



Conseil économique et social

Distr.: Générale
10 août 2012

Français
Original: Anglais

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

Troisième session

Bangkok, 10-12 octobre 2012

Point 2 de l'ordre du jour provisoire*

Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016): état d'avancement et orientation future du programme

Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016): état d'avancement et orientation future du programme**

Note du secrétariat

Résumé

À la deuxième session de la Conférence ministérielle sur les transports, tenue en mars 2012, les ministres et les autres hauts responsables gouvernementaux ont adopté la Déclaration ministérielle 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 II (2012-2016) et le Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux. Le présent document contient une présentation générale des principales activités menées dans le cadre de la phase II du Programme d'action régional, ainsi que des informations concernant les activités prévues durant l'exercice biennal en cours. Il décrit également les propositions faites par le secrétariat pour renforcer la contribution du Programme d'action régional en faveur d'un développement durable, robuste et inclusif, en tenant compte des résultats de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable (Rio+20), qui s'est tenue à Rio de Janeiro (Brésil) du 20 au 22 juin 2012, et présente dans les grandes lignes le projet de programme de travail se rapportant au sous-programme 3, relatif aux transports, pour l'exercice biennal 2014-2015.

Le présent document est à lire en parallèle avec la note d'information E/ESCAP/CTR(3)/INF/4, relative aux activités menées dans le cadre du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016).

* E/ESCAP/CTR(3)/L.1.

** La soumission tardive du présent document aux services de conférence provient du fait que le secrétariat a dû consulter les États membres sur les résultats de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable, qui s'est tenue en juin 2012.

I. Introduction

1. Reconnaissant «l'importance cruciale d'infrastructures et de services de transport efficaces, fiables et sûrs pour l'intégration régionale et le développement économique et social durable et inclusif des pays de la région de la CESAP», la Conférence ministérielle sur les transports, à sa deuxième session, en mars 2012, a prié la Secrétaire exécutive de «continuer d'accorder la priorité à la mise en œuvre de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique¹ et du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016), en particulier pour aider les membres et membres associés de la région à concrétiser la vision d'un système durable de transport et de logistique international intermodal intégré».²

2. Le Programme d'action régional comprend dix domaines d'activité prioritaires à mener à bien pour pouvoir concrétiser cette vision, à savoir: a) définition des grandes orientations au niveau ministériel; b) développement des infrastructures 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; h) les transports et les Objectifs du Millénaire pour le développement; i) transports maritimes interinsulaires; j) interconnection des réseaux sous-régionaux de transport.

3. La section II du présent document relève les principales activités exécutées au titre de la phase II du Programme d'action régional, et donne des précisions concernant les activités planifiées pour l'exercice biennal en cours. Elle est à lire en parallèle avec la note d'information E/ESCAP/CTR(3)/INF/4 relative aux activités menées dans le cadre du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016). La section III du document décrit les propositions faites par le secrétariat pour renforcer la contribution du Programme d'action régional en faveur d'un développement durable, robuste et inclusif, en tenant compte des résultats de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable (Rio+20), qui s'est tenue à Rio de Janeiro (Brésil) du 20 au 22 juin 2012. Elle présente également, pour examen par le Comité, le projet de programme de travail se rapportant au sous-programme 3, relatif aux transports, pour l'exercice biennal 2014-2015.

II. État d'avancement de la phase II du Programme d'action régional

A. Définition des grandes orientations au niveau ministériel

4. La première session du Forum des ministres asiatiques des transports s'est tenue en 2009. Les préparatifs de la deuxième session, qui est prévue pour novembre ou décembre 2013, sont décrits dans le document E/ESCAP/CTR(3)/3.

B. Développement des infrastructures de transport

5. Les accords portant sur la Route d'Asie et le Chemin de fer transasiatique étant en place, la phase II du Programme d'action régional visera principalement à améliorer la connectivité sur ces réseaux, entre autres en y modernisant et renforçant

¹ E/ESCAP/63/13, chap. V.

² Voir la Déclaration ministérielle sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique (E/ESCAP/MCT.2/13).

les infrastructures, en construisant les tronçons manquants sur le réseau du Chemin de fer transasiatique, en rendant plus efficaces les liaisons intermodales route-rail et entre ces modes et les ports, en établissant un accord intergouvernemental sur les ports secs et en promouvant le développement des ports secs dans la région.

6. Dans le but d'aider à améliorer le réseau de la Route d'Asie, le secrétariat exécute un projet intitulé «Promotion de l'investissement dans le réseau de la Route d'Asie: études préalables de faisabilité des tronçons prioritaires». Dans le cadre de ce projet, il a fourni une assistance technique au Bangladesh, au Kirghizistan, à la Mongolie et au Myanmar pour réaliser des études préalables de faisabilité de certains tronçons prioritaires et promouvoir les investissements en faveur de la Route d'Asie. Ces pays ont également bénéficié d'ateliers nationaux destinés à renforcer leur capacité à mener des études préalables de faisabilité et des études d'investissement. Les résultats des études préalables de faisabilité seront présentés au Forum pour l'investissement dans la Route d'Asie, qui est provisoirement prévu pour 2013.

7. Suite à l'augmentation des échanges intrarégionaux et en raison des inquiétudes croissantes à propos de la consommation de carburant et des effets négatifs des changements climatiques, les gouvernements de la région reconnaissent de plus en plus que le transport ferroviaire, et en particulier le Chemin de fer transasiatique, constitue un mode de transport efficace, sûr et durable. À ce sujet, le secrétariat a entrepris de passer en revue les législations ferroviaires et les documents relatifs à la facilitation du transport ferroviaire international. Par ailleurs, il réalise une étude sur les stratégies commerciales utilisées dans le secteur ferroviaire dans toute la région, qui sera présentée à une réunion régionale des gestionnaires d'entreprises ferroviaires dans le but de sensibiliser davantage aux besoins des expéditeurs sur le plan commercial et de faciliter le partage des pratiques optimales entre ces gestionnaires.

8. La Réunion intergouvernementale ad hoc sur un accord intergouvernemental sur les ports secs, qui s'est tenue à Bangkok du 20 au 22 juin 2012, a finalisé le projet d'accord intergouvernemental sur les ports secs et recommandé qu'il soit adopté par le Comité des transports à sa troisième session. Le projet d'accord finalisé figure dans le document E/ESCAP/CTR(3)/2 et son adoption est inscrite au point 3 de l'ordre du jour provisoire.

9. Outre la formulation de l'accord intergouvernemental sur les ports secs, le secrétariat aide le Cambodge, le Myanmar et la République démocratique populaire lao à réaliser des études préalables de faisabilité sur les ports secs. L'étude concernant la République démocratique populaire lao a été achevée en mai 2012 et un atelier national de formation sur les ports secs a été organisé en juillet 2012. Des études préalables de faisabilité sur les ports secs susceptibles d'être construits au Cambodge et au Myanmar devraient être menées à bien d'ici la fin de septembre 2012. Il est prévu d'organiser en novembre 2012 un atelier sur la mise au point d'un système intégré de transport et de logistique dans les États membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), en se fondant sur les résultats des travaux de recherche conjoints et des études préalables de faisabilité.

10. La dix-septième session du Groupe de travail sur le projet relatif aux transports et aux points de passage frontaliers du Programme spécial des Nations Unies pour les économies d'Asie centrale (SPECA) s'est tenue à Almaty (Kazakhstan) les 6 et 7 juin 2012. La Commission économique pour l'Europe (CEE) et la CESAP ont organisé ladite session, le Kazakhstan jouant le rôle de chef de file. Cette session du Groupe de travail a été pour les membres du SPECA une occasion importante de débattre de questions relatives aux politiques, aux infrastructures et à la facilitation dans le domaine des transports, comme le statut des conventions et accords internationaux, les obstacles à l'exploitation des transports dans la sous-

région et l'identification d'éventuels problèmes à résoudre pour améliorer la connectivité physique et institutionnelle au sein de la sous-région. Le secrétariat renforcera son appui au Groupe de travail du SPECA avec la coopération du Bureau sous-régional de la CESAP pour l'Asie du Nord et l'Asie centrale.

C. Facilitation des transports

11. La Conférence ministérielle sur les transports a adopté à sa deuxième session, tenue à Bangkok du 12 au 16 mars 2012, le Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux.^{3,4} Le plan général d'application du Cadre stratégique régional est en préparation. Le secrétariat prévoit de réaliser des études sous-régionales, de formuler des plans d'action sous-régionaux et de définir les indicateurs clefs pour évaluer les progrès accomplis dans l'application du Cadre stratégique régional en coopération avec les bureaux sous-régionaux de la CESAP pour l'Asie du Nord et l'Asie centrale, l'Asie de l'Est et du Nord-Est et l'Asie du Sud et du Sud-Ouest.

12. Au titre du Cadre stratégique régional, le secrétariat s'emploie également à mettre sur pied un réseau régional d'experts juridiques et techniques en facilitation des transports. Il prévoit de mener un certain nombre d'études sur les questions juridiques relatives à la facilitation des transports et commencera à recevoir les demandes d'adhésion au réseau dans un avenir proche. Le lancement officiel du réseau est prévu pour 2013.

13. Par ailleurs, le secrétariat a affiné en mars 2012 les Directives sur l'établissement et le renforcement des mécanismes nationaux de coordination pour la facilitation du commerce et des transports dans la région de la CESAP, qui énoncent les grands principes, les aspects essentiels et les principales conditions à respecter pour assurer la réussite des mécanismes nationaux de coordination. En se fondant sur ces directives, le secrétariat organise, à la demande des membres et membres associés, des ateliers nationaux pour les aider à mettre sur pied et/ou renforcer ces mécanismes.

14. Le secrétariat a aussi entrepris la mise au point d'une série de modèles destinés à aider à rendre plus efficaces et efficaces les transports et les formalités au franchissement des frontières. Le Modèle pour le transport transfrontières sans risque, publié en mai 2012, englobe les technologies de l'information et de la communication existantes et nouvelles utilisées pour faciliter les transports transfrontières et en transit. Les autres modèles en cours d'élaboration dans ce domaine sont le Modèle pour le transport transfrontières efficace, qui décrira les différentes possibilités d'améliorer l'efficacité des opérations de franchissement des frontières, et le Modèle sur le contrôle intégré au franchissement des frontières, qui montrera comment l'application des technologies modernes et de procédures harmonisées peut réduire la durée des formalités de contrôle aux frontières.

15. Le secrétariat a entrepris de mettre à niveau son modèle de méthodologie de calcul du temps/coût-distance en se fondant sur les réactions des utilisateurs et l'expérience acquise lors de son application passée. La version mise à jour sera utilisée indépendamment pour localiser les engorgements et suivre les résultats d'exploitation des couloirs s'agissant des opérations de transport et de franchissement des frontières. Ce modèle sera fusionné avec un modèle utilisé par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), qui est fondé sur la méthodologie de développement groupé, pour la mise au point d'une panoplie

³ E/ESCAP/MCT.2/13, annexe II.

⁴ Le Cadre stratégique régional, qui figure en annexe à la Déclaration ministérielle, a été entériné ultérieurement par la Commission dans sa résolution 68/4 en date du 23 mai 2012.

exhaustive pour la gestion des formalités applicables aux transports transfrontières et en transit. Le secrétariat va entreprendre la mise à l'essai de cette panoplie en vue de former les autorités de contrôle et les exploitants de services de transport à l'utilisation de ce modèle le long d'un couloir international en Asie centrale (Kazakhstan-Kirghizistan-Tadjikistan). Des ateliers nationaux de formation à son utilisation et des activités de suivi sur des modules relatifs aux transports tant à l'échelon national qu'au niveau du couloir seront organisés en 2012 et 2013, au cours desquels seront élaborés des plans d'action à l'échelon national et au niveau du couloir afin de déterminer les goulets d'étranglement existants et des les éliminer ou de les réduire.

16. En mai 2012, le secrétariat a fourni un appui technique à une réunion chargée de finaliser l'Accord entre les gouvernements des États membres de l'Organisation de coopération de Shanghai sur la facilitation des transports routiers internationaux. Les pays participants ont procédé à un examen final de la formulation du texte et de la cohérence entre le texte de l'accord lui-même et ses annexes, et ont discuté de questions touchant aux procédures d'approbation internes en vue de la signature de l'accord dans certain pays.

D. Logistique des transports

17. Le secrétariat a organisé le Forum régional annuel de transitaires, d'opérateurs de transport multimodal et de fournisseurs de services logistiques et la Réunion des directeurs généraux des associations nationales de transitaires, d'opérateurs de transport multimodal et de fournisseurs de services logistiques, qui se sont tenus à Bangkok respectivement les 13 et 14 juin 2012. Ces deux activités ont permis aux transitaires, aux opérateurs de transport multimodal et aux fournisseurs de services logistiques de l'Asie et du Pacifique d'échanger leurs connaissances et données d'expérience, de discuter des problèmes nouveaux et de promouvoir le développement de leurs services.

18. Le 11 juin 2012, le secrétariat a organisé l'Atelier sur l'établissement de systèmes de formation agréée permanents à l'intention des transitaires, des opérateurs de transport multimodal et des fournisseurs de services logistiques de l'Asie et du Pacifique. Cet atelier s'est conclu par l'adoption d'un système de formation agréée permanent à trois volets, comprenant un cours international sanctionné par un certificat, des cours nationaux conduisant à l'obtention d'un certificat de formation de niveau supérieur et des cours nationaux débouchant sur l'obtention d'un certificat de formation élémentaire. Le Forum régional de transitaires, d'opérateurs de transport multimodal et de fournisseurs de services logistiques s'est par la suite félicité des résultats de cet atelier.

19. D'autre part, le secrétariat a organisé à Manille en avril 2012, en association avec la Fédération philippine des associations de transitaires, un atelier de formation de formateurs sur les principes fondamentaux de la formation et un cours élémentaire sur les opérations de transit, le transport multimodal et la logistique.

E. Financement et participation du secteur privé

20. Dans le domaine du financement et de la participation du secteur privé, le secrétariat continue de fournir aux gouvernements une assistance technique sur la collaboration avec le secteur privé pour développer les infrastructures. On peut citer à titre d'exemple l'organisation au Myanmar en janvier 2012 d'un atelier national sur les partenariats public-privé pour le développement. Le secrétariat projette de tenir une réunion d'experts en marge de la troisième Conférence ministérielle Asie-Pacifique sur les partenariats public-privé pour le développement des infrastructures, qui sera organisée et accueillie par le Gouvernement iranien en novembre 2012. Il

étudie par ailleurs la possibilité de collaborer avec les banques multilatérales de développement afin d'aider les pays à engager le secteur privé dans le développement des infrastructures de transport et les services y afférents.

F. Sécurité routière

21. Pour donner suite aux activités relatives à la sécurité routière menées à bien dans le cadre de la phase I du Programme d'action régional,⁵ le secrétariat projette des activités d'assistance technique pour aider les États membres à tenir leurs engagements eu égard à la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020),⁶ en particulier en développant leurs capacités dans les domaines de la gestion de la sécurité routière et de la collecte et du contrôle des données. Dans le cadre de cette initiative, il a entrepris un examen stratégique de ses activités relatives à la collecte et au contrôle des données concernant la sécurité routière, dans le but d'améliorer la qualité et la quantité de l'information figurant dans sa base de données y relative. Il vient d'ouvrir le dialogue avec les donateurs et les partenaires susceptibles de collaborer à la collecte des données sur la sécurité routière, à la réalisation d'études de cas relatives aux bonnes pratiques, et au développement des capacités/à la formation concernant l'identification des endroits où se produisent de nombreux accidents de la circulation et les mesures correctives, et la réalisation d'audits de sécurité routière.

G. Développement durable des transports

22. En collaboration avec les autres commissions régionales, le secrétariat exécute le projet intitulé «Élaboration et mise en œuvre d'un mécanisme de surveillance et d'évaluation des émissions de CO₂ dans le secteur des transports intérieurs en vue de faciliter l'atténuation des effets des changements climatiques». Financé par l'intermédiaire du Compte de l'ONU pour le développement, le projet vise à mettre au point un instrument uniforme de suivi et d'analyse pour l'évaluation de l'empreinte CO₂ des transports terrestres afin d'aider les gouvernements à mieux comprendre les incidences des différentes options politiques et à choisir les stratégies optimales pour atteindre leurs objectifs de réduction du CO₂. Le secrétariat a recueilli et réuni les questionnaires reçus des États membres sur les émissions de CO₂ produites par les transports intérieurs et les a soumis pour la préparation du projet de rapport mondial sur l'état desdites émissions, actuellement en voie de finalisation par la CEE. En avril 2012, il a participé à la Réunion internationale d'experts sur l'évaluation des émissions de CO₂ provoquées par les transports intérieurs et l'impact des politiques d'atténuation, au cours de laquelle des informations ont été échangées sur les pratiques optimales et les programmes de réduction du CO₂ et discutées les modalités applicables à l'instrument de contrôle, ForFITS. Le projet prévoit de tester ForFITS dans chaque région au début de 2013 et d'organiser des ateliers de sensibilisation et de développement des capacités concernant cet outil durant toute l'année 2013.

H. Les transports et les Objectifs du Millénaire pour le développement

23. Dans le cadre de la 8^{ème} tranche du Compte de l'ONU pour le développement, le secrétariat prévoit d'exécuter un projet consacré au renforcement, dans les pays qui ont des besoins particuliers, des capacités de concevoir et d'appliquer des politiques de développement économique et social propres à accélérer le progrès vers la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le développement (2012-2014). Le projet visera les pays ayant des besoins spéciaux, en particulier les pays qui sont «à la

⁵ Voir la résolution 63/9 de la Commission, annexe.

⁶ Voir la résolution 64/255 de l'Assemblée générale en date du 2 mars 2010.

traîne» et ont toutes les chances de ne pas atteindre les Objectifs du Millénaire pour le développement d'ici 2015. Il aura pour objectif de renforcer leurs capacités de concevoir et de mettre en œuvre des politiques et programmes spécifiques pour accélérer leurs progrès vers la réalisation des Objectifs. Étant donné qu'une proportion élevée des pauvres vivent en zone rurale, des études de cas seront réalisées dans le cadre du projet, qui doit être lancé avant la fin de 2012, concernant le rôle des infrastructures et services de transport rural dans la réalisation des Objectifs, en particulier la logistique de la ferme au marché et l'accès aux services sociaux.

I. Transports maritimes interinsulaires

24. Les transports maritimes interinsulaires constituent un nouveau domaine d'activité du secrétariat, dans le cadre duquel il vise à aider les États membres insulaires du Pacifique à déterminer les moyens susceptibles de rendre leurs services maritimes plus réguliers, fiables et économiques. On a entrepris des recherches documentaires sur la question, incluant la collecte de données statistiques et d'informations sur le commerce, le volume d'activité des ports, les liaisons et les services de transport maritime existant dans la région du Pacifique. Le secrétariat a également passé en revue les études réalisées sur des questions relatives au franchisage des services de transport maritime nationaux, le cabotage régional et la réglementation du commerce international. Il travaillera sur ces questions en étroite collaboration avec le Bureau de la CESAP pour le Pacifique, ainsi qu'avec le Secrétariat du Forum des îles du Pacifique et le Secrétariat général de la Communauté du Pacifique.

J. Interconnexion des réseaux sous-régionaux de transport

25. Le secrétariat prévoit d'effectuer une analyse comparative des accords relatifs à la facilitation des transports dans les différentes sous-régions. Cette étude sera présentée à une réunion entre les sous-régions qui sera consacrée aux aspects juridiques de la facilitation des transports.

III. Résultats de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable et incidences sur l'orientation future du sous-programme

26. À la première session de la Conférence ministérielle sur les transports, tenue à Busan (République de Corée) les 10 et 11 novembre 2006,⁷ ainsi qu'à sa deuxième session, tenue à Bangkok du 12 au 16 mars 2012,⁸ les États membres ont reconnu qu'un réseau de transport régional intermodal intégré non seulement améliorerait l'efficacité des transports, mais offrirait aussi de nombreux autres avantages pour le développement durable et inclusif. Au nombre des avantages cités figurent la multiplication des échanges et l'expansion de la production, la création d'emplois et la réduction consécutive de la pauvreté, des effets positifs sur l'environnement du fait de l'utilisation accrue des transports ferroviaires, et les retombées sociales et économiques de systèmes de transport plus sûrs.

27. Cela a été réaffirmé par la Conférence des Nations Unies sur le développement durable (Conférence Rio+20), tenue à Rio de Janeiro (Brésil) du 20 au 22 juin 2012. Lors de cette conférence importante, les chefs d'État et de gouvernement et les représentants de haut niveau ont renouvelé leur «engagement en

⁷ E/ESCAP/MCT/Rep.

⁸ E/ESCAP/MCT.2/14.

faveur du développement durable et de la promotion d'un avenir durable sur les plans économique, social et environnemental» et ont reconnu que «les transports et la mobilité sont déterminants pour le développement durable».⁹ Les grands objectifs du Programme d'action régional vont largement dans le sens du document final de la Conférence Rio+20, en particulier lorsque les chefs d'État et de gouvernement et les représentants de haut niveau présents à la Conférence ont déclaré qu'ils:

a) étaient conscients de l'importance que revêtaient la circulation effective des personnes et des biens et l'accès à des moyens de transport écologiquement rationnels, sûrs et d'un coût abordable pour améliorer la justice sociale, la santé, la capacité d'adaptation des villes, les liens entre ville et campagne, et la productivité dans les zones rurales;

b) tenaient compte de la sécurité routière, qui faisait partie de leurs efforts pour réaliser un développement durable;

c) préconisaient le recours à des systèmes de transport viables, notamment des systèmes de transport multimodal utilisant moins d'énergie, en particulier pour les transports publics, des carburants et des véhicules non polluants et des systèmes de transport améliorés dans les campagnes;

d) estimaient qu'il fallait promouvoir l'adoption d'une approche intégrée pour définir des politiques relatives aux services et aux systèmes de transport qui favorisaient le développement durable à l'échelle locale, nationale et régionale;

e) considéraient que les besoins particuliers des pays en développement sans littoral et de transit en matière de développement devaient être pris en compte pour établir des systèmes de transport en transit viables, et estimaient que la communauté internationale devait fournir une aide aux pays en développement à cet égard.

28. En vertu du mandat mondial assigné par la Conférence Rio+20 et du Programme d'action quinquennal¹⁰ du Secrétaire général de l'ONU, publié en janvier 2012, dans lequel les transports constituent un des éléments fondamentaux du développement durable, le secrétariat étudie les moyens d'intégrer les trois piliers de la durabilité économique, sociale et environnementale dans les activités prévues dans le cadre du Programme d'action régional. À cet égard, il projette d'élargir son action de sensibilisation en vue d'inclure davantage de sous-secteurs du transport durable.

29. Ainsi, lorsqu'ils planifient et élaborent des politiques pour la mise sur pied d'un réseau de transport international intermodal intégré, les pays de la région peuvent bénéficier de la prise en compte des répercussions économiques, sociales et environnementales respectives des divers modes de transport dans la recherche de la combinaison optimale des modes pour assurer des solutions de mobilité sûres, propres et économiques. Dans cette perspective, le secrétariat entend renforcer ses efforts pour développer, entretenir et utiliser efficacement les réseaux de la Route d'Asie, du Chemin de fer transasiatique et des ports secs. On peut y parvenir: a) en favorisant les approches intégrées dans la planification des transports au niveau

⁹ Les questions relatives au transport durable sont décrites concrètement aux paragraphes 132, 133 et 136 du document final de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable, intitulé «L'avenir que nous voulons», alors que les besoins particuliers des pays en développement sans littoral sont relevés au paragraphe 182. À toutes fins utiles, ces paragraphes sont repris à l'annexe du présent document. Le document final dans son intégralité figure en annexe à la résolution 66/288 de l'Assemblée générale.

¹⁰ Le Programme d'action quinquennal du Secrétaire général en date du 25 janvier 2012 est disponible à l'adresse suivante: <http://www.un.org/sg/priorities/index.shtml>.

national; b) en favorisant le recours aux chemins de fer et aux voies d'eau intérieure pour les transports à longue distance et les transports internationaux; c) en renforçant les liaisons intermodales grâce notamment aux ports secs et aux centres de logistique; et d) en encourageant les partenariats public-privé et les autres modes d'investissement du secteur public pour moderniser et élargir ces réseaux.

30. La facilitation des transports joue également un rôle important en optimisant l'utilisation des réseaux et procure aux pays des avantages économiques, environnementaux et sociaux en rendant plus efficaces la circulation transfrontières et en réduisant les coûts, la consommation inutile de carburant, la pollution de l'air et les gaz à effet de serre du fait des pertes de temps au franchissement des frontières et des taux élevés de retours à vide. À ce propos, l'exécution du Programme d'action régional aidera à traiter les problèmes qui empêchent l'efficacité des transports routiers. Par ailleurs, un effort accru pour faciliter le transport ferroviaire favorisera le déplacement du trafic vers ce mode de transport plus écologique.

31. Forts de leur réputation internationale et de leur «image de marque», les réseaux régionaux de la Route d'Asie, du Chemin de fer transasiatique et des ports secs peuvent également jouer le rôle de «réseaux modèles» en faisant la démonstration de pratiques et de normes techniques internationales en matière de sûreté, de sécurité, de durabilité environnementale et d'accessibilité¹¹. Le secrétariat peut ainsi aider les États membres à mettre en œuvre des programmes d'entretien durables et inclusives en encourageant l'utilisation de la méthode de calcul du coût sur la durée de vie et de formules de financement novatrices, ainsi que l'utilisation de matériaux plus écologiques et disponibles localement pour construire et entretenir les infrastructures.

32. Le secrétariat prévoit également d'élargir le champ de ses activités dans les domaines du «développement durable des transports» et des «transports et Objectifs du Millénaire pour le développement» afin d'accroître la contribution directe du secteur des transports au développement durable et inclusif. À cet égard, il entend préconiser des politiques favorisant les transports durables dans des domaines comme la promotion des systèmes de transport public sûrs, propres et économiques en zone urbaine, l'action en faveur du transport non motorisé et des déplacements à pied et la connectivité entre les différents modes de transport. Il projette aussi de se concentrer davantage sur les approches intégrées de développement rural faisant appel à des solutions économiquement avantageuses pour faciliter l'accès aux activités économiques et sociales et améliorer la qualité de l'information disponible pour la planification et l'entretien des infrastructures de transport.

IV. Cadre stratégique et projet de programme de travail pour 2014-2015

33. L'objectif global du sous-programme 3 (Transports) dans le cadre stratégique pour la période 2014-2015 est de «promouvoir la coopération et l'intégration régionales dans le domaine des transports pour un développement durable qui profite à tous dans la région de la CESAP». ¹² Suivant cet objectif, le secrétariat a retenu les

¹¹ Par exemple, à l'annexe II de l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie, les Parties contractantes ont recommandé que, tout en s'employant à développer le réseau de la Route d'Asie, les Parties devaient accorder toute l'attention voulue aux questions de sécurité routière. Voir paragraphe 10, page 22 du texte anglais de l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie, disponible à l'adresse suivante: http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/ah/IGA_intro.asp

¹² Projet de cadre stratégique pour la période 2014-2015, deuxième volet: plan-programme biennal, A/67/6 (Prog.16), p.10.

réalisations escomptées énumérées dans le tableau ci-après, qui contient le projet de programme de travail pour le sous-programme relatif aux transports pour 2014-2015.

34. Afin d'obtenir les résultats escomptés au cours de l'exercice biennal 2014-2015, le secrétariat propose le projet de programme de travail ci-après. Les activités seront menées en liaison avec d'autres sous-programmes au sein du secrétariat, ainsi qu'avec des partenaires extérieurs. L'exécution de ces activités permettra de rehausser la contribution du secteur des transports à la réalisation des objectifs de développement durable dans les autres secteurs. S'agissant des activités d'assistance technique, le secrétariat centrera son action sur les pays ayant des besoins particuliers, à savoir les pays les moins avancés et les pays en développement sans littoral, et travaillera étroitement avec le Bureau de la CESAP pour le Pacifique dans le domaine des transports maritimes interinsulaires.

Projet de programme de travail pour le sous-programme relatif aux transports (2014-2015)

Réalisations escomptées a)

Renforcement des connaissances et des capacités des États membres de la CESAP pour leur permettre d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques et des programmes relatifs aux transports

Indicateurs de succès:

Augmentation du nombre de politiques, programmes et initiatives élaborés par les pouvoirs publics qui reprennent les principes et les recommandations préconisés par la CESAP dans le domaine des transports

Produits proposés:

- a) Service d'organes intergouvernementaux et d'organes d'experts (budget ordinaire):
 - i) CESAP:
 - a. Documentation à l'intention des organes délibérants: rapports sur des questions relatives aux transports (1) (2014), (1) (2015);
 - ii) Comité des transports (CESAP):
 - a. Service fonctionnel de réunions: plénières (6) (2014);
 - b. Documentation à l'intention des organes délibérants: rapport du Comité des transports (1) (2014); rapport sur de grandes questions relatives aux transports (1) (2014);
 - iii) Groupes spéciaux d'experts: réunion d'experts sur le développement durable et inclusif des transports (1) (2014);
- b) Autres activités de fond (budget ordinaire/ressources extrabudgétaires):
 - i) Publications périodiques:

- *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific* (1) (2015);
 - *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific* (2) (2014, 2015);
- ii) Documentation technique:
- Progrès accomplis par la région dans la réalisation des objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière (1) (2014);
 - Mise à jour du manuel et du logiciel sur la planification des politiques de transport (Modèle pour la planification intégrée des transports) (1) (2014);
- c) Coopération technique (budget ordinaire/ressources extrabudgétaires):
- i) Projets de terrain: projets de coopération technique:
- Renforcement de la capacité des États membres à concevoir et exécuter des politiques et des mesures pour la mise en place de systèmes de transport économiquement viables, écologiquement rationnels et socialement inclusifs, notamment à l'appui de la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le développement (1) (2014-2015);
 - Renforcement de la capacité des États membres à concevoir et exécuter des mesures en faveur de la sécurité routière (1) (2014-2015);
 - Renforcement de la capacité des décideurs et du secteur privé à développer et gérer la connectivité régionale/sous-régionale des transports de manière efficace et durable, notamment des transports maritimes interinsulaires (1) (2014-2015).

Réalisations escomptées b)

Renforcement de l'aptitude des États membres de la CESAP et du secteur privé à planifier et à créer des réseaux internationaux de transport intermodal intégré tels que le réseau de la Route d'Asie, le réseau du Chemin de fer transasiatique et les ports secs d'importance internationale

Indicateurs de succès:

- i) Nombre de projets et de programmes nationaux consacrés à l'amélioration des infrastructures régionales de transport, notamment le réseau de la Route d'Asie, le réseau du Chemin de fer transasiatique et les ports secs d'importance internationale
- ii) Augmentation du nombre d'adhésions aux accords mondiaux, régionaux et sous-régionaux parmi les États membres de la CESAP

Produits proposés:

- a) Service d'organes intergouvernementaux et d'organes d'experts (budget ordinaire):
 - i) Assistance aux représentants et rapporteurs:
 - Groupe de travail sur la Route d'Asie (1) (2015);
 - Groupe de travail sur le Chemin de fer transasiatique (1) (2015);
 - Groupe de travail sur les ports secs (1) (2015);

- b) Autres activités de fond (budget ordinaire/ ressources extrabudgétaires):
- i) Documentation technique:
- Mise à jour de la base de données du Système d'information géographique sur les transports, de la base de données sur la Route d'Asie et de la base de données sur le Chemin de fer transasiatique (1) (2014-2015);
 - Cartes du réseau de transport intermodal intégré, de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique (3) (2014-2015);
- c) Coopération technique (budget ordinaire/ ressources extrabudgétaires):
- i) Projets de terrain: projets de coopération technique:
- Renforcement de la capacité des États membres à mettre en place et gérer un réseau de transport régional intégré, comprenant la Route d'Asie, le Chemin de fer transasiatique et les ports secs d'importance internationale (1) (2014-2015);
 - Renforcement de la capacité des États membres à mobiliser des financements auprès de diverses sources, notamment du secteur privé, pour assurer le développement durable des infrastructures de transport (1) (2014-2015).

Réalisations escomptées c)

Renforcement de la capacité des États membres de la CESAP et du secteur privé à appliquer des mesures visant à rendre plus efficaces et durables les opérations de transport international et de logistique

Indicateurs de succès:

- i) Augmentation du nombre d'initiatives visant à éliminer les goulets d'étranglement autres que matériels et à faciliter la circulation effective des personnes, des biens et des véhicules sur les axes de transport et aux postes frontière
- ii) Augmentation du nombre de pays proposant des programmes de formation sur les opérations de transit, le transport multimodal et la logistique

Produits proposés:

- a) Service d'organes intergouvernementaux et d'organes d'experts (budget ordinaire):
- i) Groupes spéciaux d'experts:
- Réunion d'experts sur l'utilisation intégrée d'un guichet unique aux fins de la facilitation du commerce et des transports (1) (2015);
- ii) Assistance aux représentants et rapporteurs:
- Programme spécial des Nations Unies pour les économies d'Asie centrale (SPECA): groupe de travail sur les transports et le passage des frontières (2) (2014, 2015);
- b) Autres activités de fond (budget ordinaire/ressources extrabudgétaires):
- i) Publications non périodiques: série de monographies sur la facilitation des transports et le développement logistique en Asie et dans le Pacifique (1) (2015);
- ii) Documentation technique:
- Mise à jour des moyens de formation sur les opérations de transit, le transport multimodal et la logistique (1) (2014);
 - Mise à jour du modèle pour la facilitation des transports (1) (2015);

- Conditions requises pour assurer le service de guichet unique aux fins de la facilitation du commerce et des transports (1) (2015);
- c) Coopération technique (budget ordinaire/ressources extrabudgétaires):
- i) Projets de terrain: projets de coopération technique:
 - Renforcement de la capacité des États membres à concevoir et appliquer des mesures visant à faciliter les transports (1) (2014-2015);
 - Renforcement de la capacité des décideurs et du secteur privé à mettre en place des services efficaces de transit, de transport multimodal et de logistique (1) (2014-2015).
-

V. Questions à examiner

35. Le Comité pourra passer en revue la mise en œuvre du Programme d'action régional et fournir au secrétariat des conseils sur l'orientation future de son action, notamment le projet de programme de travail pour l'exercice biennal 2014-15.

Annexe

Paragraphe relatifs aux transports extraits de « L'avenir que nous voulons », le document final de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable^a

Modes de transport viables

132. Nous constatons que les transports et la mobilité sont déterminants pour le développement durable. Des systèmes de transport viables peuvent favoriser la croissance économique et améliorer l'accessibilité. Ils permettent une meilleure intégration de l'économie tout en respectant l'environnement. Nous sommes conscients de l'importance que revêtent la circulation effective des personnes et des biens et l'accès à des moyens de transport écologiquement rationnels, sûrs et d'un coût abordable pour améliorer la justice sociale, la santé, la capacité d'adaptation des villes, les liens entre ville et campagne, et la productivité dans les zones rurales. À cet égard, il faut tenir compte de la sécurité routière, qui fait partie de nos efforts pour réaliser un développement durable.

133. Nous préconisons le recours à des systèmes de transport viables, notamment des systèmes de transport multimodal utilisant moins d'énergie, en particulier pour les transports publics, des carburants et des véhicules non polluants et des systèmes de transport améliorés dans les campagnes. Nous estimons qu'il faut promouvoir l'adoption d'une approche intégrée pour définir des politiques relatives aux services et aux systèmes de transport qui favorisent le développement durable à l'échelle locale, nationale et régionale. Nous considérons par ailleurs que les besoins particuliers des pays en développement sans littoral et de transit en matière de développement doivent être pris en compte pour établir des systèmes de transport en transit viables. Nous estimons que la communauté internationale doit fournir une aide aux pays en développement à cet égard.

Villes et établissements humains viables

135. Nous nous engageons à promouvoir l'adoption d'une stratégie intégrée de planification et de construction à long terme des villes et des établissements humains, en fournissant une aide aux autorités locales, en sensibilisant l'opinion et en encourageant la participation des habitants, notamment des pauvres, à la prise de décisions. Nous nous engageons en outre à promouvoir l'adoption de politiques de développement durable favorisant la construction de logements et la mise en place de services sociaux intégrés; des conditions de vie sûres et saines pour tous, en particulier pour les enfants, les jeunes, les femmes, les personnes âgées et les handicapés; une énergie et des moyens de transport viables et d'un coût abordable; la promotion, la protection et la restauration d'espaces verts sûrs dans les villes; l'approvisionnement en eau potable et salubre et la mise en place d'installations sanitaires; la qualité de l'air; la création d'emplois décents; l'amélioration de l'aménagement urbain et l'assainissement des bidonvilles. Nous nous prononçons en outre en faveur d'une gestion durable des déchets grâce à l'application du concept des 3 R (réduction, réutilisation et recyclage). Nous soulignons qu'il importe de tenir compte de la réduction des risques de catastrophe, de l'amélioration de la capacité d'y résister et de l'adaptation aux aléas climatiques dans le cadre de la planification urbaine. Nous sommes conscients des efforts que déploient les villes pour harmoniser le développement entre zones urbaines et rurales.

^a Voir la résolution 66/288 de l'Assemblée générale en date du 27 juillet 2012.

136. Nous soulignons qu'il importe d'augmenter le nombre de zones métropolitaines, de villes et d'agglomérations qui appliquent des politiques de planification et d'aménagement urbains viables en vue de répondre à la croissance prévue de la population urbaine dans les prochaines décennies. Nous constatons que la participation de nombreuses parties prenantes et l'exploitation de l'information et de données ventilées par sexe, notamment sur les tendances démographiques, la distribution des revenus et les implantations sauvages, sont utiles pour établir des plans d'urbanisme à long terme. Nous estimons que les municipalités jouent un rôle important pour ce qui est de définir un projet d'urbanisme à long terme, du début de la planification urbaine à la rénovation des vieux quartiers et villes, notamment en adoptant des programmes d'économie d'énergie pour la gestion des bâtiments et en mettant en place des systèmes de transport viables et adaptés aux conditions locales. Nous estimons en outre qu'il importe d'encourager une planification diversifiée et les déplacements non motorisés, en privilégiant les infrastructures pour piétons et pour cyclistes.

Pays en développement sans littoral

182. Nous invitons les États Membres, notamment les partenaires de développement, les organismes des Nations Unies et les autres organisations internationales, régionales et sous-régionales intéressées à accélérer encore l'application des mesures se rapportant aux cinq priorités arrêtées dans le Programme d'action d'Almaty et de celles qui figurent dans la déclaration sur l'examen à mi-parcours, et à améliorer leur coordination à cet effet, en particulier pour construire, entretenir et améliorer leurs installations de transport et d'entreposage et autres équipements liés au transit, y compris pour ouvrir des itinéraires de remplacement, achever les tronçons manquants, améliorer les infrastructures de communication et d'énergie, afin d'appuyer le développement durable des pays en développement sans littoral.
