

**Conseil économique et social**

Distr. générale
15 septembre 2016

Français
Original: anglais

Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique
Conférence ministérielle sur les transports**Troisième session**

Moscou, 5-9 décembre 2016

Point 3 b) de l'ordre du jour provisoire*

Les grandes questions en matière de transport**La connectivité des infrastructures de transport à l'échelon régional****Note du secrétariat***Résumé*

Les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique ainsi que le réseau des ports secs d'importance internationale ont jeté les bases de la création des systèmes intégrés internationaux de transport intermodal et de logistique. Toutefois, la libre circulation des marchandises et des personnes dont la région a besoin pour assurer une croissance économique continue et une inclusion sociale renforcée exigera une plus large connectivité entre les membres et membres associés. Les réseaux infrastructurels existants desservent trop souvent un groupe limité de pays et s'étendent rarement au-delà d'une seule sous-région. Il s'ensuit un manque d'intégration entre les réseaux, la persistance de tronçons manquants, des obstacles d'ordre opérationnel, des incompatibilités techniques et différents niveaux de sensibilisation et d'utilisation en matière de nouvelles technologies.

Le présent document récapitule les progrès considérables accomplis ces dernières années dans le secteur des transports et énonce des propositions visant à situer son développement futur dans un cadre de systèmes intégrés de couloirs de transport intermodal qui pourraient incorporer de manière cohérente routes, voies de chemin de fer, voies navigables et ports au sein d'un système doté de normes techniques harmonisées et bénéficiant d'une utilisation plus étendue des nouvelles technologies.

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

I. Introduction

1. La Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) a considérablement contribué à l'adoption par les États membres d'une nouvelle approche incluant une dimension internationale dans la planification de leur infrastructure de transport. Grâce à cette action commune, il a été possible de définir et de formaliser avec succès les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, ainsi que de recenser un ensemble de ports secs d'importance internationale afin de faciliter la mise en service des deux réseaux et leur intégration avec d'autres modes de transport.

2. Les initiatives menées au titre de ces programmes ont permis à la région d'utiliser l'infrastructure en grande partie déjà existante pour faire face au volume croissant des échanges internationaux; elles représentent un premier pas vers l'harmonisation d'infrastructures disparates au sein d'un réseau régional commun particulièrement propice à l'intégration économique régionale, au renforcement de la croissance économique future et à la facilitation des échanges de marchandises et de services.

3. Reconnaissant que la réalisation de ces objectifs est cruciale pour le développement économique soutenu de la région, les participants à la Conférence ministérielle sur les transports, qui s'est tenue à Busan (République de Corée) en novembre 2006, ont adopté la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique (E/ESCAP/63/13, chap. V), qui exposait la vision d'un système intégré international de transport intermodal et de logistique. Cette vision a été réaffirmée par la suite dans la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie, adoptée lors du Forum des ministres asiatiques des transports tenu à Bangkok en décembre 2009 (E/ESCAP/66/11, chap. IV), puis dans la Déclaration ministérielle sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique adoptée lors de la Conférence ministérielle sur les transports qui s'est tenue à Bangkok en mars 2012 (E/ESCAP/MCT.2/13). Dans ce dernier texte, il était également reconnu que la croissance du commerce intrarégional pourrait être soutenue davantage si les couloirs de transport régionaux étaient élargis et les obstacles éliminés.

4. Depuis l'adoption des déclarations susmentionnées, la communauté internationale a lancé un certain nombre de programmes et d'initiatives à l'échelle mondiale qui ont une influence sur la portée et la mise en œuvre des activités relatives aux transports. La plus importante de ces initiatives est l'adoption par l'Assemblée générale en septembre 2015 de la résolution 70/1, intitulée « Transformer notre monde: le Programme de développement durable à l'horizon 2030 », qui énonce les objectifs de développement durable.

5. La mise en œuvre du Programme 2030 pourrait être plus difficile dans le secteur des transports que dans les autres. En effet, s'il a été l'un des principaux catalyseurs du développement économique et constitue une source d'emplois, ce secteur reste le principal responsable des émissions de gaz à effet de serre et un grand consommateur de combustibles fossiles. Le défi est d'autant plus grand que la région enregistre un taux de natalité élevé et que s'y développe une classe moyenne toujours plus aisée, disposant d'un pouvoir d'achat de plus en plus important, ce qui vient renforcer la demande de biens de consommation, en particulier de véhicules privés.

6. À ce stade précoce de la mise en œuvre du Programme 2030, il semble généralement acquis qu'assurer une connectivité ininterrompue et durable à l'appui de l'intégration des marchés et du dynamisme économique pourrait permettre de concilier la croissance économique avec une répartition plus large de la prospérité et une protection accrue de l'environnement.

7. Bien que les pays de la région affichent encore des taux de croissance économique nettement plus élevés que le reste du monde, l'atonie de la reprise mondiale après la crise de 2008 a eu des effets négatifs sur les exportations des pays en développement de la région, qui demeurent tributaires de la demande extérieure. Ainsi, selon la Banque asiatique de développement, la croissance moyenne du produit intérieur brut dans les pays en développement de l'Asie a ralenti, passant de 8,3 % en moyenne de 2006 à 2010 à 5,9 % en 2015, et elle devrait encore tomber pour s'établir à 5,7 % tant en 2016 qu'en 2017¹.

8. Pour maintenir des taux de croissance aussi élevés, et encore plus pour retrouver les niveaux de la décennie précédente, les pays membres devront relancer leurs efforts pour mieux exploiter le potentiel présenté par le vaste marché intérieur de la région. Il faudra notamment a) accroître et concrétiser la connectivité transfrontière physique en améliorant l'infrastructure régionale; b) harmoniser les normes techniques; et c) harmoniser le cadre juridique applicable aux transports.

9. La Route d'Asie et le Chemin de fer transasiatique ont déjà largement aidé les pays membres à améliorer les liaisons entre pays et entre régions, en particulier en s'attaquant aux difficultés particulières des pays en développement sans littoral et de transit, conformément au Programme d'action d'Almaty: Répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit (2003-2013), et au Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024.

10. Toutefois, s'il est nécessaire d'étendre et de moderniser encore les deux réseaux, la croissance économique qui continue d'être enregistrée dans la région exige que les pays aillent au-delà de la simple mise en place d'infrastructures de transport unimodal. La bonne intégration de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, assortie de liaisons avec les voies navigables intérieures, les ports maritimes, les ports fluviaux, les aéroports et les ports secs, peut offrir des solutions de transport ininterrompu au secteur industriel de la région, qui est en pleine expansion. Associée à des liaisons maritimes efficaces, elle pourrait aussi faciliter la participation des États archipélagiques et des pays insulaires du Pacifique au succès économique de la région.

11. Le présent document examine les progrès accomplis dans la région en ce qui concerne la Route d'Asie et le Chemin de fer transasiatique. Y figure également une réflexion sur les questions clefs posées par l'utilisation des deux réseaux pour concrétiser la vision d'un système intégré international de transport intermodal et de logistique grâce à la mise

¹ Banque asiatique de développement « *Asian Development Outlook 2016: Asia's Potential Growth – highlights* » (Manille, 2016). Disponible à l'adresse: www.adb.org/publications/asian-development-outlook-2016-highlights.

en place d'un réseau régional de ports secs et de couloirs intermodaux internationaux.

II. Progrès récents en matière de développement de réseaux de transport régionaux

A. Les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique: situation actuelle et problèmes

12. Les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique jouent un rôle central dans la mise en place concertée de liaisons routières et ferroviaires à l'échelon régional. Les activités entreprises par la CESAP au titre de la coopération ont abouti à la formalisation des deux réseaux par le biais de l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie² et de l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique³, qui sont entrés en vigueur respectivement en juillet 2005 et en juin 2009. Les parties à l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie sont maintenant au nombre de 29, tandis 18 pays sont parties à l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique.

13. Comme il était prévu dans les Accords, deux groupes de travail, l'un sur la Route d'Asie et l'autre sur le Chemin de fer transasiatique, ont été constitués; ce sont des instances importantes, chargées de faciliter la mise en œuvre des Accords, de débattre des problèmes et d'échanger des informations relatives au développement futur, à la modernisation et à l'efficacité du fonctionnement des transports dans la région.

14. À sa sixième réunion (Séoul, 3 et 4 novembre 2015), le Groupe de travail sur la Route d'Asie a adopté des amendements à l'annexe I de l'Accord intergouvernemental, qui avaient été proposés par l'Azerbaïdjan et le Bangladesh. Ces amendements visaient à a) préciser l'intitulé des tronçons des axes AH5, AH81 and AH83 en Azerbaïdjan; et b) formaliser un nouvel alignement concernant l'axe AH41 traversant le territoire du Bangladesh, pour tenir compte de l'inclusion d'un tronçon contournant Dhaka⁴.

15. Lors de la quatrième réunion du Groupe de travail sur le réseau du Chemin de fer transasiatique (Bangkok, 23 et 24 novembre 2015), des amendements à l'annexe I de l'Accord intergouvernemental ont été adoptés, sur proposition du Bangladesh, de la Fédération de Russie, de la Mongolie, de la République islamique d'Iran et de la Thaïlande. Les amendements adoptés rendent compte de la désignation de nouveaux itinéraires, existants ou qu'il est prévu de construire à l'avenir, afin de développer la circulation ferroviaire transfrontalière avec les pays voisins⁵.

² *Recueil des Traités des Nations Unies*, vol. 2323, n° 41607.

³ *Recueil des Traités des Nations Unies*, vol. 2596, n° 46171.

⁴ Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, « Report of the Working Group on the Asian Highway on its 6th meeting », par. 7 et 8. Disponible à l'adresse: www.unescap.org/sites/default/files/pre-ods/E-ESCAP-AHWG%286%29-4-English.pdf.

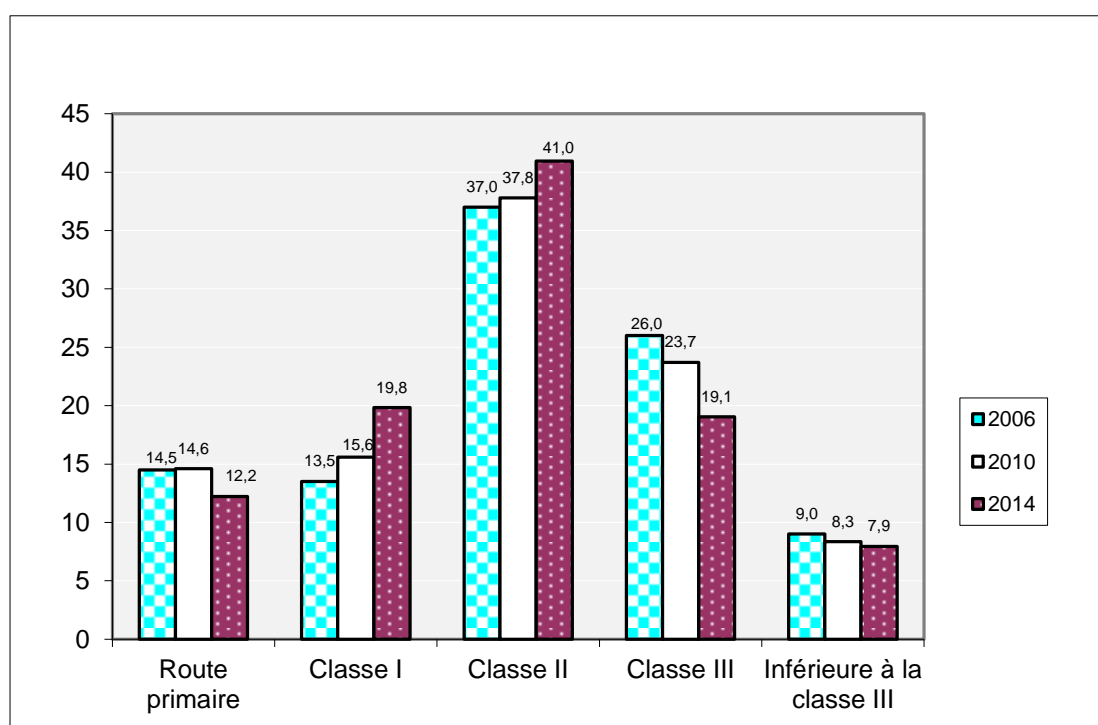
⁵ Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique « Report of the Working Group on the Trans-Asian Railway Network on its 4th meeting », par. 5 à 9. Disponible à l'adresse: [www.unescap.org/sites/default/files/pre-ods/E_ESCAP_TARN_WG\(4\)_4_E.pdf](http://www.unescap.org/sites/default/files/pre-ods/E_ESCAP_TARN_WG(4)_4_E.pdf).

16. La Route d'Asie et le Chemin de fer transasiatique sont par essence évolutifs. De fait, aux termes des Accords respectifs, les réseaux ont été adoptés officiellement sous forme de plans concertés de mise en place d'autoroutes et de lignes ferroviaires d'importance internationale en Asie ainsi qu'entre l'Asie et les régions voisines, aux fins de faciliter l'intégration économique régionale. À l'heure actuelle, la Route d'Asie et le Chemin de fer transasiatique comprennent respectivement 143 000 km d'autoroutes dans 32 pays et 117 500 km de voies ferrées dans 27 pays.

17. Un certain nombre de pays ont intégré la mise en place des réseaux dans leurs plans ou stratégies à l'échelle nationale.

18. En ce qui concerne le réseau de la Route d'Asie, l'actualisation de la base de données en 2015 a montré qu'à ce jour, environ 10 147 km, soit 7,85 % du réseau, ne satisfaisaient pas encore aux normes minimales souhaitables. En outre, alors que les pays membres ont indéniablement bien avancé dans la modernisation des axes composant la Route d'Asie au cours de la période 2010-2014 (voir le graphique), un groupe de critères différents est trop souvent appliqué aux tronçons d'un côté ou de l'autre de la frontière. Ce déséquilibre entrave le développement de la circulation routière transfrontalière, car les exploitants estiment que l'insuffisance des infrastructures pose des risques, aussi bien pour les conducteurs que pour les véhicules.

Axes composant la Route d'Asie, par classification, 2006, 2010 et 2014 (En pourcentage)



Source: Base de données sur la Route d'Asie de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (consultée le 15 septembre 2016).

19. La base de données sur la Route d'Asie est tenue à jour depuis longtemps par le secrétariat et les pays membres afin de suivre le développement du réseau de la Route d'Asie. Elle contient des données et

informations exhaustives et détaillées sur les axes composant la Route d'Asie dans les pays membres et mesure leur état d'avancement par rapport aux normes de conception énoncées dans l'annexe II de l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie. Les pays membres sont invités à actualiser tous les deux ans les renseignements se rapportant aux tronçons de la Route d'Asie qui traversent leur territoire. Il est essentiel que les responsables de la formulation des politiques disposent d'une base de données actualisée pour définir les politiques de développement nationales concernant les routes en fonction des tendances internationales, et que les responsables de la planification des transports et les transporteurs aient accès à des données fiables pour promouvoir le trafic international.

20. En ce qui concerne le réseau du Chemin de fer transasiatique, les quatre couloirs qui ont été étudiés pour identifier le réseau présentent des contrastes marqués quant à leur capacité opérationnelle. Le Couloir Nord est parfaitement opérationnel car il jouit d'une infrastructure ferroviaire continue, d'une bonne interopérabilité entre les organisations ferroviaires de pays voisins, même en cas de changement d'écartement des voies à la frontière, et de fortes compétences sur les plans de la technique et de l'exploitation⁶. Depuis l'achèvement de la ligne principale du Transsibérien, ce couloir est traditionnellement utilisé pour la circulation ferroviaire transfrontalière, et ces dernières années, l'ouverture sur les marchés des politiques économiques constatée en Chine et en Fédération de Russie a intensifié son utilisation, un nombre croissant de nouveaux services de trains-blocs utilisant ce couloir international chaque année.

21. Parallèlement, dans les autres couloirs, la capacité opérationnelle est entravée par un ou plusieurs des problèmes suivants: infrastructure ferroviaire médiocre dans certains pays traversés, insuffisance du matériel roulant, manque d'interopérabilité transfrontalière du matériel roulant et faible capacité opérationnelle des organismes ferroviaires de certains pays concernés. Plus important encore, le manque d'infrastructure ferroviaire continue d'un pays à l'autre demeure un obstacle évident au développement de services internationaux à certains endroits de la région.

22. Le réseau du Chemin de fer transasiatique comprend 117 500 km de voies ferrées, existantes ou en projet, retenues par les pays membres en raison de leur potentiel présent ou futur de contribuer au transport international des marchandises. Sur ce total, 11 500 km restent à mettre en place, ce qui représente 9,8 % du réseau. Il s'agit des tronçons transfrontières qui, s'ils étaient construits, assureraient la connectivité ferroviaire entre les pays. On estime à 69,5 milliards de dollars l'investissement requis pour les mettre en place. L'absence de connectivité ferroviaire entre les pays est particulièrement marquée en Asie du Sud-Est, y compris pour ce qui est des liaisons avec d'autres sous-régions, puisque 42 % des tronçons du réseau du Chemin de fer transasiatique restant à construire y sont situés. Au-delà des questions de financement, le problème essentiel à résoudre est que tous les pays concernés par chacun des tronçons manquants doivent leur accorder le même degré de priorité dans leurs plans de développement et entreprendre les travaux de construction de manière concertée.

23. En dépit de ce qui précède, les pays membres ont considérablement investi dans la modernisation de leur infrastructure ferroviaire et continuent

⁶ Les pays concernés sont les suivants: Chine, Fédération de Russie, Kazakhstan, Mongolie, République de Corée et République populaire démocratique de Corée.

de lancer de nouveaux projets à l'échelle nationale, bilatérale ou multilatérale en vue d'améliorer la connectivité ferroviaire pour assurer un développement des transports plus durable et plus équilibré dans la région, donnant notamment accès aux pays enclavés et aux régions intérieures éloignées.

B. Assurer une connectivité régionale ininterrompue

24. À sa soixante et onzième session (mai 2015), reconnaissant qu'il restait encore beaucoup à faire en matière de connectivité intrarégionale et interrégionale, la Commission a adopté la résolution 71/8 relative au renforcement de la connectivité intrarégionale et interrégionale en Asie et dans le Pacifique, par laquelle le secrétariat était prié d'accorder la priorité à la mise en place d'une connectivité générale ininterrompue dans la région. La Commission a renforcé encore davantage ce mandat à sa soixante-douzième session (mai 2016), par l'adoption de la résolution 72/5, intitulée « Renforcer la coopération régionale en matière de connectivité des transports pour le développement durable en Asie et dans le Pacifique ».

25. La notion de connectivité ininterrompue suscite la vision d'un système de transport intégré qui permet aux marchandises et aux personnes de circuler avec efficacité en passant d'un mode à l'autre et par-delà les frontières nationales. Elle exige de coordonner les politiques, de combler les insuffisances infrastructurelles, d'harmoniser les normes techniques, de synchroniser les modes d'exploitation et de concevoir et mettre en place des systèmes d'information et de communication, ainsi que d'aligner la législation d'un pays à l'autre.

26. À cet égard, s'agissant du développement de l'infrastructure, des initiatives visant à développer les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique ont été menées récemment dans un souci accru de relier les territoires de pays voisins. Toutefois, outre la diversité des capacités de financement, il est difficile de planifier l'amélioration des axes composant la Route d'Asie ou la construction des tronçons manquants du réseau du Chemin de fer transasiatique, car tous les pays concernés n'y accordent pas la même priorité.

27. Si les insuffisances de l'infrastructure ont été mentionnées et que la nécessité d'harmoniser les modes d'exploitation et la législation au-delà des frontières fait l'objet de documents distincts, on souligne ici les normes techniques requises pour les réseaux du Chemin de fer transasiatique et de la Route d'Asie.

28. En application de l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie et de l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique, deux groupes de travail connexes ont été créés, qui servent de tribune législative au sein de laquelle les responsables des politiques de la région peuvent parler des problèmes et coordonner les mesures à l'appui du développement des réseaux. Il serait possible d'utiliser également les groupes de travail pour aligner les priorités nationales et les besoins de la région, notamment planifier l'infrastructure et mettre en œuvre des solutions technologiques et opérationnelles novatrices dans le domaine de la gestion du trafic et de l'interopérabilité. Ils peuvent aussi servir à étendre davantage les réseaux, en particulier dans les zones rurales, à étudier les moyens d'harmoniser les normes techniques et à trouver de nouvelles solutions en ce qui concerne les opérations des gares de

marchandises, les liaisons avec les ports maritimes et les régions intérieures et le transport du « premier kilomètre » et du « dernier kilomètre ».

29. En ce qui concerne le Chemin de fer transasiatique, l'efficacité des opérations ferroviaires internationales au sein du réseau dépendra en grande partie du degré de cohérence de la conception technique et des pratiques d'exploitation des systèmes ferroviaires voisins. Si ce principe est valable pour tout le réseau, il est particulièrement essentiel là où l'écartement des voies est déjà le même. Toutefois, même dans ce cas, il arrive parfois que la longueur des trains exploités de part et d'autre de la frontière varie. Il en résulte des délais de transit et des charges financières, les chargements devant être réagencés ou réajustés à la frontière.

30. La compatibilité du matériel roulant est aussi un élément important, que l'écartement des voies soit identique ou non d'un pays à l'autre. Lorsqu'il y a continuité dans l'écartement des voies, la conception des dispositifs de freinage empêche l'échange de matériel roulant entre organismes ferroviaires voisins. Parallèlement, lorsqu'il n'y a pas continuité dans l'écartement des voies, les variations entre la capacité de charge des wagons de l'un et l'autre côté de la frontière imposent des contraintes analogues.

31. En ce qui concerne le transport routier en général et la Route d'Asie en particulier, la question de la compatibilité des normes est restée en sommeil pendant de longues années, du fait que sur la route, contrairement à ce qui se passe sur les voies ferrées, les véhicules ne sont ni prisonniers de l'infrastructure terrestre ni fortement tributaires d'un type particulier d'infrastructure routière. En outre, les déplacements par la route ont longtemps été relativement limités. Ainsi, il n'est jamais apparu nécessaire qu'une organisation internationale définisse des normes et des critères.

32. Pourtant, plusieurs facteurs rendent désormais nécessaire une plus grande normalisation dans le secteur du transport routier. Il s'agit notamment de l'expansion du marché intérieur régional, de l'essor des échanges transfrontaliers de proximité, de l'amélioration de l'infrastructure routière et de la prospérité croissante, qui se traduit par une augmentation sans précédent du nombre de véhicules privés. En outre, la région enregistre l'apparition d'une forme de tourisme par la route, soit que le nombre de particuliers traversant les frontières en voiture pour faire du tourisme augmente, comme c'est le cas entre la Chine et la Thaïlande, soit que le nombre de touristes étrangers qui louent un véhicule dans le pays de destination s'accroisse, deux scénarios qui posent la question des normes de conduite et des installations de sécurité routière.

33. À cet égard, alors que l'harmonisation des normes de construction routière demeure une question importante, le secrétariat a reconnu qu'il fallait s'intéresser aussi aux installations « en surface », en particulier celles liées à la sécurité routière (voies d'accélération et de ralentissement, signaux d'avertissement, panneaux réglementaires et dispositifs de réduction de la vitesse et de sécurité routière). Pour faciliter la conduite et assurer la sécurité, il faut que les événements soient « prévisibles » tout au long de l'itinéraire. Étant donné qu'une plus grande connectivité aboutira progressivement à une augmentation de la circulation routière transfrontalière, il est hautement souhaitable que cette prévisibilité soit uniforme pour toute l'infrastructure routière régionale et que des normes soient définies à cet effet. Depuis 2015, le secrétariat collabore avec la Korea Expressway Corporation dans le cadre d'un programme triennal

visant à établir des normes à l'intention des pays membres du réseau de la Route d'Asie.

34. Au titre de ce même programme triennal, le secrétariat étudie également comment la région pourrait tirer parti de l'introduction de nouvelles technologies telles que les systèmes de transport intelligents. Ces systèmes, qui s'appuient sur les nouvelles fonctionnalités offertes par les technologies de l'information et de la communication modernes, conjuguent diverses techniques. La mise en place de systèmes de transport intelligents permet d'améliorer la gestion du trafic, de fluidifier les flux de circulation et d'accroître la sécurité et la sûreté. Ces systèmes comprennent la télématique et tous les types de communication dans le véhicule, entre véhicules et entre les véhicules et les infrastructures. Traditionnellement, les systèmes de transport intelligents permettent de résorber les encombrements, de réduire le nombre d'accidents de la route et d'atténuer les coûts externes pour l'environnement dus au transport routier⁷. Le secrétariat a examiné la mise en service de systèmes de transport intelligents en Chine, en Fédération de Russie, en République de Corée et en Turquie, et il a déjà commencé à mettre en commun les bonnes pratiques parmi ses États membres. Les systèmes de transport intelligents constituent une assise pour des avantages tels que la compétitivité accrue de la logistique des transports, l'utilisation efficace des ressources pertinentes, la mise en place de modes de transport écologiques à faible intensité de carbone et la promotion de nouveaux facteurs de croissance⁸.

35. Outre les initiatives susmentionnées, il convient de normaliser le transport routier au plus haut niveau, comme c'est le cas pour d'autres modes de transport qui relèvent d'un organe intergouvernemental. Ainsi, l'Organisation maritime internationale est l'autorité mondiale chargée d'établir des normes pour la sécurité, la sûreté et la performance environnementale des transports maritimes internationaux; l'Organisation de l'aviation civile internationale s'attache aux normes et pratiques recommandées ainsi qu'aux politiques à l'appui d'un secteur sûr, efficace, économiquement viable et respectueux de l'environnement; enfin, l'Organisation pour la coopération des chemins de fer et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires s'occupent des normes techniques et des aspects juridiques du transport ferroviaire international.

36. En ce qui concerne le transport routier, si les organisations non gouvernementales existantes contribuent considérablement à promouvoir la coopération internationale sur les questions se rapportant aux routes et au transport routier, aucune d'entre elles n'est habilitée à agir en tant qu'organisme intergouvernemental chargé de mettre en place un cadre réglementaire pour la conception de routes et de véhicules, afin de veiller à ce que leur gestion et leur exploitation respectent des normes mondiales. Étant donné l'évolution du transport routier évoquée plus haut, une organisation routière internationale serait à même de promouvoir le développement concerté et durable du transport routier par le biais de la coopération intergouvernementale, en vue d'améliorer la gestion du trafic,

⁷ Systèmes de transport intelligents Asie-Pacifique, « ITS guideline for sustainable transport in the Asia-Pacific region », 13 octobre 2013. Disponible à l'adresse: www.its-jp.org/english/its_asia/1153.

⁸ Éd. Hwang Sang-kyu et Kim Gunyoung, « Chapter 6: Transport Technology », tiré de *50 Praxes for Better Transport in Korea* (Goyang (République de Corée), Institut coréen des transports, 2012), p. 247.

de rendre les routes plus sûres et d'atténuer les effets sur l'environnement. Il serait opportun de créer une telle organisation dans le contexte du Programme 2030 qui vient d'être adopté et de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020).

III. Mise en place de couloirs internationaux de transport intermodal

A. Avantages présentés par les couloirs internationaux de transport intermodal

37. La Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, adoptée lors de la Conférence sur les transports qui s'est tenue à Busan (République de Corée) en novembre 2006, faisait l'ébauche d'un système intégré international de transport intermodal. En application de la résolution 70/197 de l'Assemblée générale, en date du 22 décembre 2015, intitulée « Vers une coopération de tous les acteurs du secteur des transports pour la promotion de couloirs de transit multimodal durables », la Commission a adopté, à sa soixante-douzième session, la résolution 72/5 relative au renforcement de la coopération régionale en matière de connectivité des transports pour le développement durable en Asie et dans le Pacifique, dans laquelle elle reconnaissait l'importance des couloirs internationaux de transport intermodal, qui permettent d'assurer la circulation des marchandises et des personnes de manière sûre, efficace et fiable ainsi qu'à un coût abordable, à l'appui d'une croissance économique durable, de l'amélioration du bien-être social et du renforcement de la coopération internationale et du commerce international entre les États membres.

38. Alors que les pouvoirs publics s'efforcent de dynamiser l'économie de la région, de répondre aux besoins de mobilité des personnes et des marchandises et d'intégrer les régions intérieures dans le développement économique général, le meilleur moyen de réduire au minimum les effets du secteur des transports sur l'environnement semble maintenant de planifier et de mettre en service des couloirs internationaux de transport intermodal.

39. Ces couloirs intègrent différents modes de transport, tiennent compte de la mise en valeur des terres adjacentes, relient les pôles industriels, synchronisent les chaînes logistiques et, plus important encore, améliorent la vie des communautés qu'ils desservent, qu'elles soient petites ou grandes. Au niveau régional, les couloirs encouragent une planification concertée des initiatives, en partant d'une vision commune du développement. Ils sont axés sur la totalité des besoins de transport le long d'une large bande de terre et permettent une plus grande rationalisation de l'investissement. Les couloirs internationaux de transport intermodal créent en outre un « effet de réseau » qui permet aux pays dotés de capacités financières limitées d'exécuter des projets qu'ils ne pourraient pas envisager seuls. Ainsi, ces pays peuvent aussi accéder aux technologies et au savoir-faire technique.

40. Ces couloirs permettant l'intégration et la coordination des différents modes de transport sont essentiels pour l'intégration économique de la région, en particulier s'agissant des pays enclavés et des zones intérieures éloignées. Ils permettent aux pays de recenser les projets d'intérêt commun et d'aligner ainsi les initiatives nationales sur les priorités régionales. Ils facilitent en outre l'harmonisation progressive des normes de conception et

des principes d'exploitation et servent de catalyseurs à l'introduction de nouvelles technologies telles que les systèmes de transport intelligents.

41. L'expérience acquise dans la région montre que la notion de couloirs internationaux de transport intermodal est désormais bien acceptée et que des projets connexes sont actuellement mis en œuvre ou à l'étude. L'un des cadres les plus complets pour ces couloirs est l'initiative « Une ceinture, une route » mise en place par le Gouvernement chinois pour redonner de la vigueur aux efforts visant à parvenir à l'intégration économique en améliorant la connectivité entre pays. Ces dernières années, en collaboration avec toute une gamme de partenaires internationaux, parmi lesquels des exploitants ferroviaires et des entreprises de logistique, les chemins de fer chinois ont lancé un certain nombre de services de transport intermodal pour démontrer le potentiel offert par ces couloirs.

42. Depuis 2010, un service hebdomadaire assure pour BMW le transport de pièces détachées automobiles de l'usine du constructeur à Leipzig (Allemagne) jusqu'à la fabrique d'assemblage de Shenyang (Chine). En 2014 et 2015, d'autres services ont été mis à l'essai, entre Chongqing (Chine) et Duisbourg (Allemagne), Zhengzhou (Chine) et Hambourg (Allemagne), Suzhou (Chine) et Varsovie (Pologne), Yiwu (Chine) et Madrid, Kunming (Chine) et Rotterdam (Pays-Bas). Dernièrement, au début 2016, un premier train de conteneurs est parti de la province de Zhejiang, en Chine, à destination de Téhéran, en passant par le Kazakhstan et le Turkménistan. D'autres services ont été mis en place entre l'Asie centrale et les ports de la République islamique d'Iran, ainsi qu'entre la République islamique d'Iran, le Pakistan et la Turquie.

43. De manière générale, les délais de transport étant beaucoup plus courts que dans le secteur maritime et les coûts nettement inférieurs à ceux du fret aérien, ces services sont très demandés par les secteurs qui veulent expédier rapidement des cargaisons de valeur, telles que des pièces détachées automobiles ou des produits liés aux technologies de l'information. Cependant, il subsiste des problèmes dans un certain nombre de domaines opérationnels et commerciaux. Il est possible d'améliorer encore les interfaces entre les opérateurs de transport, tout comme la communication entre partenaires et la réalisation des objectifs convenus.

44. Mener à bien la planification, la conception et la mise en service des couloirs exige une très grande coordination. Compte tenu de la nature multimodale des couloirs internationaux de transport intermodal, cette coordination doit se faire principalement à l'échelon des pouvoirs publics, aucune autre entité ne disposant véritablement du pouvoir de négociation nécessaire. Ainsi, il est suggéré de mettre en place un cadre spécial, par exemple un accord intergouvernemental, sur la création et la mise en service de couloirs de transport intermodal, aux fins de cette coordination.

45. Un accord permettrait de définir plus clairement les objectifs en définissant précisément les buts recherchés par le biais de la concertation et du consensus. Il garantirait en outre que les projets avancent au même rythme dans tous les pays concernés. Une fois un couloir mis en service, un accord permettrait de perfectionner sa gestion et de l'affiner, surtout en cas d'évolution des flux commerciaux.

B. Rôle des ports secs

46. Les couloirs internationaux de transport intermodal se caractérisent par un nombre important d'interfaces. Pour que les couloirs puissent fonctionner de manière optimale, il faut gérer avec efficacité ces interfaces à des endroits stratégiques qui servent de points de transbordement, où le fret peut passer d'un mode à un autre sans retard ni dommages, les réglementations et procédures peuvent être traitées rapidement et efficacement et les services connexes peuvent être fournis. Des installations de transport intermodal telles que les ports secs sont destinées à remplir ces fonctions.

47. De fait, la création de ports secs pourrait stimuler l'économie en attirant les industries manufacturières et les activités de traitement des produits agricoles et autres. Ces installations offriraient des services de transport et des services connexes, tels que l'expédition du fret, la logistique, les services douaniers et sanitaires. D'autres services à valeur ajoutée comprendraient le stockage, l'entreposage, l'emballage, le calibrage, l'étiquetage et la distribution. En outre, les ports secs pourraient devenir des zones économiques spéciales couvrant un grand nombre de secteurs et de services. Les ports maritimes, qui présentaient le même potentiel de croissance, ont contribué à la prospérité des régions côtières en regroupant l'activité économique et les services, ce qui a attiré à leur tour de nouveaux facteurs économiques de production dans un cycle sans fin, par exemple un vivier inépuisable de main-d'œuvre mobile et qualifiée.

48. Les ports secs sont un élément indispensable du système de distribution intérieur des marchandises. Bien que les installations connexes soient désignées sous différents noms dans la région, elles présentent une caractéristique commune, puisque toutes assurent principalement les formalités de douane et de passage des frontières qui interviennent pour transporter une cargaison du port d'origine au point de destination finale à l'intérieur du pays, ou l'inverse. À cet égard, les ports secs – et en particulier les ports secs dotés d'installations ferroviaires –, en tant que couloirs d'acheminement du commerce international du point d'origine au point de destination ou au port maritime, sont essentiels pour les pays enclavés.

49. Par ailleurs, les ports secs peuvent contribuer de manière non négligeable à rééquilibrer l'activité des modes de transport terrestre. Des ports secs bien gérés, en particulier s'ils sont éloignés d'un port maritime, permettent de réduire les coûts et les délais de transport. L'expérience acquise en dehors de la région montre que les ports secs performants ont accru l'efficacité logistique et permis le passage du transport routier au transport ferroviaire ou à la navigation intérieure, favorisant ainsi les politiques de réduction des émissions de carbone au sein de la chaîne logistique. Lorsque les distances entre ports secs et ports maritimes sont relativement courtes, comme c'est le cas en Asie du Sud-Est, il est plus difficile de soutenir le transport ferroviaire, bien que certains pays construisent toujours des ports secs afin de réduire les encombrements et la pollution dans les ports maritimes et aux alentours.

50. En reconnaissance de ces problèmes, la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique adoptée lors de la Conférence ministérielle sur les transports qui s'est tenue à Busan (République de Corée) en novembre 2006, a reconnu que les ports secs contribuaient de manière importante à étendre la portée des réseaux de la

Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, et qu'ils avaient vocation à devenir des centres de développement économique, en particulier dans les pays enclavés et dans les régions intérieures. Ce mandat a été réaffirmé dans la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie adoptée en décembre 2009 lors du Forum des ministres asiatiques des transports à sa première session. La Déclaration de Bangkok est en outre allée plus loin, puisqu'elle demandait au secrétariat d'assurer la connectivité et l'intégration du réseau de la Route d'Asie et du réseau du Chemin de fer transasiatique ainsi que d'autres modes de transport en favorisant l'élaboration d'un accord intergouvernemental sur les ports secs.

51. L'Accord intergouvernemental sur les ports secs est entré en vigueur en avril 2016. À ce jour, 17 États membres l'ont signé et 11 y sont devenues parties. À longue échéance, l'Accord permettra de transporter et de dédouaner directement les expéditions du port intérieur d'un pays au port intérieur d'un autre pays; il est nécessaire que tous les États membres deviennent parties à cet accord dans les meilleurs délais pour concrétiser cet objectif et permettre le développement de couloirs internationaux de transport intermodal.

52. Aux fins d'aider les pouvoirs publics et les responsables de la formulation des politiques dans leurs efforts pour mettre en place des ports secs, le secrétariat, avec l'appui financier du Gouvernement russe, a récemment procédé à une évaluation dans ce domaine dans cinq pays de la région, à savoir l'Australie, la Chine, l'Inde, la République de Corée et la Thaïlande, pays dont on estime qu'ils ont mis en place avec un certain succès des ports secs opérationnels. On espère que les progrès accomplis dans ces cinq pays seront utiles aux pays dotés d'une expérience plus limitée qui souhaitent appliquer les meilleures techniques de planification et de formulation des politiques aux fins de la mise en place de ports secs⁹.

IV. Relier les infrastructures de transport maritime

53. Si la mise en place d'un réseau d'infrastructures de transport terrestre est la priorité des responsables des politiques de la région, les activités relatives à la connectivité, à savoir relier ces réseaux et les pays archipélagiques et insulaires du Pacifique, sont jugées tout aussi importantes. Il est essentiel de développer ces liaisons pour que les réseaux de transport terrestre soient pleinement opérationnels et puissent bénéficier à tous les pays de la région.

54. Il convient de mentionner par exemple les transports maritimes suivis d'un acheminement par voie terrestre passant par la Route d'Asie et le Chemin de fer transasiatique entre le Japon et le continent asiatique. Les marchandises venant de tout le Japon sont d'ordinaire chargées dans des conteneurs dans les ports de Tokyo, Nagoya, Osaka ou Hakata et transportées par mer jusqu'à Shanghai (Chine), d'où elles sont transférées par voie ferrée ou par route jusqu'à leur destination dans des villes intérieures de la Chine ou de l'Asie centrale.

⁹ Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, « Planning, development and operation of dry ports of international importance: Report on trends in the development of inland ports and policies underlying their development in selected countries of the UNESCAP region » (Bangkok, 2015). Disponible à l'adresse: www.unescap.org/sites/default/files/Study%20on%20Planning,%20Development%20and%20Operation%20of%20Dry%20Ports%20of%20International%20Importance_26-02-2016.pdf.

55. Cet itinéraire démontre que l'utilisation de liaisons internationales de transport terrestre efficaces, telles que celles offertes par le réseau de la Route d'Asie et le réseau du Chemin de fer transasiatique, ne concerne pas nécessairement le seul continent asiatique mais peut être étendue aux pays archipélagiques et insulaires. Toutefois, il faut pour cela développer une infrastructure portuaire et des services maritimes efficaces.

56. Reconnaissant que la connectivité maritime est cruciale pour atteindre les objectifs de développement durable et consciente de la nécessité d'établir des liaisons plus solides entre les réseaux de transport terrestre et les principaux ports maritimes de la région, à sa soixante et onzième session (mai 2015), la Commission a adopté la résolution 71/6 relative à la connectivité des transports maritimes pour le développement durable, dans laquelle le secrétariat était invité à renforcer la coopération pour développer la mise en place de transports intermodaux, en particulier pour les transports maritimes.

57. Actuellement, les lacunes en matière de connectivité des transports maritimes limitent la capacité des producteurs des pays archipélagiques et insulaires à tirer parti des possibilités offertes par les marchés intérieurs et étrangers. Dans le cas des États insulaires du Pacifique, le problème est d'autant plus aigu qu'il n'y pas d'autres modes que le transport maritime. Pourtant, la mer demeure la principale cause d'isolement des pays insulaires du Pacifique et de nombreuses études ont mis en évidence la corrélation entre isolement et pauvreté. Il n'est donc pas surprenant qu'un certain nombre de pays insulaires du Pacifique figurent parmi les moins avancés de la région.

58. Depuis 2004, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement enregistre le degré d'accès de chaque pays aux marchés étrangers par mer, à l'aide d'un indice de connectivité des transports maritimes réguliers. Les derniers chiffres, qui datent de 2015, montrent que les pays insulaires du Pacifique affichent certains des indices les plus bas du monde: Fidji (8,6), Îles Salomon (6,6), Kiribati (2,9), Nouvelle-Calédonie (8,6), Papouasie-Nouvelle-Guinée (7,6), Samoa (5,2), Tonga (2,9) et Vanuatu (6,2). Si les pays archipélagiques dotés d'économies plus conséquentes et situés plus près du continent sont dans une meilleure situation, leurs indices étant de 27 pour l'Indonésie et 18,3 pour les Philippines, ils restent nettement au-dessous de pays qui comptent des ports maritimes actifs sur le plan international, tels que la Chine, le Japon ou la République de Corée, dont les indices se chiffrent respectivement à 167,1, 68,8 et 113,2.

59. Ce manque de connectivité se répercute en outre sur les coûts de transport et par conséquent sur la compétitivité des économies concernées. Il ressort d'une étude menée en 2008 dans les Caraïbes ce qui suit:

Le nombre de compagnies de navigation régulières qui assurent des services directs entre deux pays semble avoir plus d'impact sur le taux de fret que la distance parcourue. S'agissant des itinéraires sur lesquels aucune compagnie n'assure de service direct, c'est-à-dire où tout le commerce maritime en conteneurs implique au moins un transbordement au port d'un pays tiers, les taux de fret, dans notre échantillon, vont de 1 170 à 3 290 dollars É.-U., s'établissant en moyenne à 2 056 dollars É.-U. Dans le cas des itinéraires sur lesquels un à quatre transporteurs assurent des services directs, le taux de fret varie de 650 dollars É.-U. à 2 250 dollars É.-U., la

moyenne étant de 1 449 dollars É.-U. À partir de cinq compagnies concurrentes assurant des services directs, le taux de fret s'établit entre 650 dollars É.-U. et 1 730 dollars É.-U., avec une moyenne de 973 dollars É.-U. Sur le plan statistique, le nombre de transporteurs entre pour environ deux cinquièmes dans la variabilité du taux de fret¹⁰.

60. D'autres études du même type ont révélé des corrélations analogues entre la connectivité assurée par les compagnies de navigation régulières et le coût des échanges, en particulier les dépenses de transport. Dans une étude réalisée par la CESAP en 2011, il a été constaté que 25 % des modifications concernant les coûts de transport non liés aux politiques sur les tarifs pouvaient s'expliquer par l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers, c'est-à-dire par l'accès à des services maritimes efficaces et à l'infrastructure portuaire connexe¹¹.

61. Par ailleurs, comme c'est le cas pour n'importe quel autre mode de transport lorsqu'il n'existe pas d'infrastructure de qualité suffisante, la portée des services est plus limitée. De fait, la décision d'une compagnie d'assurer des services en provenance et à destination des ports d'un pays donné en utilisant ses navires de grandes dimensions dépend étroitement de l'infrastructure de transport disponible dans le pays en question. La tendance actuelle, qui est d'utiliser des navires de grandes dimensions, en particulier s'agissant des porte-conteneurs, aura donc une incidence dans le monde entier sur le nombre de services directs et de ports d'escale entre le point d'origine et le point de destination.

62. Enfin, l'infrastructure portuaire est trop souvent conçue et développée dans la seule idée d'accueillir les navires de mer. En tant que portails vers les réseaux de transport terrestre, les ports devraient aussi être conçus en tant qu'élément essentiel de toute politique visant à améliorer l'accès aux régions intérieures grâce à des couloirs de transport intermodal. À cet égard, leur conception pourrait à l'avenir tenir davantage compte des interfaces avec les modes de transport terrestre, en particulière ferroviaire.

63. À l'heure actuelle, la région compte peu de ports, voire aucun, ayant un agencement compatible avec le bon fonctionnement des trains, notamment des trains de conteneurs. À cet égard, deux grands obstacles doivent être surmontés: les quais de chargement et de déchargement doivent être d'une longueur suffisante et être situés à proximité des postes de groupage des conteneurs côté quai d'amarrage, pour permettre le chargement et le déchargement en une seule fois à l'aide de l'équipement de manutention portuaire (portiques, chariots gerbeurs, par exemple). Tels qu'ils sont conçus actuellement, les ports, loin d'encourager le passage de la route au rail, favorisent de fait le recours massif au transport routier pour l'entrée et la sortie des marchandises. Ainsi, la mise en place de systèmes de transport à faible consommation de carburant, respectueux de l'environnement et rentables à l'appui du Programme 2030 en est retardée.

¹⁰ Gordon Wilmsmeier et Jan Hoffmann, « Liner shipping connectivity and port infrastructure as determinants of freight rates in the Caribbean », *Maritime Economics & Logistics*, vol. 10, mars 2008, pages 130 à 151. Disponible à l'adresse: www.researchgate.net/publication/5223519_Liner_Shipping_Connectivity_and_Port_Infrastructure_as_Determinants_of_Freight_Rates_in_the_Caribbean.

¹¹ Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, « Trade facilitation in Asia and the Pacific: which policies and measures affect trade costs the most? », document de travail établi par la Division du commerce et de l'investissement, Bangkok, 22 février 2011, p. 22. Disponible à l'adresse: www.unescap.org/sites/default/files/TIDwp01_11.pdf.

64. C'est pourquoi il est essentiel que les responsables politiques de la région chargés de la planification des infrastructures de transport nationales, en particulier portuaires, soient conscients des évolutions probables, à moyen et long termes, qui pourraient avoir une incidence sur le degré de connectivité avec le continent et ses marchés.

V. Questions à examiner

65. Si l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie, l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et l'Accord intergouvernemental sur les ports secs jettent les bases de la connectivité régionale, la qualité et la capacité de cette infrastructure sont inégales d'un pays à l'autre et certaines liaisons restent à mettre en place. De l'avis général, la création de systèmes internationaux de couloirs de transport intermodal donnerait un cadre à une démarche concertée visant à résoudre les problèmes de développement communs à tous les modes, y compris pour ce qui est de l'interopérabilité et des innovations technologiques.

66. La Conférence ministérielle pourra juger utile de donner des indications plus poussées sur les éléments ci-après qu'il est proposé d'inclure dans le projet de programme d'action régional pour la connectivité durable des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021).

Objectif immédiat. Améliorer la connectivité à l'échelon régional en continuant de développer, de moderniser et de mettre en service des réseaux infrastructurels de transport, notamment grâce à l'utilisation des nouvelles technologies et à l'application des normes régionales requises.

Produits

1. Sessions du Groupe de travail sur la Route d'Asie, du Groupe de travail sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et du Groupe de travail sur les ports secs;
2. Étude sur un cadre régional favorable à la connectivité des infrastructures en vue d'établir des systèmes intégrés de couloirs de transport intermodal, y compris le transport terrestre et maritime;
3. Étude sur l'intégration des infrastructures des différents modes de transport grâce à la poursuite du développement du réseau de la Route d'Asie, du réseau du Chemin de fer transasiatique, du réseau des ports secs et d'autres réseaux infrastructurels de transport à l'échelon régional, y compris l'infrastructure de transport maritime;
4. Étude sur l'harmonisation des normes techniques applicables aux infrastructures de transport;
5. Étude sur l'utilisation des nouvelles technologies pour promouvoir le transport durable grâce à des infrastructures améliorées;
6. Rapport sur les progrès accomplis en matière de connectivité des infrastructures de transport à l'échelon régional;

7. Atelier/séminaire/réunion/service consultatif sur la connectivité des infrastructures de transport.

Indicateurs de succès

1. Participation continue des États membres aux réunions du Groupe de travail sur la Route d'Asie, du Groupe de travail sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et du Groupe de travail sur les ports secs pour modifier les accords intergouvernementaux correspondants et débattre des questions se rapportant au développement des réseaux.
 2. Augmentation du nombre d'États membres devenant parties à l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie, à l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et à l'Accord intergouvernemental sur les ports secs.
 3. Adoption par les États membres de cadres propices à la création et à l'exploitation de couloirs de transport intermodal.
 4. Mesures prises par les États membres pour moderniser et étendre les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique ainsi que les ports secs reconnus sur le plan international situés sur leur territoire, notamment celles visant à harmoniser les normes techniques et à introduire de nouvelles technologies de régulation du trafic.
 5. Mesures prises par les États membres pour tenir compte des recommandations formulées dans les études relatives aux couloirs régionaux et interrégionaux de transport intermodal.
-