



Conseil économique et social

Distr. générale
19 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 e) de l'ordre du jour provisoire*

Les grandes questions en matière de transports

La connectivité des transports pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement

Note du secrétariat

Résumé

Nombre de défis restent à relever en matière de transport pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement. Les problèmes peuvent varier, qu'il s'agisse du manque d'investissement dans les infrastructures et services de transport ou des défis posés par la situation géographique d'un pays qui viennent peser lourdement sur les restrictions apportées au développement. Une difficulté majeure rencontrée par les pays en développement sans littoral tient à l'impossibilité d'accéder économiquement et efficacement à la mer, outre celle des petits États insulaires en développement éloignés qui est liée à la majoration des coûts d'expédition.

Le présent document présente les besoins particuliers des pays les moins avancés, des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement en matière de transports et propose un ensemble de domaines prioritaires: a) la facilitation du transport et de l'intégration du transport intermodal et de la logistique pour les pays les moins avancés et les pays en développement sans littoral; b) l'amélioration du transport urbain et rural ainsi que de la sécurité routière dans les pays en développement sans littoral, les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement; et c) le renforcement de la connectivité maritime pour les petits États insulaires en développement. Il préconise la fourniture d'une assistance technique aux pays en développement sans littoral et aux pays en développement de transit voisins dans le cadre de la planification, de la création et de la mise en service de couloirs efficaces et intégrés de transport multimodal. Le document recommande également d'établir un rapport sur l'examen à mi-parcours de l'application du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024, ainsi que le renforcement des capacités permettant de favoriser la connectivité de transport, de développer le transport urbain et rural et d'améliorer la sécurité routière.

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

I. Introduction

1. La géographie est un facteur important qui a une incidence sur le développement socioéconomique équilibré de la région, qui compte 12 pays en développement sans littoral et 17 petits États insulaires en développement.

2. Pour les pays géographiquement éloignés des ports ou isolés des principales routes de navigation commerciale, la question de l'accès aux marchés mondiaux revêt une grande importance et doit être traitée si l'on veut que les progrès socioéconomiques enregistrés par l'ensemble de la région au cours des 30 dernières années s'étendent aux pays les moins avancés, aux pays en développement sans littoral et aux petits États insulaires en développement.

3. Pour l'heure, l'insuffisance de la connectivité de transport reste un obstacle à la compétitivité de ces pays, dans lesquels les entreprises sont confrontées à des coûts commerciaux nettement plus élevés que dans les pays plus développés de la région.

4. Compte tenu des difficultés particulières auxquelles se heurtent ces pays, un certain nombre de programmes ont été mis en place pour cerner les problèmes et tenter d'y trouver des solutions.

5. Le Programme d'action en faveur des pays les moins avancés pour la décennie 2011-2020, adopté en 2011, a pour objectif de faire sortir de la catégorie des pays les moins avancés la moitié des pays appartenant à ce groupe d'ici à 2020. On en dénombrait 13 dans la région Asie-Pacifique au moment de l'adoption dudit Programme, et six doivent donc remplir les conditions requises pour quitter cette catégorie d'ici à 2020.

6. Entre 1991 et 2014, les Maldives et Samoa étaient les deux seuls pays de la région de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) à être parvenus à quitter la catégorie des pays les moins avancés. Les pays restants, à savoir l'Afghanistan, le Bangladesh, le Bhoutan, le Cambodge, le Timor-Leste, la République démocratique populaire lao, le Myanmar, le Népal, Kiribati, les Îles Salomon, Tuvalu et Vanuatu, y travaillent encore. Dans ces pays, la proportion d'habitants qui vivent avec moins de deux dollars par jour est de 38,8 %, soit deux fois plus que dans les pays en développement.

7. Le Programme d'action met la priorité sur l'aménagement d'un nombre suffisant d'infrastructures physiques de transport appropriées et sur les capacités institutionnelles. Des infrastructures et des services fiables et abordables sont essentiels pour la bonne exploitation des biens de production et le bon fonctionnement des entreprises des pays les moins avancés, en permettant d'attirer de nouveaux investissements, de relier les producteurs aux marchés, de garantir un développement économique cohérent et de promouvoir l'intégration régionale. Conçu dans une perspective régionale, le développement des infrastructures peut contribuer à la connectivité et à l'intégration régionales.

8. Le Programme d'action recense un certain nombre de mesures, notamment l'élaboration et la mise en œuvre de politiques et plans nationaux de développement et d'entretien des infrastructures englobant tous les modes de transport, ainsi que la promotion d'approches bilatérales, sous-régionales et régionales permettant d'améliorer la connectivité en résorbant les goulets d'étranglement.

9. Les principaux domaines nécessitant des investissements et des améliorations sont la mobilité urbaine et la connectivité rurale, ainsi que l'amélioration de la sécurité routière, afin d'alléger le fardeau toujours plus lourd des accidents de la route.

10. Pour les pays en développement sans littoral, l'accès aux ports maritimes internationaux est la principale contrainte. Il arrive souvent que le port maritime le plus proche se situe à plusieurs milliers de kilomètres dans un pays voisin et il faut souvent transiter par au moins un pays tiers pour s'y rendre. Les enquêtes menées par le passé auprès de cadres de pays en développement sans littoral montrent que nombre d'entre eux perçoivent l'accès aux ports comme étant un problème majeur. On estime que le niveau de développement des pays en développement sans littoral est en moyenne de 20 % inférieur à celui qu'ils auraient s'ils n'étaient pas enclavés. Pour ces pays, les coûts des opérations commerciales sont multipliés par deux par rapport aux pays de transit, ce qui limite leur participation aux échanges mondiaux: la part des exportations mondiales provenant des pays en développement sans littoral était estimée à moins de 1 % en 2015.

11. En vue de remédier aux difficultés propres aux pays en développement sans littoral, la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral, tenue à Vienne en novembre 2014, a adopté le Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024. Ce programme fait suite 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, qui avait été adopté à Almaty (Kazakhstan) en 2003. Le Programme d'action de Vienne comporte plusieurs buts et objectifs précis, notamment favoriser un accès effectif à la mer, à un coût abordable et sans entrave, par tous les moyens de transport; créer des réseaux d'infrastructures de transport en transit suffisants et construire les tronçons manquants pour desservir les pays en développement sans littoral; et appliquer efficacement les instruments juridiques bilatéraux, régionaux et internationaux et renforcer l'intégration régionale.

12. Selon les Modalités d'action accélérées des petits États insulaires en développement (Orientations de Samoa), adoptées en 2014, le programme de développement pour les petits États insulaires en développement s'articule autour de six grands axes: a) le développement économique durable; b) les changements climatiques et la gestion des risques de catastrophe; c) le développement social; d) l'énergie durable; e) les océans, les mers et la diversité biologique; et f) l'eau et l'assainissement, la sécurité alimentaire et la gestion des déchets. Dans le domaine des transports, le secrétariat coopère avec le Secrétariat général de la Communauté du Pacifique et le Secrétariat du Forum des îles du Pacifique, qui mettent en

œuvre de vastes programmes de promotion du développement du transport maritime interinsulaire.

II. État des lieux et difficultés en matière de développement de la connectivité des transports dans les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement

A. Facilitation des transports, systèmes intégrés de transport intermodal et logistique

13. Les pays en développement sans littoral ont fait des efforts incontestables pour améliorer la qualité de leurs infrastructures et services de transport. Au titre de divers arrangements – qu'ils soient bilatéraux, multilatéraux ou autofinancés – ils ont également réalisé des investissements visant à améliorer la connectivité des transports terrestres avec les pays voisins en développant ou en modernisant sans cesse leurs réseaux routiers et ferroviaires.

14. Toutefois, selon le Forum économique mondial, le classement des infrastructures des pays en développement sans littoral demeure inférieur à la moyenne mondiale. S'il est vrai que des progrès considérables ont été réalisés dans l'expansion et la modernisation du réseau de la Route d'Asie dans les pays en développement sans littoral, 55 % des routes du réseau dans ces pays ne sont pas au niveau requis, 38 % d'entre elles étant des routes de la classe III et 17 % étant à un niveau encore inférieur. Il s'ensuit une majoration des coûts d'exploitation des véhicules par rapport à la normale, ce qui a souvent pour effet de dissuader les transporteurs routiers d'assurer des services internationaux. Fait particulièrement préoccupant, parmi les tronçons de la Route d'Asie ne répondant pas aux normes minimales de la classe III, beaucoup sont également ceux qui desservent les pays voisins. De plus, les routes de piètre qualité sont souvent les plus dangereuses et les nombreux accidents de la route qui y surviennent ont d'énormes répercussions économiques que les pays en développement sans littoral ne peuvent guère se permettre. L'Organisation mondiale de la Santé (OMS) estime que les coûts liés aux traumatismes dus à des accidents de la route dans les pays à faible revenu et les pays à revenu intermédiaire représentent environ 100 milliards de dollars.

15. Par ailleurs, la médiocrité des infrastructures ferroviaires est particulièrement préoccupante: les larges distances séparant les pays en développement sans littoral des principaux ports maritimes de la région devraient, d'un point de vue économique, parfaitement justifier l'utilisation du rail, d'autant qu'un certain nombre de ces pays sont de gros exportateurs de ressources minérales et que le transport ferroviaire joue un rôle essentiel dans cette logistique. En général, l'efficacité du transport ferroviaire dans les pays en développement sans littoral est contrebalancée par un ou plusieurs des facteurs suivants: a) l'existence de normes techniques différentes de part et d'autre des frontières; b) le manque de capacité du matériel roulant; ou c) l'insuffisance des infrastructures.

16. Ces problèmes suscitent globalement un manque de confiance chez les professionnels de la logistique. Selon l'indice de performance logistique 2016, obtenu à partir d'une enquête de la Banque mondiale menée auprès

des professionnels de la logistique (voir tableau 1), ces derniers reconnaissent que la qualité des infrastructures liées au commerce et au transport (aéroports, ports, chemins de fer, routes, installations d'entreposage et de transbordement et technologies de l'information) s'est quelque peu améliorée dans les pays en développement sans littoral depuis que la Banque mondiale a commencé à contrôler l'efficacité sur le terrain des chaînes d'approvisionnement commerciales. Toutefois, les pays en développement sans littoral ont toujours un indice relativement faible dans les comparaisons internationales du niveau d'infrastructure, puisque seulement deux pays de la région (le Kazakhstan et l'Ouzbékistan) sont dans les 100 premiers du classement. S'agissant de la qualité des infrastructures, les participants à l'enquête ont donné une note allant de 2 (faible) à 3 (moyenne), la note maximale étant 5 (très bonne).

Tableau 1

Score et classement des éléments d'infrastructure selon l'indice de performance logistique

	2007	2010	2012	2014	2016	Classement des infrastructures 2016
Afghanistan	1,10	1,87	2,00	1,82	1,84	154
Arménie	1,78	2,32	2,38	2,38	2,22	122
Azerbaïdjan	2,00	2,23	2,42	2,71	-	-
Bhoutan	1,95	1,83	2,29	2,18	1,96	151
Kazakhstan	1,86	2,66	2,60	2,38	2,76	65
Kirghizistan	2,06	2,09	2,49	2,05	1,96	150
Mongolie	1,92	1,94	2,22	2,29	2,05	140
Népal	1,77	1,80	1,87	2,26	2,27	112
Ouzbékistan	2,00	2,54	2,25	2,01	2,45	91
République démocratique populaire lao	2,00	1,95	2,40	2,21	1,76	155
Tadjikistan	2,00	2,00	2,03	2,36	2,13	130
Turkménistan	-	2,24	-	2,06	2,34	103

Source: Banque mondiale, classements mondiaux selon l'indice de performance logistique. Disponible à l'adresse: <http://lpi.worldbank.org/international/global>.

17. Les pays en développement sans littoral ne sont pas non plus très bien classés pour ce qui est de certains aspects liés à la facilitation des transports, tels que l'efficacité des douanes, la qualité et le professionnalisme des services logistiques, la rapidité de l'acheminement et l'existence de systèmes de traçage des cargaisons. En 2016, le Kazakhstan était le seul pays en développement sans littoral à faire partie des 100 premiers pays du classement évaluant les cinq points mentionnés ci-dessus (voir tableau 2).

Tableau 2
**Score et classement des aspects liés à la facilitation des transports selon
l'indice de performance logistique, 2016**

<i>Pays</i>	<i>Douanes</i>		<i>Transports internationaux</i>		<i>Qualité et compétence des services logistiques</i>		<i>Traçage et localisation</i>		<i>Respect des délais</i>	
	<i>Score</i>	<i>Rang</i>	<i>Score</i>	<i>Rang</i>	<i>Score</i>	<i>Rang</i>	<i>Score</i>	<i>Rang</i>	<i>Score</i>	<i>Rang</i>
Afghanistan	2,01	138	2,38	125	2,15	139	1,77	155	2,61	137
Arménie	1,95	148	2,22	146	2,21	137	2,02	147	2,60	139
Bhoutan	2,21	128	2,50	108	2,30	131	2,20	131	2,70	129
Kazakhstan	2,52	86	2,75	82	2,57	92	2,86	71	3,06	92
Kirghizistan	1,80	156	2,10	152	1,96	151	2,39	115	2,72	126
Mongolie	2,39	100	2,37	129	2,31	129	2,47	108	3,40	65
Népal	1,93	149	2,50	109	2,13	140	2,47	109	2,93	104
Ouzbékistan	2,32	114	2,36	130	2,39	116	2,05	143	2,83	114
République démocratique populaire lao	1,85	155	2,18	148	2,10	144	1,76	156	2,68	133
Tadjikistan	1,93	150	2,12	151	2,12	143	2,04	144	2,04	159
Turkménistan	2,00	143	2,37	127	2,09	145	1,84	154	2,59	142

Source: Banque mondiale, classements mondiaux selon l'indice de performance logistique. Disponible à l'adresse: <http://lpi.worldbank.org/international/global>.

18. Ce constat quelque peu décevant ne devrait toutefois pas conduire à sous-estimer la prise de conscience des pays en développement sans littoral et les initiatives qu'ils prennent pour être davantage reliés aux pays voisins.

19. Ces initiatives s'inscrivent soit dans le cadre d'accords multilatéraux entre les gouvernements, soit dans celui d'organisations régionales ou sous-régionales. Toutes ces initiatives montrent qu'il est complexe et coûteux, à moyen et à long termes, de résorber le déficit infrastructurel dans les pays en développement sans littoral, et que cela requiert toujours une forte volonté politique et la participation de nombreux acteurs multisectoriels issus des secteurs public et privé.

20. Les études témoignent également du formidable potentiel de meilleure utilisation des réseaux de transport régionaux à travers, d'une part, l'expansion des installations intermodales comme les ports secs, et de l'autre, une plus grande intégration des modes de transport, ce qui permettrait de créer la connectivité nécessaire aux pays en développement sans littoral. Les initiatives actuelles doivent être amplifiées par des investissements dans: a) une amélioration et une multiplication des infrastructures et services de transport, en particulier le long des couloirs de transport intermodal internationaux; b) le renforcement de la facilitation du transport transfrontalier et du transport de transit; c) la création d'un environnement favorable à l'émergence de services logistiques efficaces; et

d) le développement et la mise en place de nouvelles technologies, comme les systèmes de transport intelligents, afin de rationaliser le fonctionnement des réseaux d'infrastructure de transport.

B. Infrastructures et services maritimes dans les petits États insulaires en développement du Pacifique

21. Les petits États insulaires en développement sont confrontés à des difficultés qui leur sont propres dans la quête du développement économique et de la réduction de la pauvreté. Il s'agit notamment de leur petite taille, de l'éloignement des principaux marchés, de la faible diversité de leurs ressources et de leurs exportations, ainsi que leur exposition aux problèmes environnementaux mondiaux et aux chocs économiques externes. Du fait de leur population très réduite, le nombre et le type d'activités économiquement viables qui s'offrent à eux sont particulièrement restreints, ce dont témoigne la rareté des possibilités d'emploi et des emplois productifs. Sur la base des études sur la question, la figure I recense les causes profondes des problèmes auxquels sont confrontés les petits États insulaires en développement du Pacifique.

Figure I

Difficultés qui se posent aux petits États insulaires en développement du Pacifique

Principales difficultés	Absence d'infrastructures et de services de transport sûrs, efficaces, fiables et abordables
Raisons apparentes	Installations portuaires insuffisantes, flotte vieillissante, incapacité à attirer des gens de mer et des administrateurs maritimes qualifiés, faible productivité, piètre qualité des services (fréquence et fiabilité) ou indisponibilité des services, normes de sécurité insuffisantes
Autres raisons	Difficultés à obtenir des financements, faible niveau d'investissement, entretien inadéquat
Raisons sous-jacentes	Volumes de trafic faibles et souvent irréguliers, navigation longue distance, flux de marchandises déséquilibrés, faible valeur unitaire des exportations
Raisons profondes	Petite taille des économies, éloignement

Source: Division des transports, CESAP.

22. On trouvera à la figure II un diagramme représentant le cycle des obstacles qui nuisent au transport maritime interinsulaire dans le Pacifique.

Figure II
Cycle des obstacles au transport maritime interinsulaire dans le Pacifique



Source: CESAP, *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific: 2013* (Bangkok, 2013), p. 111. Disponible à l'adresse: www.unescap.org/resources/review-developments-transport-asia-and-pacific-2013.

23. Dans son *Étude sur les transports maritimes 2015*, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) a estimé que le volume du commerce maritime mondial avait atteint 9,84 milliards de tonnes, soit environ les quatre cinquièmes (80 %) de la totalité du commerce mondial de marchandises¹. Ce chiffre illustre la prévalence du transport maritime dans la vie économique des pays et montre bien que ceux ayant un accès limité à ce type de services de transport risquent d'être pénalisés en termes de croissance économique.

24. Ce constat vaut particulièrement pour les petits États insulaires en développement du Pacifique qui, de par leur situation géographique, souffrent de trois problèmes. Le premier tient à leur isolement géographique par rapport aux marchés mondiaux. Le deuxième tient au fait qu'ils sont situés dans une zone particulièrement exposée aux catastrophes naturelles. On estime qu'en moyenne une dizaine de cyclones tropicaux balayent le sud-ouest de l'Océan Pacifique entre novembre et avril chaque année, et plusieurs petits États insulaires en développement du Pacifique sont situés dans une zone délimitée par plusieurs plaques tectoniques, appelée la « Ceinture de feu du Pacifique », où se produisent la plupart des séismes les plus violents de la planète. Tous ces événements ont un impact destructeur

¹ Voir *Étude sur les transports maritimes 2015* (publication des Nations Unies, numéro de vente: E.15.II.D.6).

sur les infrastructures, comme le montrent les dommages causés par le cyclone tropical Pam qui a frappé le Vanuatu en mars 2015. Enfin, le troisième problème tient à leur éloignement de la principale route de navigation Est-Ouest, empruntée par 85 % du transport mondial de conteneurs et qui fait le tour du globe sans pénétrer dans l'hémisphère Sud².

25. Consciente de ces difficultés, la Commission a adopté, à sa soixante-dixième session, la résolution 70/7 intitulée « Mise en œuvre de la Déclaration de Suva sur l'amélioration des transports maritimes et des services connexes dans le Pacifique ». La Déclaration souligne que les transports maritimes et les services connexes dans le Pacifique sont un problème de politique publique d'importance majeure requérant un engagement politique fort et des interventions efficaces. Cet engagement a été renouvelé lors de la soixante-douzième session de la Commission, à l'occasion de laquelle a été adoptée 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 », qui reconnaît la nécessité de relier les économies des petits États insulaires en développement au réseau des chaînes d'approvisionnement régionales et mondiales en les intégrant dans les couloirs de transport intermodal existants et nouveaux.

26. Aux problèmes évoqués ci-dessus s'ajoutent les capacités d'exportation limitées des petits États insulaires en développement du Pacifique, ce qui accentue l'absence de services de transport maritime directs, indicateur pris en compte dans l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers utilisé par la CNUCED pour mesurer la participation d'un pays au commerce mondial. Pour 2016, cet indice révèle que les petits États insulaires en développement du Pacifique sont parmi les moins connectés des 162 pays côtiers ou archipélagiques couverts par l'indice³.

27. Outre ce qui précède, l'analyse de cet indice réalisée par la CNUCED au cours de la période allant de 2004 (date de la première utilisation de l'indice) à 2016 montre que la moyenne mondiale de l'indice a progressé de 50 %, mais que, pour les petits États insulaires en développement du Pacifique, les valeurs ont globalement stagné, à l'exception des Îles Salomon et du Vanuatu. Le tableau 3 illustre l'évolution de l'indice dans certains pays de la région, à partir d'une valeur de base maximum de 100 pour 2004.

² Voir *Étude sur les transports maritimes 2014* (publication des Nations Unies, numéro de vente: E.14.II.D.5).

³ Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, indice de connectivité des transports maritimes réguliers, valeur annuelle, 2004-2016, UNCTADstat. Disponible à l'adresse: <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=92>.

Tableau 3

Indice de connectivité des transports maritimes réguliers pour les petits États insulaires en développement du Pacifique et les pays en développement de la région

	2005	2010	2016
<i>Pays insulaires du Pacifique</i>			
Fidji	8,32	9,44	8,56
Îles Marshall	3,68	2,83	3,02
Îles Salomon	4,29	5,57	6,62
Kiribati	3,28	2,86	2,91
Micronésie (États fédérés de)	2,87	3,43	1,32
Palaos	1,04	3,43	1,32
Papouasie-Nouvelle-Guinée	6,4	6,38	7,52
Samoa	5,33	5,18	5,22
Tonga	4,75	3,73	2,94
Vanuatu	4,48	3,75	6,17
<i>Autres pays en développement</i>			
Inde	36,88	41,4	46,24
Malaisie	64,97	88,14	106,79
Sri Lanka	33,36	40,23	63,21
Thaïlande	31,92	43,76	44,32
Viet Nam	14,3	31,36	62,84

Source: Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, indice de connectivité des transports maritimes réguliers, valeur annuelle, 2004-2016, UNCTADstat. Disponible à l'adresse: <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92>.

28. Le peu de services à destination ou en provenance des petits États insulaires en développement du Pacifique est particulièrement préjudiciable à la croissance économique puisqu'il est un obstacle à la compétitivité. Une étude de 2008 sur la situation des Caraïbes a conclu 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 fret⁴.

29. De plus, non seulement les services à destination et en provenance des petits États insulaires en développement du Pacifique sont rares, mais les services existants sont souvent assurés par des navires de faibles dimensions et peu nombreux. L'*Étude sur les transports maritimes 2014* de la CNUCED indique que les navires qui desservent les petits États insulaires en développement du Pacifique ont souvent une capacité de charge bien inférieure à la moyenne mondiale, qui est de 7 076 équivalents vingt pieds (EVP), comme illustré dans le tableau 4².

Tableau 4

Capacités de charge des navires desservant les petits États insulaires en développement du Pacifique

<i>Pays</i>	<i>Navire le plus grand (Nombre d'EVP)</i>
Fidji	2 758
Îles Marshall	970
Îles Salomon	2 082
Kiribati	970
Papouasie-Nouvelle-Guinée	2 546
Samoa	1 304
Tonga	1 043
Vanuatu	2 082

Source: *Étude sur les transports maritimes 2014* (Publication des Nations Unies, numéro de vente: E.14.II.D.5).

30. Ce que l'on ne sait pas à propos des navires de faibles dimensions, c'est que la cargaison qu'ils transportent a fait l'objet de nombreux transbordements entre le premier navire « mère » et d'autres navires de plus en plus petits, à différentes escales, avant d'arriver à destination. Ces multiples transbordements sont un autre facteur qui contribue à l'augmentation des coûts de transport, déjà gonflés par l'absence de marchandises sur le trajet en sens inverse, qui oblige les importateurs à payer le transport de conteneurs vides au retour.

31. Le phénomène du transbordement est sans doute appelé à persister, voire à s'intensifier, à mesure que l'industrie des transports maritimes accroît sa capacité en EVP en exploitant des navires porte-conteneurs, certes moins nombreux, mais de plus grandes dimensions, qui feront escale aux principaux ports d'éclatement.

⁴ 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.

32. Ce facteur contribue au faible indice de performance logistique des petits États insulaires en développement du Pacifique dont le secteur de la logistique est suffisamment développé pour être pris en compte dans l'évaluation de l'efficacité des chaînes d'approvisionnement à l'échelle mondiale réalisée par la Banque mondiale. Cet indice est basé sur une enquête menée auprès d'un millier de professionnels de la logistique dans le monde. Selon l'évaluation de 2016 couvrant 160 pays, les trois petits États insulaires en développement du Pacifique figurant au classement étaient la Papouasie-Nouvelle-Guinée, les Îles Salomon et les Fidji, se situant respectivement à la 105^e, 116^e et 136^e position⁵.

33. Pour résoudre ces problèmes, des initiatives régionales (comme la création de la Commission micronésienne des transports maritimes et de la Commission des transports maritimes du Pacifique central) ont été lancées en vue d'améliorer les services de transports maritimes internationaux et intrarégionaux. Ces mesures de coopération ont permis d'accomplir des progrès vers la solution du problème persistant des services de transport maritime irréguliers, peu fiables et très coûteux, en particulier pour les très petits États insulaires en développement du Pacifique.

34. L'amélioration des infrastructures portuaires et des activités de facilitation a permis l'apparition de plusieurs ports d'éclatement qui font office de points de transbordement. Certains de ces ports d'éclatement sont bien établis, tandis que d'autres se constituent une réputation de port d'éclatement au fur et à mesure qu'ils intensifient leurs activités de transbordement. Sont notamment dans ce cas Auckland (Nouvelle-Zélande) pour le Pacifique Sud, et Guam pour la Micronésie. Par ailleurs, plusieurs endroits sont devenus des ports d'éclatement sous-régionaux, à savoir les Fidji, la Nouvelle-Calédonie, la Polynésie française, et, plus récemment, les Îles Marshall et les Îles Salomon. Il s'ensuit que désormais, la plupart des marchandises en provenance du Samoa, des Tonga et des Tuvalu doivent transiter par les Fidji pour y être transbordées, tandis que les matières premières en provenance des Tonga sont transbordées par le Samoa.

35. Alors que les évolutions mentionnées ci-dessus concernent la connectivité internationale, des problèmes apparemment insurmontables continuent de peser sur le développement de la connectivité interinsulaire, principalement en raison de la dispersion géographique des petites îles périphériques sur une vaste zone. Comme ces îles sont peu peuplées et ont une faible production économique, les perspectives commerciales sont peu attrayantes pour les compagnies de transport maritime. Ainsi, les infrastructures maritimes demeurent sous-développées et les services sont assurés en vertu de l'obligation de service public.

36. Les possibilités de participation du secteur privé étant limitées, les petits États insulaires en développement du Pacifique dépendent encore souvent de navires d'occasion peu sûrs, mal conçus et mal entretenus. La plupart de ces pays ne possèdent pas d'installations d'entretien ni de chantiers navals pour accueillir la majorité des navires nationaux, et leurs capacités en matière de recherche et sauvetage sont limitées. Par ailleurs, le surpeuplement à bord des navires et l'absence de visites des navires ou de qualification de l'équipage compromettent la sécurité.

⁵ Banque mondiale, classements mondiaux selon l'indice de performance logistique. Disponible à l'adresse: <http://lpi.worldbank.org/international/global>.

37. L'assouplissement des règles de cabotage pourra peut-être inciter les exploitants internationaux des navires assurant des services réguliers à desservir plusieurs îles appartenant à un même petit État insulaire en développement. Cela permettrait d'améliorer les liaisons nationales entre les îles principales et secondaires, ainsi que d'accroître leur connectivité avec le reste du monde. Dans le cas des îles extrêmement éloignées et très peu peuplées, des subventions pourraient être accordées dans le cadre de contrats d'obligation de service public mieux définis visant à alléger les coûts de transport et les redevances portuaires ainsi qu'à garantir l'accessibilité des transports ainsi que la continuité et la qualité des services.

38. Les infrastructures et installations portuaires devraient être améliorées pour attirer les exploitants de navires de ligne. Pour ce faire, il conviendrait notamment d'investir dans des grues pour transférer les conteneurs entre les navires et le quai et de veiller à ce que les ports aient une profondeur suffisante pour accueillir les navires de grandes dimensions. Les navires de ce type pourraient peut-être réaliser des économies d'échelle, dans la mesure où la rapidité des opérations de chargement et de déchargement des conteneurs se répercute sur le temps que le navire passe au port, et par conséquent, sur les taux de fret facturés par les exploitants de navires de ligne. De plus, l'amélioration du transport et la facilitation des échanges dans les ports, ainsi que la simplification des règles et procédures douanières, sont des facteurs qui rendent un pays plus attrayant pour les exploitants de navires de ligne.

C. Transport urbain

39. Comme c'est le cas dans toute la région, le nombre total de véhicules privés a également augmenté dans de nombreux pays ayant des besoins particuliers. Toutefois, selon les chiffres de 2013, la fourchette varie de 4 véhicules pour 1 000 habitants au Bangladesh à 380 véhicules pour 1 000 habitants au Kazakhstan. La plupart de ces véhicules sont concentrés dans les grandes villes, où ils entraînent encombrements et pollution atmosphérique, et sont gourmands en combustibles fossiles. Le nombre important de propriétaires de motocycles au Bangladesh, au Cambodge, en République démocratique populaire lao, au Myanmar et au Népal pose également des problèmes de sécurité et de gestion de la circulation.

40. Les villes de la région compte déjà de nombreuses formes de systèmes de transports publics, tels que les services de bus publics, les systèmes de transports par autobus rapides, les métros souterrains, les lignes ferroviaires urbaines, les monorails, les métros aériens et les téléphériques. Toutefois, dans les pays ayant des besoins particuliers, seules quelques villes – Almaty (Kazakhstan), Bakou, Tachkent et Erevan, par exemple – sont dotées de réseaux de transport en commun. Les systèmes de transports par autobus rapides commencent à devenir un mode de transport en commun plébiscité dans de nombreuses villes de l'Asie en raison de leur faible coût. Néanmoins, il n'en existe pas encore dans les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral ou les petits États insulaires en développement. Des villes comme Dhaka, Katmandou, Thimphou, Oulan-Bator, Vientiane et Yangon (Myanmar) en sont au stade de la planification et de l'élaboration des systèmes de transport urbain, y compris en ce qui concerne les autobus rapides.

41. Les pays ayant des besoins particuliers, comme les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, ont du mal à développer les systèmes et services de transport public urbain ainsi qu'à en améliorer la qualité et à élargir leur couverture. Dans la mesure où une part considérable de la population de l'Asie se déplace toujours à pied et à bicyclette, les pays de la région doivent également améliorer les infrastructures pour les transports non motorisés. Les pays ayant des besoins particuliers se heurtent aux problèmes suivants: nombre croissant de véhicules et augmentation consécutive des encombrements, des accidents de la route et des émissions dans les villes; absence de politique intégrée de transport urbain; absence d'organismes bien établis chargés des questions de transport urbain; capacités insuffisantes des autorités lorsqu'il s'agit de définir et de mettre en place des politiques novatrices; et, surtout, manque de financements et d'investissements dans les infrastructures de transport urbain. Les petits États insulaires en développement sont encore plus pénalisés par leur emplacement géographique et leur taille, mais également parce que leurs villes sont implantées dans des zones côtières, et sont donc plus vulnérables aux effets des changements climatiques et de l'élévation du niveau des mers.

D. Connectivité rurale

42. Près de 30 % de la population de la région vit dans des communautés rurales, la plupart recluses et non reliées à un réseau de transport plus large. On estime que dans la région Asie-Pacifique, 700 millions de personnes n'ont pas d'accès direct à une route praticable en toutes saisons.

43. La connectivité rurale est fondamentale pour la création de débouchés économiques, la création d'emplois et l'atténuation de la pauvreté, puisqu'elle permet de relier les agriculteurs aux marchés et les producteurs aux consommateurs. Qui plus est, une amélioration de l'accès a aussi un impact direct sur le niveau d'éducation, sur la santé et sur le bien-être général des populations des zones rurales, d'où une meilleure productivité de la main-d'œuvre et de meilleurs résultats de développement.

44. Même si de nombreuses initiatives sont mises en œuvre pour améliorer la connectivité de transport dans les pays ayant des besoins particuliers, l'accès physique aux zones rurales reste encore problématique. Trop souvent, les routes rurales sont mal conçues, non goudronnées et accessibles uniquement en saison sèche. Une fois la construction achevée, l'entretien est en général négligé. Un des principaux enjeux de l'amélioration de l'accès rural est donc d'accroître les réseaux routiers ruraux et de remettre en état et d'entretenir les accès existants.

45. Les gouvernements, les organismes internationaux de financement et les partenaires de développement financent des projets de connectivité rurale dans un grand nombre de pays les moins avancés, pays en développement sans littoral et petits États insulaires en développement, dont l'Afghanistan, le Bangladesh, le Kirghizistan, le Népal, la République démocratique populaire lao, et le Tadjikistan. Nombre de pays ayant des besoins particuliers ont encore du mal à financer les projets de connectivité rurale, lesquels ont des retombées économiques généralement plus faibles que celles d'autres projets.

46. Les pays ayant des besoins particuliers devraient améliorer la desserte des zones rurales et relier celles-ci aux réseaux de transport nationaux et régionaux plus larges, tels que le réseau de la Route d'Asie et le réseau du Chemin de fer transasiatique. Ces pays se heurtent à des problèmes tels que la priorité insuffisante accordée aux politiques nationales en matière de connectivité rurale, l'absence d'institutions locales bien établies, l'insuffisance des capacités des autorités lorsqu'il s'agit de définir et de mettre en place des politiques novatrices en matière de connectivité rurale et, surtout, le manque de financement et d'investissement en faveur des infrastructures de transport rural. Du fait de leur éloignement géographique et de l'implantation de leurs villes dans des zones côtières, les petits États insulaires en développement font face à un surcroît de difficultés et les infrastructures de connectivité rurale sont plus vulnérables aux effets des changements climatiques et à l'élévation du niveau des mers.

E. Sécurité routière

47. On a enregistré environ 733 000 décès dus à des accidents de la route dans la région en 2013, soit plus de la moitié du total mondial, qui s'élève à 1,25 million. Dans la région de la CESAP, les décès d'usagers de la route vulnérables représentent près de 55 % du nombre total de morts sur les routes. Les usagers de véhicules motorisés à deux ou trois roues sont les principales victimes d'accidents mortels, soit près de 30 %. L'OMS a recensé cinq principaux facteurs de risque en matière de sécurité routière: l'excès de vitesse, la conduite en état d'ivresse, le défaut de port du casque, de port de la ceinture de sécurité, ainsi que le défaut d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants. Toujours selon l'OMS, plus de 26 % des décès sur les routes dans les pays à bas revenu et à revenu intermédiaire touchent les piétons et les cyclistes.

48. Les excès de vitesse, l'alcool au volant, la conduite imprudente et l'inexpérience des conducteurs, les doubléments, les infractions au code de la route et la négligence des conducteurs comptent parmi les principales causes d'accidents de la route dans les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement.

49. Même si de nombreux pays membres de la région ont pris des mesures résolues pour faire baisser le nombre de morts et de personnes grièvement blessées dans des accidents de la route, la sécurité routière reste encore une question particulièrement pressante pour les pays ayant des besoins particuliers.

50. Le tableau 5 illustre l'évolution des chiffres de la mortalité sur les routes dans certains pays ayant des besoins particuliers entre 2010 et 2013. Même si l'on observe une réduction du nombre de morts dans certains pays, les chiffres de la mortalité ont néanmoins augmenté dans de nombreux pays au cours de cette période. Le taux moyen de réduction pour la région est de 1,9 % par an, ce qui est loin d'être suffisant pour permettre à la région d'atteindre la cible 3.6 de l'objectif de développement durable numéro 3 visant à diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route d'ici à 2020. Le fait que la motorisation a progressé en moyenne de 7,2 % par an dans la région entre 2010 et 2013 aggrave encore la situation.

Tableau 5
Évolution des chiffres de la mortalité sur les routes entre 2010 et 2013
 (En pourcentage)

<i>Pays dans lesquels les chiffres sont à la baisse</i>		<i>Pays dans lesquels les chiffres ne sont pas à la baisse</i>	
<i>Pays</i>	<i>Évolution</i>	<i>Pays</i>	<i>Évolution</i>
Palaos	-66,67	Micronésie (États fédérés de)	—
Kiribati	-50,00	Samoa	—
Îles Marshall	-25,00	Ouzbékistan	4,28
Afghanistan	-23,76	Vanuatu	7,69
République démocratique populaire lao	-23,30	Cambodge	8,39
Azerbaïdjan	-21,55	Kazakhstan	13,35
Timor-Leste	-14,16	Bhoutan	18,75
Fidji	-5,56	Kirghizistan	19,37
Arménie	-2,15	Mongolie	21,59
Népal	-1,55	Bangladesh	23,29
		Tadjikistan	24,04
		Tonga	33,33
		Îles Salomon	36,71
		Papouasie-Nouvelle-Guinée	38,12
		Myanmar	50,61
		Maldives	100,00
		Îles Cook	150,00
Moyenne régionale		5,60	

Source: calculs de la CESAP effectués à partir de données tirées du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013: soutenir une décennie d'action* (Genève, 2013) et du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015* (Genève, 2015) de l'Organisation mondiale de la Santé.

51. Ces groupes de pays sont confrontés à des problèmes tels que:

- a) L'absence de politique globale en matière de sécurité routière;
- b) L'absence d'organisme national directeur chargé de coordonner les questions de sécurité routière et de renforcer la coordination institutionnelle;
- c) L'insuffisance des règles et réglementations en matière de sécurité routière et la mauvaise application de celles-ci;
- d) Le manque de système et de structures adéquats de formation des conducteurs;

e) Le manque de capacités des autorités s'agissant de mettre au point et d'exécuter des plans directeurs dans le domaine de la sécurité routière et de suivre les progrès réalisés;

f) Le manque de fonds destinés à l'aménagement d'infrastructures sûres et à la mise en œuvre de programmes de sécurité routière et de campagnes de sensibilisation ciblés.

III. Politiques susceptibles d'améliorer la connectivité des transports dans les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement

A. Infrastructures de transport et connectivité opérationnelle

52. Depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty en août 2003, les pays en développement sans littoral et de transit, avec l'appui de leurs partenaires de développement, ont accompli d'énormes progrès dans certains domaines prioritaires comme l'expansion et l'entretien des infrastructures de transport, progrès qui ont été reconnus dans le Programme d'action de Vienne adopté en novembre 2014. De nombreux tronçons du réseau de la Route d'Asie ont été portés à une classe supérieure, et certains tronçons ou chaînons manquants du réseau du Chemin de fer transasiatique ont été construits tandis que d'autres en sont à un stade avancé de planification. Des progrès ont également été accomplis pour améliorer l'intégration de ces réseaux pour en faire des installations intermodales essentielles, par exemple des dépôts intérieurs de conteneurs ou des ports secs.

53. Il reste néanmoins beaucoup à faire pour combler les lacunes infrastructurelles à moyen et à long termes, et les progrès dans ce domaine continueront de dépendre du niveau d'engagement politique et de la participation de nombreux acteurs multisectoriels, issus aussi bien du secteur public que du secteur privé.

54. Sur la base d'un examen des progrès accomplis et des problèmes et opportunités liés au développement des infrastructures de demain, il semble judicieux que les pays concernés tirent le meilleur parti des cadres institutionnels existants, qui promeuvent une approche coordonnée en matière de développement des transports et de la logistique dans la région, par exemple en devenant parties aux trois accords intergouvernementaux existants élaborés sous l'égide de la CESAP: 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.

55. Compte tenu de l'interdépendance économique des pays, il conviendrait également de renforcer les capacités internes aux fins de l'évaluation, de la planification et de la mise en place efficaces des projets d'infrastructure de transport, l'accent devant être mis en priorité sur les projets les plus à même de contribuer au développement d'un système intégré international de transport intermodal et de logistique. On pourrait tout d'abord étudier la possibilité de planifier la conception et la mise en place conjointes et coordonnées de couloirs internationaux de transport intermodal, en particulier ceux qui mèneront aux principaux ports maritimes internationaux de la région.

56. Manifestement, la circulation efficace le long de ces couloirs exige également de traiter d'autres questions, comme: a) l'entretien correct des installations existantes; b) l'introduction de nouvelles technologies permettant de rationaliser l'exploitation des réseaux d'infrastructures de transport (systèmes de transport intelligents par exemple); c) la mise en œuvre, notamment par les organisations du rail, d'initiatives commerciales destinées à promouvoir l'utilisation des services de transport intérieur pour le commerce international, permettant de remplacer, de manière compétitive, le transport maritime; et d) l'instauration d'un environnement favorable à une logistique efficiente.

57. En raison de l'emplacement géographique des pays en développement sans littoral, la connectivité opérationnelle des transports est impérative pour leur permettre de tirer parti des avantages de la mondialisation. La mise en place de systèmes intégrés de transport intermodal pourrait jouer un rôle fondamental à cet effet.

58. Les États membres ont adopté en 2012 le Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports internationaux routiers, lequel propose une approche globale pour faire face aux obstacles non physiques qui nuisent au transport international routier. Y sont recensés six grands problèmes qui empêchent le transport routier de jouer son rôle de catalyseur de la croissance et compromettent toujours l'accès des pays en développement sans littoral aux marchés mondiaux. Il s'agit: a) des autorisations de transport routier et des droits de trafic; b) des visas des chauffeurs professionnels et autres membres d'équipage des véhicules routiers; c) de l'importation temporaire de véhicules routiers; d) de l'assurance des véhicules; e) du poids et des dimensions des véhicules; et f) des certificats d'immatriculation et du contrôle technique des véhicules.

59. Ce Cadre prévoit en outre sept modalités visant à appuyer la facilitation des transports internationaux routiers, à savoir: a) instauration d'un régime juridique efficace; b) expansion de l'utilisation des nouvelles technologies; c) développement de la formation professionnelle dans le secteur des transports internationaux routiers; d) création de mécanismes nationaux de coordination ou renforcement des mécanismes existants; e) promotion des contrôles conjoints aux frontières; f) promotion des zones économiques frontalières, des ports secs et des centres de logistique; et g) expansion de l'utilisation des outils de facilitation.

60. Si elles sont correctement utilisées, ces modalités importantes pourraient aider les membres à mettre en œuvre le Programme d'action de Vienne, qui met l'accent sur l'importance des partenariats entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit, notamment sous la forme d'arrangements techniques et administratifs dans les domaines des transports, des douanes et de la logistique.

61. Pour aider les membres et membres associés à mettre en œuvre les mesures de facilitation du transport prévues dans le Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports internationaux routiers, le secrétariat a mis au point quatre modèles de facilitation des transports complémentaires pour traiter les difficultés opérationnelles en matière de connectivité régionale. Ces modèles pourraient permettre de remédier aux obstacles non physiques qui entravent le transport international routier dans la région en offrant une gamme complète de solutions propres à résoudre

divers problèmes dans le domaine du transport transfrontière et de transit, en particulier au bénéfice des pays en développement sans littoral.

62. Les quatre modèles de facilitation des transports sont les suivants: a) le modèle de transport transfrontalier sécurisé⁶ qui montre le rôle des nouvelles technologies dans la facilitation du transport; b) le modèle de transport transfrontalier efficace⁷, qui met à profit les progrès réalisés dans l'industrie du camionnage (qui permettent le changement de véhicule tracteur et de remorque) pour surmonter les obstacles non physiques; c) le modèle sur les contrôles intégrés au franchissement des frontières⁸, qui aide à rationaliser les flux d'information provenant des différentes agences frontalières pour éviter les doubles emplois; et d) la méthodologie temps/coût-distance⁹, outil de diagnostic et moyen de suivre la performance des couloirs de transport.

63. Afin d'aider les membres et membres associés à exploiter pleinement les technologies numériques au profit de la facilitation des transports, le secrétariat a élaboré un guide sur le transport en transit sans papier, qui permettra aux autorités frontalières de mieux concevoir la planification et la mise en place des systèmes de transport en transit sans papier dans la région. Cette initiative sera particulièrement bénéfique aux pays en développement sans littoral et de transit, leur permettant d'accroître l'efficacité des procédures de transit et des opérations transfrontalières, en conformité avec les mesures proposées au paragraphe 26 h) du Programme d'action de Vienne¹⁰.

64. Le secrétariat a élaboré un projet d'accord type sous-régional sur la facilitation des transports, ainsi qu'un projet d'accord type bilatéral sur les transports internationaux routiers¹¹. Une fois adoptés par la Conférence ministérielle sur les transports, ces outils pourront servir de lignes directrices pour les pays lors des négociations ou des renégociations d'accords relatifs au transport, en vue de parvenir progressivement à une harmonisation régionale des instruments juridiques relatifs au transport transfrontière et de transit, aussi bien au niveau multilatéral que bilatéral.

65. Le secrétariat a également mis au point un projet de modèle de permis multilatéral pour le transport international routier, outil qui permettra de simplifier l'application des accords multilatéraux internationaux, qu'ils soient nouveaux, existants ou négociés récemment. Parallèlement, ce modèle pourrait inciter à un plus grand professionnalisme des exploitants des entreprises de transport et améliorer l'état technique des véhicules. Ce projet de modèle est soumis à la Conférence ministérielle sur les transports, pour adoption¹².

⁶ Voir www.unescap.org/resources/secure-cross-border-transport-model.

⁷ Voir www.unescap.org/resources/efficient-cross-border-transport-models.

⁸ Voir www.unescap.org/resources/model-integrated-controls-border-crossings.

⁹ Voir www.unescap.org/resources/timecost-distance-methodology.

¹⁰ Résolution 69/137 de l'Assemblée générale, annexe II.

¹¹ Annexes II et III du projet de déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique (document E/ESCAP/MCT(3)/WP.2).

¹² Annexe IV du projet de déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique (document E/ESCAP/MCT(3)/WP.2).

66. Le transport ferroviaire est économe en énergie, écologique et particulièrement important pour les pays en développement sans littoral, car il leur permet d'accéder efficacement à la mer. En 2015, les États membres ont adopté le Cadre de coopération régional pour la facilitation des transports ferroviaires internationaux, qui aborde de manière exhaustive les questions de facilitation propres au transport ferroviaire international. Ce cadre recense quatre questions fondamentales, ainsi que 11 domaines de coopération entre les États membres pour la facilitation des transports ferroviaires internationaux. Ces questions fondamentales sont les suivantes: a) normes pour les infrastructures, les installations et le matériel ferroviaires; b) changement d'écartement des voies; c) régimes juridiques différents pour les contrats de transport ferroviaire; et d) coordination des contrôles et inspections réglementaires aux gares frontières. Afin d'aider les membres à travailler sur ces questions, le secrétariat a lancé un projet relatif à l'harmonisation des règles et réglementations relatives à la facilitation des transports ferroviaires internationaux. Ce projet vise à définir: a) des normes techniques minimales communes pour les paramètres opérationnels et techniques nécessaires à l'efficacité des transports ferroviaires internationaux; et b) un modèle/manuel des bonnes pratiques aux gares d'échange frontalières permettant de réduire la longueur des contrôles réglementaires pour les opérations ferroviaires internationales.

67. Les onze domaines de coopération figurant dans le Cadre de coopération régional pourraient grandement contribuer à améliorer la connectivité opérationnelle des pays en développement sans littoral:

- a) Participation aux organisations ferroviaires internationales;
- b) Formulation d'accords sous-régionaux et bilatéraux sur la facilitation des transports ferroviaires;
- c) Coopération pour la normalisation des opérations de transport ferroviaire transfrontalières;
- d) Utilisation des systèmes d'information préalable sur les voyageurs et les marchandises;
- e) Arrangements régissant les échanges de wagons;
- f) Utilisation des nouvelles technologies pour l'exploitation des trains ainsi que le suivi des conteneurs;
- g) Mise en valeur des ressources humaines pour les opérations ferroviaires transfrontalières;
- h) Création de centres logistiques, de ports secs et de centres de maintenance aux gares d'échange frontalières ou à leur proximité, en particulier le long des couloirs de fret ferroviaire;
- i) Simplification de l'interface intermodale des chemins de fer avec les transports maritimes, aériens et routiers;
- j) Promotion de l'approche par couloirs dans la facilitation du transport ferroviaire international;
- k) Vers un transport ferroviaire de marchandises sans papier.

68. Afin d'appuyer l'action menée par les membres et membres associés pour faire des technologies de l'information et de la communication (TIC) un élément essentiel de systèmes de commerce et de logistique du transport efficaces et efficaces, le secrétariat a réalisé une étude détaillée¹³ qui a permis de passer en revue les aspects techniques des systèmes d'information logistique existants, de recenser les bonnes pratiques et de rédiger des recommandations sur les normes techniques régionales nécessaires pour mettre en place et utiliser de tels systèmes. Les pays en développement sans littoral auraient beaucoup à retirer de l'utilisation de systèmes de logistique informatisés ou fondés sur d'autres ressources utilisant les TIC, dans le cadre de la mise en place de systèmes d'information logistique nationaux fonctionnant comme des plateformes publiques à même de fournir des services d'information efficaces et efficaces. À cette fin, ils pourraient faire appel au modèle type de système d'information logistique¹⁴ proposé dans l'étude et soumis, aux fins de son adoption, à la Conférence ministérielle sur les transports.

69. Conjointement avec la Commission économique pour l'Europe, la CESAP appuie les activités du Groupe de travail thématique sur le transport, le transit et la connectivité durables du Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale. Ce Groupe de travail thématique cherche à développer de nouveaux réseaux de transport dans la région et à élargir ceux qui existent déjà, ainsi qu'à mettre en œuvre des projets et des programmes destinés à soutenir les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit de l'Asie centrale.

B. Infrastructures et services maritimes dans les petits États insulaires en développement du Pacifique

70. La petite taille et l'éloignement des petits États insulaires en développement sont clairement des obstacles au développement de la logistique dans le domaine des transports et du commerce. La gageure pour ces États est d'éviter les coûts de transport élevés qui contractent les flux commerciaux et compromettent globalement la connectivité de transport. Les transports interinsulaires à l'intérieur d'un même pays sont importants pour les États constitués d'îles disséminées sur de vastes distances. Il y a lieu de faciliter les études prospectives et de promouvoir les idées nouvelles propices à l'émergence d'une logistique portuaire et d'un cadre de développement que les petits États insulaires en développement pourront utiliser. Ces États devraient chercher à tirer parti de la petite échelle de leurs activités, en utilisant les ressources locales et en répondant aux besoins locaux. Il pourrait notamment s'agir de développer des marchés de niche, de créer des partenariats avec les opérateurs commerciaux et de se concentrer sur des domaines dans lesquels ils maîtrisent les processus employés et disposent de ressources locales.

71. La solution évidente qui s'offre aux petits États insulaires en développement du Pacifique pour résoudre les problèmes liés au transport

¹³ Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, « Regional study: the use of logistics information systems for increased efficiency and effectiveness » (Bangkok, 2016). Disponible à l'adresse: www.unescap.org/resources/regional-study-use-logistics-information-systems-increased-efficiency-and-effectiveness.

¹⁴ Annexe V du projet de déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique (document E/ESCAP/MCT(3)/WP.2).

maritime interinsulaire est de développer une économie collective plus large au moyen de la coopération et de l'intégration sous-régionales. Les États du Pacifique ont reconnu l'intérêt d'une telle démarche. Le Plan pour le Pacifique, approuvé par les dirigeants à l'occasion de la réunion de 2005 du Forum des îles du Pacifique, puis révisé en 2007, préconise d'adopter une approche mieux coordonnée afin d'accroître les économies d'échelle et l'efficacité des réponses aux questions relatives aux services de transports régionaux.

72. Le Secrétariat général de la Communauté du Pacifique et le Secrétariat du Forum des îles du Pacifique ont travaillé activement dans le secteur du transport maritime, et ont tous deux adopté des programmes de grande ampleur pour soutenir l'expansion du transport maritime interinsulaire.

73. Les Principes du Forum des îles du Pacifique sur les services de transports régionaux, adoptés à Apia en 2004, préconisent notamment de redoubler d'efforts pour appliquer des solutions régionales ou sous-régionales aux problèmes qui se posent dans le secteur des transports, notamment grâce à: a) des alliances stratégiques; b) la libéralisation de la réglementation économique; et c) l'acceptation du cabotage régional par les pays membres du Forum, ce qui leur permettrait de bénéficier de services plus nombreux et d'une plus grande concurrence.

74. Parmi les trois mesures énoncées ci-dessus, la plus importante est celle relative à l'introduction du cabotage régional, en vertu de laquelle chaque État renoncerait à appliquer le principe qui veut que le commerce national soit exclusivement aux mains des entreprises nationales, autorisant ainsi les exploitants de navires étrangers à effectuer des transports. Les tentatives précédentes de mettre en œuvre des arrangements de ce type ont été semées d'embûches en raison des intérêts concurrents des parties concernées, preuve qu'un niveau élevé de coopération s'impose dans ce contexte.

75. Une stratégie qui permettrait de soutenir les petits États insulaires en développement du Pacifique dans le domaine du transport maritime interinsulaire pourrait être de promouvoir la connectivité du transport interinsulaire de sorte à susciter un changement de mentalité chez les acteurs concernés en faveur de la coopération sous-régionale, de soutenir le rôle de chef de file du Secrétariat du Forum des îles du Pacifique et du Secrétariat général de la Communauté du Pacifique dans certains domaines techniques touchant au transport maritime interinsulaire, et de produire et diffuser des ressources d'information sur la connectivité du transport interinsulaire.

C. Transport urbain

76. Il serait utile de réaliser une étude traitant des difficultés et des besoins des pays ayant des besoins particuliers en matière de planification et d'aménagement de systèmes de transport urbain. Cette étude pourrait examiner les nouvelles tendances du transport urbain dans la région et présenter les initiatives rendant les systèmes de transport urbain plus propres, plus sûrs, plus efficaces et économiquement plus abordables. Elle pourrait aussi comprendre un recueil des bonnes pratiques mises en œuvre avec succès dans des pays et des villes similaires, qui pourraient être

appliquées à ces groupes de pays, comme, par exemple, les techniques de planification et d'intégration globales des transports urbains, les diverses formes de systèmes de transports publics, notamment les lignes d'autobus rapides et leur intégration et évaluation, l'utilisation potentielle des systèmes de transport intelligents, l'utilisation des énergies de remplacement dans les transports, l'amélioration de la sécurité, l'utilisation de véhicules hybrides et électriques, la gestion des encombrements, la promotion et l'utilisation de moyens de transport non motorisés et les infrastructures connexes, et, enfin, les téléphériques.

77. Cette étude pourrait aussi traiter des politiques et des techniques permettant de concevoir des systèmes de transport urbain résilients aux catastrophes et adaptés aux changements climatiques qui soient capables de résister aux conséquences des catastrophes naturelles, des changements climatiques et de l'élévation du niveau des mers, ces politiques et techniques pouvant être très utiles aux villes côtières et aux petits États insulaires en développement.

78. Le financement et la mobilisation des investissements nécessaires à l'aménagement de systèmes et de services de transport urbain étant un problème majeur pour ces groupes de pays, l'étude en question pourrait se pencher sur les possibilités de financement par l'intermédiaire des banques internationales de développement et des donateurs bilatéraux. Les possibilités d'obtenir des financements auprès des fonds verts pour le climat, des fonds pour l'environnement mondial, des fonds pour les technologies propres, des mécanismes pour un développement propre, des initiatives internationales pour le climat et des mécanismes conjoints d'attribution de crédits pourraient aussi être examinées. L'étude pourrait en outre traiter des sources potentielles de financement par le secteur privé et dans le cadre de divers modèles de partenariats public-privé.

79. Des initiatives d'assistance technique et des programmes de renforcement des capacités ciblés seront indispensables au développement et à l'amélioration des systèmes et des services de transport urbain dans les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement. Les programmes de renforcement des capacités en question doivent être adaptés aux besoins de ces groupes de pays et en phase avec leurs demandes. Des formations et activités de renforcement des capacités dans les domaines de l'élaboration de projet et de l'établissement de propositions à l'appui de l'obtention de financements seraient très utiles.

80. Les programmes de renforcement des capacités pourraient viser à: a) créer des institutions chargées de planifier et de développer les systèmes de transport urbain ou renforcer celles qui existent déjà; b) faire mieux connaître la question et permettre le partage des expériences et des bonnes pratiques en matière d'aménagement de systèmes de transport urbain durables; c) renforcer les capacités des hauts responsables et des responsables de niveau intermédiaire au sein des administrations nationales et locales, des municipalités et des autorités municipales; et d) renforcer la coordination institutionnelle entre les organismes aux niveaux national, local et municipal.

D. Connectivité rurale

81. Il serait utile d'effectuer une étude sur l'amélioration de la connectivité rurale dans les pays ayant des besoins particuliers, afin de cerner les problèmes auxquels font face les pays et les communautés rurales, ainsi que leurs besoins. Cette étude pourrait examiner les approches, les techniques et les méthodes novatrices dans les domaines de la planification, de la construction, de la supervision et de l'entretien des réseaux de connectivité rurale, en incluant les questions d'égalité hommes-femmes. Elle pourrait également étudier comment améliorer les partenariats entre les principaux acteurs – communautés locales, administrations locales et nationales, secteur privé et donateurs. La question du financement des projets de connectivité rurale étant particulièrement délicate, l'étude en question pourrait aussi présenter des moyens novateurs d'évaluer les projets d'accès rural qui prennent en considération les avantages matériels, mais aussi les avantages immatériels. Enfin, il pourrait également y être question de l'utilisation plus judicieuse des matériaux disponibles localement, de la construction de routes rurales nécessitant peu d'entretien, de la conception d'infrastructures résilientes aux catastrophes et aux changements climatiques, de l'emploi de revêtements peu coûteux et de la participation des communautés locales à la planification, la supervision, la construction et l'entretien des routes rurales.

82. En vue de planifier et de mener à bien des projets de connectivité rurale, il y a lieu de renforcer les capacités des responsables publics, des responsables locaux et des communautés si l'on veut obtenir de meilleurs résultats. L'organisation d'ateliers et de séminaires de renforcement des capacités pour partager les résultats de l'étude relative à l'amélioration de la connectivité rurale dans les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement sera une initiative très utile. Sachant que les projets de connectivité rurale ne sont pas considérés comme prioritaires par de nombreux gouvernements, il serait bon de faire valoir l'importance que revêt l'accès rural dans la réalisation des objectifs de développement durable relatifs à l'atténuation de la pauvreté et à la lutte contre la faim. Les ateliers et séminaires de renforcement des capacités pourraient mettre en avant certaines politiques et stratégies efficaces permettant d'améliorer la connectivité rurale, tout en donnant l'occasion aux principales parties intéressées de partager leurs connaissances, les enseignements tirés de leur expérience et les bonnes pratiques s'agissant du développement de la connectivité rurale durable, ainsi que dans le domaine de l'élaboration de projets et de l'établissement de propositions aux fins de l'obtention de financements. Au stade de la planification, le secrétariat doit veiller à ce que les activités de renforcement des capacités soient alignées sur les besoins et les demandes des pays les moins avancés, des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement.

E. Sécurité routière

83. Le secrétariat s'emploie à affiner les objectifs, cibles et indicateurs régionaux en matière de sécurité routière de sorte à atteindre la cible 3.6 de l'objectif de développement durable numéro 3, visant à diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route d'ici à 2020. Ces objectifs pourraient servir de cadre directeur pour les pays ayant des besoins particuliers afin de les aider à affiner leurs

politiques et stratégies en matière de sécurité routière. Comme le nombre de décès et de traumatismes dus à des accidents de la circulation est relativement élevé dans ces pays, une étude sur l'amélioration de la sécurité routière en vue d'atteindre la cible mentionnée plus haut, en conformité avec le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, serait très utile. Cette étude pourrait également se pencher sur les mesures à prendre pour atténuer les facteurs de risque, tels que les excès de vitesse, la conduite en état d'ivresse, le défaut de port du casque et de la ceinture de sécurité ainsi que le défaut d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants. Les autres domaines qui devraient être abordés dans l'étude ont trait à l'amélioration de la sécurité des véhicules motorisés à deux roues et des usagers de la route vulnérables – les cyclistes et les piétons notamment – dans les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement.

84. Pour ces groupes de pays, il est indispensable de bénéficier d'un appui en matière de renforcement des capacités et de perfectionnement des politiques et stratégies dans le domaine de la sécurité routière. Des ateliers nationaux pourraient être organisés pour aider les pays ayant des besoins particuliers à renforcer la coordination institutionnelle (étant donné que les questions de sécurité routière font intervenir de nombreux acteurs), ainsi qu'à élaborer et affiner les politiques et plans d'action en matière de sécurité routière, en veillant à ce qu'ils soient conformes aux objectifs, cibles et indicateurs régionaux dans ce domaine. En outre, des activités régionales de renforcement des capacités pourraient être envisagées afin de favoriser la mise en commun des données d'expérience et des connaissances acquises à l'échelle mondiale et régionale, et de présenter les conclusions de l'étude proposée plus haut concernant l'amélioration de la sécurité routière dans les pays ayant des besoins particuliers. Le secrétariat continuerait à répondre aux besoins et demandes des pays les moins avancés, des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement en assurant des services consultatifs et en planifiant des activités de renforcement des capacités relatives à l'amélioration de la sécurité routière, en faveur de la réalisation de la cible 3.6.

IV. Questions à examiner

85. Les gouvernements sont invités à donner leur avis sur les éléments suivants 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).

86. Dans les États de la région ayant des besoins particuliers (pays les moins avancés, pays en développement sans littoral et petits États insulaires en développement), les infrastructures de transport et la connectivité opérationnelle, les transports urbains et ruraux, ainsi que la sécurité routière sont des considérations essentielles. Les infrastructures et services de transport pâtiennent de difficultés liées aux coûts élevés et à de mauvaises performances, ainsi qu'à l'insuffisance des compétences institutionnelles lorsqu'il s'agit de concevoir et de mener à bien des politiques et des programmes. Afin d'améliorer la connectivité aux réseaux plus larges et de profiter des débouchés économiques concomitants, il est nécessaire de mieux cerner les moyens d'exécution à privilégier et de renforcer les capacités dans le domaine de la mise en œuvre de politiques des transports.

Des politiques et cadres novateurs et inclusifs adaptés aux États ayant des besoins particuliers s'imposent si l'on veut renforcer durablement la connectivité des transports à l'échelle régionale, notamment la connectivité urbaine et rurale, et améliorer la sécurité routière.

87. S'il est vrai que la plupart des pays de la région ont accompli des progrès en matière de renforcement de la connectivité des transports avec les pays voisins, les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement sont toujours confrontés à des difficultés de développement en raison de leurs caractéristiques géographiques et économiques. Il convient de redoubler d'efforts pour remédier à ces problèmes, afin que les États concernés puissent facilement être reliés aux principaux réseaux d'infrastructures des transports, en particulier les ports, pour avoir accès aux marchés mondiaux dans des conditions sûres, fiables et abordables.

Objectif immédiat. Aider les États ayant des besoins particuliers (pays les moins avancés, pays en développement sans littoral et petits États insulaires en développement) à formuler et à appliquer des politiques et cadres novateurs permettant d'améliorer et de renforcer la connectivité de transport durable, en incluant comme il se doit le transport urbain et rural et la sécurité routière.

Produits

1. Étude sur la facilitation du transport, les systèmes intégrés de transport intermodal et la logistique dans les pays les moins avancés et les pays en développement sans littoral;
2. Étude sur les moyens de relier les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement aux réseaux infrastructurels de la région, y compris les ports;
3. Étude sur le développement des réseaux ferroviaires et l'amélioration du transport urbain et rural ainsi que de la sécurité et sûreté routières dans les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement;
4. Étude sur l'amélioration de la connectivité maritime dans les petits États insulaires en développement;
5. Assistance technique aux pays en développement sans littoral et aux pays en développement voisins en vue de la planification, de la création et de la mise en service de systèmes intégrés efficaces de couloirs de transport multimodal;

6. Contributions régionales au rapport mondial sur l'examen à mi-parcours de la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024 dans le secteur des transports¹⁵;
7. Atelier, séminaire, réunion et service consultatif en vue d'aider les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement à renforcer la connectivité de transport, à améliorer la sécurité routière et à développer le transport urbain et rural.

Indicateurs de succès

1. Rapport sur la facilitation du transport, les systèmes intégrés de transport intermodal et la logistique dans les pays les moins avancés et les pays en développement sans littoral.
2. Rapport sur les connexions des pays les moins avancés, des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement avec les réseaux infrastructurels de la région.
3. Rapport sur l'état et l'amélioration du transport urbain et rural ainsi que de la sécurité routière dans les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement.
4. Rapport sur l'amélioration de la connectivité maritime des petits États insulaires en développement.
5. Mesures prises par les membres et membres associés pour incorporer les recommandations de politique générale dans leurs politiques et plans nationaux visant à améliorer la connectivité régionale.
6. Rapport régional sur la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne dans le secteur des transports.
7. Atelier(s), séminaire(s) et réunion(s) sur le renforcement des capacités en matière de connectivité de transport, de sécurité routière et de transport urbain et rural.

¹⁵ Au paragraphe 78 du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024 (A/CONF.225/L.1), l'Assemblée générale est invitée à conduire un vaste examen à mi-parcours de haut niveau de la mise en œuvre du Programme d'action. Conformément à la pratique adoptée pour le Programme d'action d'Almaty, selon laquelle la Commission, par la résolution 63/5, a demandé au Secrétaire exécutif de fournir l'appui nécessaire aux préparatifs de l'examen à mi-parcours sur la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, le présent produit a été inclus dans les contributions régionales pour l'examen à mi-parcours du Programme d'action de Vienne.