concernant des couloirs de transport de la BIMSTEC, du CAREC et de l'Association sud-asiatique de coopération régionale (ASACR) s'en inspirent également. Récemment, l'OCE a adopté les normes de construction de la Route d'Asie pour établir son propre réseau. 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 développer et moderniser des tronçons du Réseau de la Route d'Asie dans plusieurs États membres.<sup>5</sup>

---

<sup>2</sup> Résolution 62/4 de la Commission, en date du 12 avril 2006, annexe.

<sup>3</sup> Le Cambodge, la Chine, la Fédération de Russie, l'Inde, la Mongolie, la République de Corée, le Tadjikistan et la Thaïlande.

<sup>4</sup> Le Cambodge, l'Inde, le Népal, le Pakistan, la République démocratique populaire lao, la République islamique d'Iran, la Thaïlande et le Viet Nam ont fait savoir que la Route d'Asie occupait une place prioritaire dans leurs plans nationaux.

<sup>5</sup> Afghanistan, Arménie, Azerbaïdjan, Bangladesh, Bhoutan, Cambodge, Chine, Géorgie, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d'), Kazakhstan, Kirghizistan, Mongolie, Népal, Ouzbékistan, Pakistan, Philippines, République démocratique populaire lao, Sri Lanka, Tadjikistan, Thaïlande et Viet Nam.

16. Le secrétariat, en coopération avec l'Organisation de Shanghai pour la coopération, a organisé un séminaire sur les réseaux routiers, les 16 et 17 décembre 2008 à Beijing, afin d'encourager l'intégration de la Route d'Asie dans le réseau sous-régional.

17. Dans le secteur ferroviaire, d'importants progrès ont été accomplis en ce qui concerne la planification et la construction de tronçons manquants du Réseau du Chemin de fer transasiatique. En République islamique d'Iran, le segment qui manquait entre Kerman et Zahedan a été achevé, de même que celui reliant Sangan et la frontière afghane. En Thaïlande, l'extension du réseau ferroviaire national au-delà de la frontière jusqu'à Thanaleng, en République démocratique populaire lao, est la première étape d'un projet visant à établir une ligne ferroviaire jusqu'à Vientiane. L'Ouzbékistan a inauguré une ligne entre Tashguzar et Boysum.

18. D'autres projets sont également en cours dans la région. Par exemple, les travaux progressent pour relier Astara, en Azerbaïdjan, et Qazvin, en République islamique d'Iran, dernier tronçon manquant d'un couloir de transport terrestre qui s'étendra de Saint-Pétersbourg à Bandar Abbas, avec un embranchement à Bafq pour se rendre en Inde et à Dhaka. Dans le même temps, au Cambodge, on a commencé des travaux de voies pour construire le tronçon de 48 km qui manque entre Sisophon et Poipet, et qui permettra d'établir un service ferroviaire direct entre le Cambodge et la Thaïlande. En Asie du Sud, le Gouvernement indien a décidé de construire les 180 km de voies du tronçon de 325 km qui manque pour relier le Myanmar, à titre de projet prioritaire pour le développement du Réseau du Chemin de fer transasiatique sur son territoire. En outre, il a financé une étude de faisabilité dans l'optique de relier un certain nombre de villes frontalières du Bhoutan aux gares terminales indiennes les plus proches. Dans le Caucase, on est en train de construire le tronçon manquant entre les villes d'Akhalkalaki, en Géorgie, et de Kars, en Turquie, ce qui permettra aux pays sans littoral de la région d'avoir accès aux ports turcs de la Méditerranée (Iskenderun et Mersin) et de la mer Egée (Izmir). Enfin, les gouvernements chinois et lao ont signé récemment un protocole d'accord pour construire la ligne reliant Vientiane à Boten (environ 570 km), à la frontière lao-chinoise, qui constituera une connexion majeure du projet de liaison ferroviaire Singapour-Kunming.

19. Une fois achevée, la liaison entre la ville géorgienne d'Akhalkalaki et la ville turque de Kars ouvrira de nouveaux axes de transport aux pays sans littoral de la région du Caucase, ainsi que l'accès à l'Europe méridionale lorsque le projet Marmaray sera terminé.

20. Le secrétariat a continué de favoriser les synergies entre États membres, institutions financières internationales et autres acteurs, notamment le secteur privé, afin de rechercher des possibilités de financement pour des projets infrastructurels prioritaires le long des axes de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique. C'est à cette fin qu'il a organisé en novembre 2007 le Forum pour l'investissement dans la Route d'Asie, au cours duquel les pays participants, les institutions financières internationales et les entreprises privées intéressées ont pu examiner les priorités et les perspectives en matière d'investissement ainsi que les différentes formules de financement de projets, et échanger des données d'expérience concernant le financement, le développement et l'exploitation des grands axes de circulation. La Réunion d'experts sur le financement des infrastructures de transport a eu lieu le 16 décembre 2009. Les experts ont encouragé de nouveau les pays membres à faciliter en priorité les projets visant à

améliorer les connexions transfrontalières et l'exploitation des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique. Vu les besoins en investissements, ils ont également appelé les gouvernements à prendre les mesures nécessaires pour créer un environnement institutionnel favorable au développement de partenariats entre les secteurs public et privé. Afin d'aider le secrétariat à creuser davantage la question des investissements en faveur de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, les pays membres ont été invités à fournir régulièrement des informations sur leurs projets d'investissements prioritaires, en utilisant le modèle de la CESAP. Au sujet de l'assistance fournie par les institutions financières internationales, les experts ont noté que la BASD privilégiait de plus en plus les projets visant à renforcer l'intégration modale et à réduire l'incidence des transports sur l'environnement, par exemple par un transfert modal du transport routier vers le transport ferroviaire ou les voies navigables intérieures.

21. Dans le cadre des efforts qu'il déploie pour encourager les partenaires du développement et le secteur privé à soutenir l'investissement dans les axes prioritaires du Réseau de la Route d'Asie, le secrétariat a élaboré un nouveau projet intitulé « Promouvoir l'investissement dans le Réseau de la Route d'Asie: études de préfaisabilité des tronçons prioritaires ». Outre la réalisation d'études de préfaisabilité, ce projet prévoit l'organisation de séminaires et ateliers de formation régionaux et sous-régionaux, afin de renforcer la capacité des responsables des transports d'élaborer des études et des propositions en matière d'investissement, ainsi que la tenue d'une autre session du Forum pour l'investissement dans la Route d'Asie.

22. La BASD a lancé un projet visant à promouvoir le développement des infrastructures régionales (RDTA-44147), avec un budget global de 2 175 000 dollars des États-Unis pour la période allant de juillet 2010 à décembre 2011. Il est prévu notamment de procéder à des études de préfaisabilité pour certains tronçons des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, de hiérarchiser les investissements et de mettre à jour les projets en réserve, d'établir un cadre permettant de faciliter les liens entre le commerce et les transports, et de créer un mécanisme régional d'élaboration de projets.

23. Une fois le Réseau du Chemin de fer transasiatique défini, le secrétariat a fait circuler des trains-blocs de conteneurs à titre de démonstration, notamment de Lyanyungan (Chine) à Almaty (Kazakhstan), afin de faire valoir les capacités opérationnelles de ces trains et les services qu'ils offrent. Depuis, le nombre de trains-blocs de conteneurs qui partent de divers ports chinois vers le Kazakhstan est passé de 100 en 2004 à 1 026 en 2008.<sup>6</sup>

24. En juillet 2010, le secrétariat a lancé un projet dont l'objectif est de promouvoir l'utilisation du Réseau du Chemin de fer transasiatique en aidant les parties intéressées à mieux connaître les exigences commerciales, de façon à renforcer le rôle des chemins de fer dans le transport de marchandises le long des corridors internationaux. Dans ce cadre, il est prévu d'organiser à la mi-2011 une réunion régionale entre les expéditeurs qui travaillent pour le commerce international entre l'Asie du Nord-Est, l'Asie centrale et l'Europe, et les responsables des entreprises qui offrent un service de transport ferroviaire sur les axes concernés du Réseau du Chemin de fer transasiatique. Cette interaction

---

<sup>6</sup> Données de la compagnie des chemins de fer kazakhe et de Kaztransservice.

permettra aux sociétés de chemin de fer de promouvoir leurs services et de mieux connaître les tendances du commerce international nées de la mondialisation, en particulier eu égard à l'augmentation récente du commerce intraasiatique. De leur côté, les entreprises pourront expliquer quelles conditions doivent être remplies pour qu'elles aient davantage recours au transport ferroviaire. À la base, le projet vise à permettre aux pays ciblés, notamment ceux qui n'ont pas de littoral, de profiter d'une utilisation accrue du chemin de fer pour le transport international de marchandises, tout en favorisant la croissance durable et en réduisant l'incidence des transports sur l'environnement.

25. Afin d'appuyer la vision de la Commission d'un système international intégré de logistique et de transport intermodal, le secrétariat a publié une étude, réalisée à l'échelle régionale, intitulée « *Policy framework for the development of intermodal interfaces as part of an integrated transport system in the ESCAP region* » (ST/ESCAP/2556, décembre 2009).<sup>7</sup> Ce document passe en revue les progrès réalisés dans le développement des infrastructures intermodales, ainsi que les politiques appliquées à cet égard et les pratiques les plus efficaces, dans la région couverte par la CESAP comme en dehors, et propose des directives générales et des recommandations pour mettre en place des ports secs et des dépôts intérieurs supplémentaires.

26. Le secrétariat a mis en œuvre également un projet visant à passer en revue les principaux ports secs d'Asie et à renforcer la sensibilisation des décideurs et des entreprises dans ce domaine. Dans ce cadre, un atelier sur le développement des ports secs et des centres de logistique dans la sous-région de l'ASEAN a été organisé à Bangkok les 9 et 10 septembre 2008. Par la suite, le secrétariat a organisé des missions au Cambodge, en Malaisie et au Viet Nam, entre octobre 2008 et février 2009, afin de partager des données d'expérience en matière de développement des ports secs avec les responsables gouvernementaux et les professionnels concernés. En juillet 2009, des services consultatifs ont été fournis au Gouvernement indonésien pour la réalisation d'un projet de port sec.

27. En 2007, le secrétariat a publié un document intitulé *Logistics Sector Developments: Planning Models for Enterprises and Logistics Clusters*,<sup>8</sup> dans lequel sont données des références utiles sur le développement des ports secs et des centres de logistique. Dans le numéro 78 du Bulletin régional sur les transports et les communications (*The Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*, ST/ESCAP/SER.E/78), également publié par le secrétariat, sont examinées diverses questions en rapport avec le développement des ports secs dans plusieurs pays d'Afrique, d'Asie, d'Europe et d'Amérique du Nord.

28. Dans sa résolution 66/4 sur l'application de la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie, la Commission a prié la Secrétaire exécutive d'appuyer les efforts déployés par les membres régionaux et les membres associés pour relier et intégrer les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique et les autres modes de transport, en favorisant l'élaboration d'un accord intergouvernemental sur les ports secs. En mars 2010,

<sup>7</sup> Voir [www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/text/study\\_report\\_final.pdf](http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/text/study_report_final.pdf).

<sup>8</sup> CESAP et Institut maritime coréen: *Logistics Sector Developments: Planning Models for Enterprises and Logistics Clusters* (Publication des Nations Unies, numéro de vente E.07.II.F.23), voir [www.unescap.org/ttdw/PubsDetail.asp?IDNO=197](http://www.unescap.org/ttdw/PubsDetail.asp?IDNO=197).

le secrétariat a démarré un projet en faveur du développement des ports secs le long de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique. La première phase du projet consiste principalement à passer en revue les pratiques opérationnelles et les exigences qui existent actuellement sur le plan institutionnel et réglementaire dans les ports secs. À cette fin, un groupe d'experts de la région se réunira à Bangkok en novembre 2010, en parallèle de la deuxième session du Comité des transports, pour examiner les conclusions préliminaires de l'étude sur le développement des ports secs. Cette réunion sera une préparation à l'élaboration d'un document de travail sur un accord intergouvernemental, destiné à servir de base aux futures négociations entre les pays membres.

29. Afin de 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 pour la planification intégrée des transports, qui peut être utilisé pour faire des prévisions concernant le trafic intermodal de conteneurs et les besoins en investissements dans les ports maritimes, les ports secs et les dépôts intérieurs de conteneurs, ce qui permet d'avoir 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 à l'aide de ce modèle, dans laquelle sont mis en évidence les besoins à long terme en investissements dans la région, a été publiée en 2007.<sup>9</sup> Tout au long de l'exercice biennal en cours, le secrétariat continuera de mettre régulièrement à jour les prévisions du trafic intermodal.

30. Le secrétariat met actuellement en œuvre un projet en faveur de la mise en service de couloirs internationaux de transport intermodal en Asie du Nord-Est et en Asie centrale, dont l'objectif est de renforcer la coopération entre les pays membres à cet égard, en vue de créer et exploiter des couloirs internationaux de transport intermodal dans la région. Trois réunions d'experts ont été organisées dans le cadre du projet : à Tashkent les 4 et 5 mars 2009, à Bishkek les 4 et 5 novembre 2009, et à Uiwang-City (République de Corée) les 15 et 16 juillet 2010. Les groupes d'experts ont recensé les couloirs internationaux de transport intermodal, examiné les progrès accomplis et cherché des moyens d'accroître la coopération pour faciliter l'exploitation de ces couloirs. Les experts réunis à Uiwang-City ont adopté une déclaration commune en vue d'encourager les pays membres à coopérer davantage dans ce domaine.<sup>10</sup> Le secrétariat s'emploie à coordonner entre les pays membres l'organisation et la supervision de parcours de démonstration le long des couloirs de transport.

31. En ce qui concerne la facilitation des transports, le secrétariat a publié en 2007 une étude sur les mécanismes nationaux chargés de coordonner la facilitation du commerce et des transports dans la région couverte par la CESAP, afin de donner une vue d'ensemble de la situation aux niveaux mondial et régional, signaler les bonnes pratiques et faire des recommandations pour la

<sup>9</sup> CESAP et Institut maritime coréen: *Regional Shipping and Port Development: Container Traffic Forecast 2007 Update* (ST/ESCAP/2484, 2007), voir [www.unescap.org/ttdw/Publications/TIS\\_pubs/pub\\_2484/pub\\_2484\\_fulltext.pdf](http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TIS_pubs/pub_2484/pub_2484_fulltext.pdf).

<sup>10</sup> La déclaration commune des experts sur l'opérationnalisation de couloirs internationaux de transport intermodal en Asie du Nord-Est et en Asie centrale a été adoptée à Uiwang-City (République de Corée) le 16 juillet 2010. Voir [http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/CorridorStudy/EGM\\_Uiwang/Joint\\_Statement\\_Adopted.pdf](http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/CorridorStudy/EGM_Uiwang/Joint_Statement_Adopted.pdf).

création ou le renforcement des comités nationaux chargés de la facilitation du commerce et des transports dans la région.<sup>11</sup> Faisant suite aux ateliers nationaux organisés précédemment en Azerbaïdjan, en Géorgie, au Kazakhstan, au Kirghizistan, en Mongolie, en République démocratique populaire lao et au Tadjikistan, il a proposé des ateliers analogues, complétés par des services consultatifs, à Islamabad en août 2007, à Téhéran en octobre 2007, à Oulan-Bator en juillet 2009 et à Almaty (Kazakhstan) en août 2009, afin d'aider les pays concernés à mettre en place des mécanismes nationaux de coordination ou à renforcer ceux existant déjà. Il a également fourni des services consultatifs au comité national du Kirghizistan et des informations à ceux de la Mongolie et de la République démocratique populaire lao.

32. Le secrétariat est en train de mettre au point une publication sur la facilitation du commerce et des transports, destinée à servir de guide pour l'établissement d'institutions dans ce domaine, afin d'aider les pays membres à renforcer la coopération interministérielle, avec la participation du secteur privé.

33. Le secrétariat a continué d'apporter son appui à la formulation et à l'application d'accords sous-régionaux sur la facilitation des transports. En coopération avec le secrétariat de l'Organisation de coopération de Shanghai et la BAsD, il a fourni une assistance technique et financière pour l'élaboration de l'Accord entre les gouvernements des États membres de l'Organisation de coopération de Shanghai sur la facilitation du transport routier international. Dans ce cadre, il a notamment aidé à négocier l'accord principal, adopté à la huitième session de négociations, qui s'est tenue à Issyk-Koul (Kirghizistan) du 24 au 28 juin 2008, et à faire une étude des projets d'annexes à l'accord, notamment une analyse comparative des propositions des États membres concernant le contenu desdites annexes. Les résultats de l'étude et de l'analyse ont été examinés lors d'une récente session de consultations, tenue à Beijing du 14 au 17 juin 2010, et les projets d'annexes ont été préparés. Ils seront examinés à la prochaine session de négociations, prévue en décembre 2010.

34. Le secrétariat a également fourni une assistance technique pour la mise en application de l'Accord sur la facilitation du transport transfrontière des marchandises et des voyageurs dans la sous-région Bassin du Mékong, qui bénéficie du soutien de 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 relatifs aux Couloirs économiques Est-Ouest et Nord-Sud ont été effectuées. En 2008 et en 2009, le secrétariat a aidé la BAsD à organiser des réunions sur l'échange de droits de trafic et sur le renforcement des capacités, à l'intention des fonctionnaires des douanes et des professionnels concernés. En juin 2009, les ministres des transports de la République démocratique populaire lao, de la Thaïlande et du Viet Nam ont officiellement lancé des opérations trilatérales de transport terrestre transfrontière le long du Couloir économique Est-Ouest, à Mukdahan (Thaïlande), Savannakhet (République démocratique populaire lao), et Lao Bao (Viet Nam). Le secrétariat continue d'aider les pays de la sous-région Bassin du Mékong et la BAsD à mettre au point les dispositions d'application de l'Accord, et à mettre en œuvre un système de transit douanier et d'admission temporaire sous-régional.

---

<sup>11</sup> CESAP, *Study on National Coordination Mechanisms for Trade and Transport facilitation in the UNESCAP region* (2007), voir [www.unescap.org/tdw/PubsDetail.asp?IDNO=198](http://www.unescap.org/tdw/PubsDetail.asp?IDNO=198).

35. En décembre 2007, le secrétariat a publié une étude intitulée *Towards a Harmonized Legal Regime on Transport Facilitation in the ESCAP Region: Guidelines* (ST/ESCAP/2489), qui vise à aider les pays membres de la CESAP à mieux comprendre la formulation et l'application des instruments juridiques qui régissent le transport international transfrontière et de transit. Il a également organisé un séminaire sur l'application efficace des instruments juridiques, qui a eu lieu les 21 et 22 août 2007 à Urumqi (Chine).

36. La méthodologie calcul temps/coût-distance de la CESAP est largement reconnue comme un outil important qui permet d'identifier et d'éliminer les principaux goulets d'étranglement entravant la fluidité et l'efficacité du transport transfrontières. Elle est appliquée par nombre de pays d'Asie du Nord-Est, d'Asie centrale et d'Asie du Sud-Est, souvent avec l'aide des organisations internationales et des institutions de financement. La Commission économique pour l'Afrique et la Commission économique et sociale pour l'Asie de l'Ouest prônent également son utilisation. À la demande de plusieurs pays membres et organisations, le secrétariat a élaboré une « boîte à outils » pour faciliter l'application de la méthodologie, avec un modèle plus convivial et un guide de l'utilisateur, et l'a traduite en arabe, en chinois, en français et en russe à l'intention des pays non anglophones. Cette « boîte à outils » a été diffusée auprès d'un grand nombre d'organismes nationaux ainsi que de quelques organisations internationales et institutions de financement, dont la Banque mondiale, la BASD et l'Union internationale des transports routiers. Au cours de l'exercice biennal 2010-2011, le secrétariat la perfectionnera de façon qu'elle puisse servir à l'analyse des couloirs de transport. Outre ces efforts d'amélioration, il a également dispensé des formations sur l'utilisation de la méthodologie et coopéré avec d'autres organisations pour en faciliter l'application. En octobre 2008, il a fourni des services de formation et de conseil sur ses applications pratiques en Mongolie 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 axes de transit entre ces deux pays. En novembre 2008, en coopération avec la BASD, il a organisé à Bangkok un atelier d'orientation sous-régional sur l'application de la méthodologie aux couloirs reliant les six pays de la sous-région Bassin du Mékong.

37. Dans le domaine de la logistique des transports, le secrétariat travaille avec les associations transitaires et logistiques nationales à la réalisation d'une étude des codes de conduite, normes et qualifications minimales, critères d'admission, conditions habituelles des échanges et conditions d'immatriculation en vigueur. Les conclusions préliminaires de cette recherche, fondées sur les informations fournies par 13 pays membres et sur les pratiques internationales les plus efficaces, ont été communiquées aux industriels et décideurs. La publication de l'étude est prévue en 2011.

38. Afin d'évoluer vers des partenariats durables et la création d'une plateforme régionale pour le partage des meilleures pratiques et du savoir-faire, le secrétariat a organisé des rencontres et des réunions régionales autofinancées entre hauts responsables d'associations transitaires et logistiques nationales et autres organismes professionnels des transports de la région couverte par la CESAP ; des forums de ce type ont ainsi eu lieu à Bangkok en 2007, à New Delhi en juillet 2008, de nouveau à Bangkok en juin 2009, et à Bali (Indonésie) en juillet 2010.

39. Le secrétariat continue d'accorder une attention prioritaire à la fourniture d'une assistance technique et de services consultatifs aux associations transitaires et logistiques nationales, afin d'aider ces dernières à concevoir, exécuter et superviser des programmes de formation sur mesure sur les opérations de transit, le transport multimodal et la logistique ; plusieurs pays bénéficient de cette activité, dont le Cambodge, l'Indonésie, le Kazakhstan, la Malaisie, la Mongolie, le Népal et Sri Lanka. Afin de promouvoir davantage le renforcement des capacités, le secrétariat a organisé un atelier régional de formation de formateurs, qui a eu lieu à Bangkok du 16 au 19 novembre 2009. Les ateliers de ce type permettent de créer un vivier de formateurs locaux, de diffuser des matériels de formation de la 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 de la FIATA. En septembre 2008, il a aidé l'Association sri-lankaise des transitaires à faire valider par la FIATA un nouveau programme de formation et des matériels pédagogiques.

40. Dans plusieurs pays qui ne disposent pas encore d'un vivier de formateurs locaux capables de diriger des formations de base, les associations nationales de transport ont demandé au secrétariat de poursuivre son assistance et d'organiser une formation de base en 2010. C'est ainsi que des formations seront dispensées au Bangladesh, au Myanmar et dans d'autres pays, afin d'aider les formateurs locaux à intégrer les matériels pédagogiques actualisés de la CESAP dans leurs propres outils de formation.

41. En ce qui concerne le financement et la participation du secteur privé, le secrétariat, conjointement avec la Commission économique pour l'Afrique et la Commission économique pour l'Europe, a mis en œuvre un projet interrégional relevant du Compte de l'ONU pour le développement, qui porte sur un programme de partenariats public-privé en faveur du renforcement des capacités dans le domaine du développement des infrastructures et de la prestation de services de base. Dans le cadre de ce projet, le secrétariat et le Ministère coréen de la planification et du budget ont organisé ensemble une réunion d'experts de haut niveau sur les partenariats public-privé pour le développement des infrastructures. Cette réunion, tenue à Séoul du 2 au 4 octobre 2007, a permis aux organismes appelés à participer à la création de partenariats public-privé de débattre de questions d'intérêt commun. Par la suite, la Conférence ministérielle sur les partenariats public-privé pour le développement des infrastructures en Asie et dans le Pacifique, qui s'est tenue le 5 octobre 2007 à Séoul à l'invitation du Gouvernement coréen et avec l'aide du secrétariat, a adopté la Déclaration de Séoul sur les partenariats public-privé pour le développement des infrastructures en Asie et dans le Pacifique.<sup>12</sup> La Commission a ensuite adopté la résolution 64/4 en date du 30 avril 2008 sur l'application de la Déclaration de Séoul sur les partenariats public-privé pour le développement des infrastructures en Asie et dans le Pacifique. En avril 2010, le secrétariat a organisé une réunion d'experts de haut niveau sur les partenariats public-privé pour le développement des infrastructures à Jakarta. Il a également fourni un appui technique à la tenue de la Conférence ministérielle sur les partenariats public-privé pour le développement

---

<sup>12</sup> Adoptée à la Conférence ministérielle sur les partenariats public-privé pour le développement des infrastructures en Asie et dans le Pacifique, tenue à Séoul le 5 octobre 2007. Voir [www.unescap.org/ttdw/ppp/PPP2007/Seoul\\_Declaration\\_on\\_PPP\\_2007.pdf](http://www.unescap.org/ttdw/ppp/PPP2007/Seoul_Declaration_on_PPP_2007.pdf).

des infrastructures en Asie et dans le Pacifique de 2010 et de l'Exposition internationale de Jakarta (JIExpo), organisées et accueillies par le Gouvernement indonésien à Jakarta du 14 au 17 avril 2010. Cette conférence a débouché sur l'adoption de la Déclaration de Jakarta sur les partenariats public-privé pour le développement des infrastructures en Asie et dans le Pacifique (E/ESCAP/66/CRP.17). Par la suite, la Commission a adopté la résolution 66/5 en date du 19 mai 2010 sur l'application de la Déclaration de Jakarta sur les partenariats public-privé pour le développement des infrastructures en Asie et dans le Pacifique.

42. En 2008, le secrétariat, en collaboration avec l'Institut asiatique pour le développement des transports, a organisé 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 bancaire en faveur du développement infrastructurel. Les participants, venus de 13 États membres, étaient des responsables et des experts appelés à mettre en œuvre des projets de partenariat public-privé au nom de ministères, de divers organismes ou services publics ou encore d'instances gouvernementales chargées de tels partenariats. Ils ont reçu une formation qui devrait les aider à élaborer des projets susceptibles d'être financés par les banques. Ils ont notamment appris à évaluer la viabilité financière d'un projet et à en envisager la commercialisation, ainsi qu'à traiter certaines questions juridiques, contractuelles et administratives. Ils ont aussi pu se familiariser directement avec des projets donnés, et nouer des contacts avec leurs pairs. Par ailleurs, le secrétariat a organisé en février 2009 une réunion interrégionale qui a rassemblé des responsables et des experts appelés à mettre en œuvre des projets de partenariat public-privé au nom de ministères, de divers organismes ou services publics ou encore d'instances gouvernementales chargées de tels partenariats dans 19 États membres de la Commission économique pour l'Afrique, de la Commission économique pour l'Europe et de la CESAP. Les participants ont insisté notamment sur la nécessité de renforcer la capacité des représentants des pouvoirs publics de mettre en œuvre des programmes de partenariat public-privé performants, et réitéré leur appui à la résolution 64/4 de la CESAP en date du 30 avril 2008, relative à l'application de la Déclaration de Séoul sur les partenariats public-privé pour le développement des infrastructures en Asie et dans le Pacifique.

43. Le secrétariat a mis au point des matériels d'enseignement et de formation sur les partenariats public-privé, destinés à être utilisés dans le cadre des cours de formation en ligne.<sup>13</sup> À ce jour, trois cours sur les contrats types de concession ont été organisés entre mars et juillet 2009. Ils ont permis aux participants de se familiariser avec un modèle de contrat de concession dans le secteur routier. De nombreux éléments de ce modèle peuvent être appliqués à des projets de partenariats public-privé dans d'autres secteurs. Par ailleurs, l'outil analytique élaboré par la CESAP pour déterminer la disposition d'un pays à établir de tels partenariats est utile pour évaluer facilement les capacités à cet égard, notamment l'aptitude à concevoir des plans d'action pour remédier aux carences dans des domaines connexes.<sup>14</sup> Parallèlement, les études de cas commandées par la CESAP concernant la rationalisation des modalités de gestion des partenariats public-privé au Bangladesh, aux Philippines et dans le Maharashtra (Inde) ont été utilisées lors de divers ateliers, y compris à la réunion interrégionale d'experts mentionnée plus haut.

---

<sup>13</sup> Voir [www.unescap.org/tdw/ppp/courses.html](http://www.unescap.org/tdw/ppp/courses.html).

<sup>14</sup> Voir [www.unescap.org/tdw/ppp/PPPReadiness.html](http://www.unescap.org/tdw/ppp/PPPReadiness.html).

44. Afin de renforcer la capacité des pays de la région de bénéficier de partenariats public-privé efficaces en faveur du développement des infrastructures, le secrétariat a entrepris un projet dont l'objectif est d'aider les pays à améliorer leurs capacités et à établir des réseaux. Le volet « renforcement des capacités » du projet porte sur l'élaboration de programmes pour différents niveaux d'enseignement et de formation en matière de partenariats public-privé, tandis que le volet « réseautage » vise à favoriser l'échange d'informations et de données d'expérience dans ce domaine important.

45. S'agissant du transport durable, certaines délégations présentes à la première session du Comité des transports, tenue à Bangkok en octobre 2008, se sont déclarées favorables à ce que le secrétariat continue d'encourager les pays membres à coopérer étroitement pour réduire la consommation d'énergie et les émissions dans le secteur des transports et à partager leurs données d'expérience dans ce domaine (voir E/ESCAP/65/4, par. 4). La question des transports et de l'environnement a ensuite été inscrite à l'ordre du jour de la première session du Forum des ministres asiatiques des transports. Le Forum a insisté sur l'importance du transport intermodal et sur la nécessité d'encourager un transfert modal du transport routier vers le transport ferroviaire ou les voies navigables intérieures, lorsque cela est possible, et du transport en véhicule privé vers les transports publics, afin d'aider à réduire la consommation d'énergie et les émissions dans le secteur des transports.

46. Le volet « transport » du projet sur l'efficacité et le développement durable des infrastructures urbaines en Asie et en Amérique latine, mis en œuvre au titre du Compte des Nations Unies pour le développement et conjointement avec la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes, a consisté entre autres à établir des rapports sur les pratiques efficaces en matière de transport de marchandises en milieu urbain et de définition d'indicateurs d'efficacité. Dans le cadre du projet, le secrétariat a convoqué à Bangkok, les 29 et 30 mars 2010, la Réunion d'expert sur le développement du transport durable sur le thème « Efficacité dans la logistique et le transport de marchandises ».

47. Dans le domaine de la sécurité routière, le secrétariat a développé les objectifs énoncés dans la Déclaration ministérielle sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique (E/ESCAP/63/13, chap. IV) et a défini, au cours d'une série de consultations 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, tenues les 21 et 22 juin 2007 et les 27 et 29 octobre 2008 à 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.

48. La CESAP a 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 intitulé « 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 des Nations Unies. Le secrétariat a organisé une réunion d'experts, du 2 au 4 septembre 2009 à Bangkok, pour préparer la contribution de la région à la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière (« Il est temps d'agir »), qui s'est

tenue les 19 et 20 novembre 2009 à Moscou. À cette occasion, les experts ont également mis en commun leur expérience en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité routière et la sensibilisation à cette question, ainsi que les enseignements tirés des initiatives conduites dans ce domaine aux niveaux mondial et régional.

49. À la suite de la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, l'Assemblée générale a décidé que la période 2011-2020 serait la Décennie d'action pour la sécurité routière.<sup>15</sup> À sa première session, le Forum des ministres asiatiques des transports a prié le secrétariat: a) d'organiser des réunions régionales sur la sécurité routière en vue d'examiner la mise en application de la Déclaration de Moscou (A/64/540, annexe), et b) d'aider les membres régionaux et membres associés dans leurs efforts pour définir des objectifs, des cibles et des indicateurs en matière de sécurité routière, grâce au réseautage entre organisations nationales et sous-régionales (voir le document E/ESCAP/66/11). La Commission, dans sa résolution 66/6 en date du 19 mai 2010 intitulée « Améliorer la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique », a réaffirmé l'importance de s'atteler aux questions relatives à la sécurité routière mondiale ainsi que la nécessité de poursuivre le renforcement de la coopération régionale, en tenant compte des besoins des pays à revenu faible et moyen, y compris les pays les moins avancés.

50. C'est pourquoi le secrétariat a entrepris un projet consacré à la réalisation des objectifs et cibles en matière de sécurité routière en Asie et dans le Pacifique au titre de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020. Ce projet vise à aider les pays membres à définir les objectifs et cibles à atteindre d'ici à 2020 et à élaborer à cette fin une stratégie et un plan d'action pour la sécurité routière. Dans ce cadre, il est prévu d'organiser une réunion régionale d'experts, ainsi que des services consultatifs et des ateliers nationaux, et de créer un réseau en ligne pour la sécurité routière, afin d'encourager les partenariats et le suivi des progrès accomplis aux niveaux régional et national. La réunion régionale d'experts sur les activités à mener pendant la Décennie d'action pour la sécurité routière, qui aura lieu à Bangkok du 21 au 23 septembre 2010, passera en revue la situation en matière de sécurité routière dans les pays membres, examinera les objectifs, cibles et indicateurs régionaux définis dans ce domaine pour la période 2011-2020, et servira également de forum pour le partage de données d'expérience, régionales et mondiales, sur l'amélioration de la sécurité routière.

51. Les initiatives réalisées par le secrétariat dans les domaines susmentionnés ont permis d'aider les membres et les membres associés à progresser vers un développement économique et social inclusif et durable. En investissant davantage dans les infrastructures et dans les services de transport et en les améliorant, il est possible de réduire de manière significative la pauvreté, ce qui est le but ultime des Objectifs du Millénaire pour le développement.

### **III. Analyse et évaluation**

52. Grâce au 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

---

<sup>15</sup> Voir la résolution 64/255 de l'Assemblée générale en date du 2 mars 2010 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale.

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.

53. À mesure que les pays étaient de plus en plus nombreux à adhérer aux accords intergouvernementaux, les deux réseaux ont suscité un intérêt croissant de la part des États membres et de leurs partenaires de développement, ce qui a entraîné toute une série d'initiatives nationales et multilatérales pour le développement d'infrastructures routières et ferroviaires importantes pour la région, en particulier à la fin de faciliter le transit international et l'accès aux principaux ports.

54. 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, l'ASACR.

55. Le développement et la modernisation du réseau de la Route d'Asie ont beaucoup progressé. La longueur totale des segments non conformes aux normes minimales a été réduite à 11 570 km (8 %) <sup>16</sup> en 2008, contre 22 263 km (16 %) en 2004, pour un réseau totalisant 142 076 km.

56. Plusieurs autorités ferroviaires collaborent maintenant à l'organisation de parcours de démonstration sur des tronçons du réseau du Chemin de fer transasiatique, et un nombre croissant de nouveaux services réguliers de trains commerciaux sont mis en place. Après l'achèvement, en 2009, du tronçon manquant entre Kerman et Zahedan, en République islamique d'Iran, un train-bloc pilote a circulé à titre de démonstration entre Islamabad et Istanbul en août 2009, puis dans le sens inverse en août 2010. En janvier 2008, le premier train-bloc de conteneurs international a fait un parcours de démonstration de Pékin à Hambourg, en Allemagne, en passant par la Mongolie, la Fédération de Russie, le Bélarus et la Pologne, pour un temps de transit total de quinze jours. Par ailleurs, les chemins de fer malais et thaïlandais continuent d'assurer des services de transport de conteneurs par trains-blocs, tandis que ceux de la République islamique d'Iran en proposent de plus en plus entre le port de Bandar Abbas et les pays sans littoral d'Asie centrale.

57. Des progrès considérables ont été faits dans la détermination des besoins en investissements dans les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, grâce aux études conduites par la CESAP, et la BAsD a destiné des fonds importants à la réalisation d'études de faisabilité.

58. Par ses travaux analytiques et ses activités promotionnelles, le secrétariat a aidé les pays à faire en sorte que l'intérêt que représentent les ports secs et les centres de logistique soit mieux compris et pris en considération. Ses projets spécifiquement consacrés aux ports secs ont fourni aux responsables politiques et aux industriels les indications nécessaires pour localiser et développer ces installations. Dans plusieurs pays de la région, notamment en Chine et en Inde, le développement de ports secs attire les investissements et progresse matériellement, ce qui permet de déplacer les processus de production et les marchandises des régions côtières vers l'intérieur et vers les pays sans littoral.

---

<sup>16</sup> CESAP, «*Status of the Asian Highway in Member States (2008): Overview of the Asian Highway Network*», Division des Transports (2009), voir [www.unescap.org/tdw/common/tis/ah/Status-AH.asp](http://www.unescap.org/tdw/common/tis/ah/Status-AH.asp).

59. En ce qui concerne la facilitation des transports, 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.<sup>17</sup> 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.

60. Un grand nombre de pays ont pris des initiatives, parfois avec la participation directe du secrétariat, pour faciliter le transport transfrontières et de transit, par exemple en élaborant et en appliquant des accords sous-régionaux, en adhérant aux conventions internationales, en créant des mécanismes de coordination ou en renforçant ceux qui existent déjà, en déterminant les frais de transit et en développant la capacité du transport routier transfrontières.

61. L'aide apportée à la formulation et à l'application d'accords sous-régionaux a permis de favoriser la coopération sous-régionale, l'ouverture des infrastructures nationales au trafic international, et l'harmonisation et la simplification des formalités et des procédures au niveau des sous-régions.

62. Les réunions régionales annuelles entre transitaires, opérateurs de transport multimodal et prestataires de services logistiques ont mis en évidence l'importance croissante qu'attachent les pays membres à la concertation, au partage de données d'expérience et au développement de services de logistique à valeur ajoutée.

63. La formule des partenariats public-privé pour le développement infrastructurel est courante dans la région et y suscite un très grand intérêt. 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.

64. Les pays de la région Asie-Pacifique 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 en matière de sécurité routière. Un grand nombre de pays établissent des plans nationaux de sécurité routière en fonction des cibles et indicateurs régionaux, et d'autres mettent en œuvre des plans nationaux qui prévoient notamment des mesures techniques visant à réduire le nombre d'accidents de la route. Ainsi, la République de Corée s'est fixée comme objectif de réduire de 30 % le nombre d'accidents mortels sur son segment de la Route d'Asie.

#### **IV. Recommandations et questions à examiner**

65. Alors que la quatrième année de la mise en œuvre du Programme d'action régional touche à sa fin, la mise en place d'un réseau international intégré de transport intermodal et de logistique a beaucoup 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 encore été

---

<sup>17</sup> Des progrès ont été constatés en particulier dans les pays suivants : Azerbaïdjan, Chine, Mongolie, Pakistan, République démocratique populaire lao et Viet Nam.

exploitées. Le Comité souhaitera peut-être indiquer au secrétariat quelles devront être les priorités au cours de la dernière année du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011), et au-delà, en particulier eu égard aux questions exposées ci-après.

#### **A. Définition des grandes orientations au niveau ministériel**

66. En adoptant sa résolution 64/5 en date du 30 avril 2008 sur la création du Forum des ministres asiatiques des transports, la Commission s'est déclarée convaincue que ce forum pourrait jouer un rôle appréciable en offrant des directives stratégiques pour le développement des transports et du transit au niveau régional et pour améliorer la capacité des transports, promouvoir la coopération, contribuer à l'intégration régionale et permettre aux pays de profiter de la mondialisation, et donc d'entretenir la croissance de la production, du commerce international et de l'investissement dans la région.

67. La fourniture de directives de politique générale au niveau ministériel sera par conséquent une activité permanente du futur programme de travail du secrétariat.

#### **B. Développement de l'infrastructure de transports**

68. Des progrès significatifs ont été réalisés dans la formalisation des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique. Le Comité souhaitera peut-être encourager les pays qui ne l'ont encore fait à devenir parties aux accords intergouvernementaux sur les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique. Ces 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 pour rendre le système pleinement opérationnel. Ces activités nécessitent une promotion constante, aux niveaux national, sous-régional et régional. La prochaine étape importante consistera à relier la Route d'Asie au Chemin de fer transasiatique, en développant les ports secs de façon à constituer un système intégré de transport intermodal.

69. À ce propos, et conformément à la résolution 66/4 de la Commission sur l'application de la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie, le Comité souhaitera peut-être encourager les pays membres à collaborer sans réserve avec le secrétariat pour travailler à l'élaboration d'un accord intergouvernemental sur les ports secs.

70. Le secrétariat poursuivra ses travaux analytiques sur le développement des ports secs, en vue d'améliorer l'efficacité et le rendement du secteur des transports au profit d'un développement économique plus inclusif.

#### **C. Facilitation des transports**

71. Le problème du transport et du transit à travers les frontières terrestres n'a pas été résolu aussi efficacement que dans les ports maritimes, où ces procédures sont simplifiées du fait, notamment, qu'un grand nombre de pays ont

accepté la Convention visant à faciliter le trafic maritime international.<sup>18</sup> En outre, il est nécessaire d'œuvrer en faveur de la facilitation des transports pour assurer un bon fonctionnement du transport routier international.

72. Tout en encourageant la création de comités nationaux de facilitation dans les pays dépourvus d'un tel mécanisme, le secrétariat pourrait faire campagne pour diffuser les directives sur l'établissement d'institutions de facilitation du commerce et des transports, et pour encourager leur utilisation, 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 par l'intermédiaire des comités nationaux. En outre, il pourrait donner à ces comités la possibilité de faire connaître leur expérience et de coopérer davantage, éventuellement en organisant des réunions régionales et sous-régionales.

73. Afin d'aider les pays à mener à bien les négociations sur les accords en cours et à appliquer ceux déjà conclus sur la facilitation du transport, le Comité souhaitera peut-être prendre note de l'appui que le secrétariat apporte aux pays membres de la sous-région Bassin du Mékong et de l'Organisation de coopération de Shanghai pour les aider à formuler et à appliquer leurs accords sous-régionaux. Le secrétariat pourrait également envisager une coopération entre sous-régions pour l'application des accords sous-régionaux.

74. Conformément à la demande exprimée par la Commission à sa cinquante-sixième session (E/ESCAP/1197, par. 242), le secrétariat a entrepris une étude pour évaluer les progrès accomplis dans la mise en œuvre de la résolution 48/11 en date du 23 avril 1992 sur les modes de transport routier et ferroviaire sous l'angle des mesures de facilitation.<sup>19</sup> Cette étude a montré que plusieurs instruments supplémentaires méritaient d'être examinés par les pays membres, en complément des conventions recommandées dans la résolution 48/11, à savoir :

- Le Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, 1978 ;<sup>20</sup>
- La Convention douanière relative à l'admission temporaire (Convention d'Istanbul), 1990 ;<sup>21</sup>
- La Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers, telle que modifiée (Convention de Kyoto révisée), 1999 ;<sup>22</sup>

<sup>18</sup> Organisation des Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 591, 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.

<sup>19</sup> CESAP, *Review of Progress in the Implementation of UNESCAP Resolution 48/11 of 1992 relating to Accession of Seven UNECE Conventions: Transport Facilitation—Overcoming non-physical barriers, promoting intraregional international trade* (mars 2006).

<sup>20</sup> Organisation des Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 1208, n° 19487.

<sup>21</sup> Organisation des Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 1762, n° 30667.

<sup>22</sup> Organisation des Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 2370, n° 13561.

- La Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965.<sup>23</sup>

75. Ces importants instruments doivent être promus eux aussi, dans l'intérêt d'une simplification et d'une harmonisation de la documentation et des procédures dans le secteur du transport international.

76. Il faut continuer d'appliquer la méthodologie de calcul de temps/coût-distance de la CESAP, et poursuivre la formation à cet égard, et envisager la création future d'un centre de dépôt des données et des graphiques dérivés des résultats qui, une fois centralisés, éclaireraient les responsables politiques nationaux sur les obstacles existants et les dispositifs de facilitation en place.

77. Les nouvelles technologies, comme celles de l'information et de la communication, du positionnement par satellite ou des scellés douaniers électroniques, ont une grande incidence sur la documentation, les formalités et les procédures relatives au transport international. Il est nécessaire d'organiser davantage de séminaires et d'ateliers pour encourager l'utilisation de ces nouvelles technologies, en particulier les applications intégrées.

#### **D. Logistique des transports**

78. Le secrétariat prévoit de travailler avec les pouvoirs publics et les entreprises à la recherche de moyens efficaces, tels que la formulation de directives, pour encourager l'élaboration de politiques nationales en matière de logistique et la coordination interministérielle.

79. Le secrétariat doit poursuivre ses efforts pour institutionnaliser les réseaux de transitaires, d'opérateurs de transport multimodal et de prestataires de services logistiques, afin de renforcer les capacités de ces professionnels et relayer auprès des gouvernements des États membres les questions intéressant ce secteur.

80. Pour promouvoir le professionnalisme et l'adoption de normes communes dans le secteur du transport de fret et de la logistique, le secrétariat est en train de recenser les critères des entreprises pour l'immatriculation et la reconnaissance, et élaborera des directives régionales susceptibles d'être appliquées par les associations nationales de transitaires.

81. Le secrétariat pourrait aussi continuer d'aider les transitaires, opérateurs de transport multimodal et prestataires de services logistiques à mettre en place un programme de formation sur le renforcement des capacités, dans chaque État membre.

#### **E. Financement et participation du secteur privé**

82. Le financement nécessaire pour finir les tronçons manquants de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, moderniser les liaisons existantes et entretenir ces réseaux grève considérablement les budgets nationaux. C'est pourquoi il est nécessaire de mobiliser des ressources financières, sous des formes aussi bien traditionnelles que novatrices.

<sup>23</sup> Organisation des Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 591, n° 8564.

83. Il faut explorer davantage la contribution que peuvent apporter les partenariats public-privé. Les principales questions au sujet desquelles les pays aimeraient bénéficier des travaux du secrétariat sont l'évaluation de la capacité des pays d'entreprendre des projets de partenariat public-privé, la normalisation des contrats au niveau national, la rationalisation du processus de partenariat public-privé, le renforcement des capacités des secteurs public et privé, et le réseautage entre les services et les programmes impliqués dans le partenariat public-privé.

## **F. Développement durable des transports**

84. Le développement durable des transports est le thème central des travaux du secrétariat dans le domaine des transports, et il est implicitement inclus dans les autres domaines. Par exemple, le fait de relier la Route d'Asie au Chemin de fer transasiatique pour former un système intégré de transport intermodal favorise l'utilisation de modes de transport efficaces du point de vue énergétique et faiblement émetteurs de carbone ; de même, la facilitation des transports et l'amélioration des services de logistique renforce l'efficacité énergétique et réduit les émissions; les partenariats public-privé favorisent une utilisation plus durable et efficace des ressources financières ; et la contribution qu'apportera une amélioration de la sécurité routière et des transports à la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le développement sert le volet social du développement durable. Tout en gardant à l'esprit l'action des autres organisations, il faut prendre des mesures supplémentaires pour concevoir des scénarios de transport durable, remédier au fractionnement modal du transport de marchandises interurbain et améliorer la logistique du fret.

## **G. Sécurité routière**

85. Grâce aux efforts du secrétariat, les pays membres comprennent mieux les questions de sécurité routière et y sont davantage sensibilisés. 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 doivent être investies dans ce domaine, qui offre un rendement sur investissements élevé. Il faut maintenant mobiliser ces ressources et encourager les responsables au plus haut niveau à s'investir dans la réalisation des objectifs et des cibles définis aux niveaux mondial, régional et national pour améliorer la sécurité routière et sauver des vies.

## **H. Transports et Objectifs du Millénaire pour le développement**

86. Tout comme le développement durable des transports, la question des transports et des Objectifs du Millénaire pour le développement est un thème central des travaux du secrétariat. Pour le secteur des transports, le principal moyen de contribuer à la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le développement consiste à garantir l'accès aux avantages générés par l'interaction sociale sur le plan de l'économie, de la santé et de l'éducation, entre autres (voir E/ESCAP/MCT/SGO/7 pour un examen plus approfondi des mécanismes intervenant à cet égard). Dans d'autres domaines, les actions peuvent consister par exemple à promouvoir l'utilisation de routes secondaires et de desserte donnant accès à la Route d'Asie, à favoriser les liaisons de transport entre zones rurales et zones urbaines et la logistique « de la ferme au marché » (voir E/ESCAP/FAMT/SGO/5), à intégrer les principes du transport durable dans les

politiques nationales, à répondre aux besoins particuliers des pays les moins avancés, et à réduire la charge des dépenses publiques en ayant recours à des initiatives conjointes des secteurs public et privé. Il convient donc, dans la mise en œuvre des activités relevant des autres thèmes du Programme d'action régional, de tenir compte de la contribution du secteur des transports à la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le développement.

87. Le Comité souhaitera peut-être examiner ces différentes questions et donner au secrétariat les orientations voulues pour continuer à appliquer de manière effective et efficace la résolution 63/9 en date du 23 mai 2007, de façon à répondre aux besoins prioritaires des pays membres.

88. Les délégations souhaiteront peut-être, quant à elles, informer le Comité des mesures qui ont été prises aux niveaux national et régional pour progresser dans la mise en œuvre du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011).

---