

Résolution 68/4

Mise en œuvre de la Déclaration ministérielle sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, y compris le Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016), et le Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux⁶⁵

La Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique,

Se félicitant des résultats fructueux de la Conférence ministérielle sur les transports, tenue à Bangkok du 12 au 16 mars 2012⁶⁶,

1. *Approuve* la Déclaration ministérielle sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, y compris le Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016), et le Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux⁶⁷, contenue dans l'annexe à la présente résolution;

2. *Prie* la Secrétaire exécutive:

a) D'accorder la priorité à la mise en œuvre du Programme d'action régional et du Cadre stratégique régional;

b) De procéder en 2016 à une évaluation de la mise en œuvre de la phase II du Programme d'action régional et de présenter un rapport avec des recommandations à la Conférence ministérielle sur les transports, à sa troisième session;

c) De rendre compte à la Commission, à ses soixante-et-onzième et soixante-treizième sessions, de la suite donnée à la présente résolution.

Annexe

Déclaration ministérielle sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique

Nous, Ministres des transports et représentants des membres et membres associés de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, réunis à Bangkok du 12 au 16 mars 2012, à l'occasion de la Conférence ministérielle sur les transports,

Reconnaissant l'importance cruciale d'infrastructures et de services de transport efficaces, fiables et sûrs pour l'intégration régionale et le développement économique et social durable et inclusif des pays de la région de la CESAP,

Rappelant la résolution 63/9 de la Commission, en date du 23 mai 2007, relative à l'application de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique⁶⁸ et du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011), et la résolution 66/4 de la Commission, en date du 19 mai 2010, relative à l'application de la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie,

⁶⁵ Voir plus haut, par. 84 à 109.

⁶⁶ Voir E/ESCAP/68/9.

⁶⁷ Voir E/ESCAP/68/9, chap. I.

⁶⁸ E/ESCAP/63/13, chap. V.

Rappelant également le 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 transit⁶⁹, la Stratégie de Maurice pour la poursuite de la mise en œuvre du Programme d'action pour le développement durable des petits États insulaires en développement⁷⁰, et le Programme d'action en faveur des pays les moins avancés pour la décennie 2011-2020 (Programme d'action d'Istanbul)⁷¹,

Reconnaissant la nécessité de faire preuve d'engagement et de persistance à long terme pour traiter des questions cruciales dans le secteur des transports afin de faciliter une croissance économique durable, d'améliorer les conditions de vie de nos peuples et de renforcer encore la compétitivité des économies de la région,

Encouragés par la coopération régionale fructueuse qui a permis l'entrée en vigueur de l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie⁷² et de l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique⁷³, et des progrès dans la formulation d'un accord intergouvernemental sur les ports secs,

Reconnaissant que la croissance du commerce intrarégional peut être soutenue davantage si les couloirs de transport régionaux sont élargis et si les goulets d'étranglement sont éliminés,

Réaffirmant notre volonté de mettre en œuvre la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie,

1. *Adoptons* le Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016)⁷⁴,
2. *Adoptons* le Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux⁷⁵,
3. *Prions* le Secrétaire exécutif de continuer d'accorder la priorité à la mise en œuvre de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique⁶⁸ et du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016), en particulier pour aider les membres et membres associés de la région à concrétiser la vision d'un système durable de transport et de logistique international intermodal intégré,
4. *Prions aussi* le Secrétaire exécutif:

⁶⁹ *Rapport de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit, des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit, Almaty (Kazakhstan), 28 et 29 août 2003 (A/CONF.202/3), annexe I.*

⁷⁰ *Rapport de la Réunion internationale chargée d'examiner la mise en œuvre du Programme d'action pour le développement durable des petits États insulaires en développement, Port-Louis (Maurice), 10-14 janvier 2005 (publication des Nations Unies, numéro de vente: F.05.II.A.4 et rectificatif), chap. I, résolution I, annexe II.*

⁷¹ *Rapport de la quatrième Conférence des Nations Unies sur les pays les moins avancés, Istanbul (Turquie), 9-13 mai 2011 (A/CONF/219/7) (publication des Nations Unies, numéro de vente: 11.II.A.1), chap. II.*

⁷² Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 2323, n° 41607.

⁷³ Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 2596, n° 46171.

⁷⁴ Appendice I.

⁷⁵ Appendice II.

- a) D'assurer une coordination efficace avec les autres institutions des Nations Unies et organismes multilatéraux, ainsi qu'avec les organisations sous-régionales;
- b) De collaborer efficacement avec les institutions internationales et régionales de financement, les donateurs multilatéraux et bilatéraux, les investisseurs du secteur privé et les organisations internationales dans le but de mobiliser davantage d'appui financier et technique pour un développement et une opérationnalisation plus larges du Chemin de fer transasiatique et de la Route d'Asie;
- c) De convoquer en 2016 une conférence ministérielle sur les transports afin d'examiner et d'évaluer la mise en œuvre de la phase II (2012-2016) du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, et d'envisager un programme de travail pour l'avenir.

Appendice I

Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016)

Aujourd'hui plus que jamais, la région est tributaire de son réseau de transport pour son développement. Qu'il s'agisse de transporter des produits manufacturés ou agricoles à destination des marchés internationaux, de livrer des denrées alimentaires aux communautés rurales et urbaines, d'amener les travailleurs à leur lieu de travail, les jeunes à l'école ou les malades à l'hôpital, les transports jouent un rôle essentiel. Si les modes de développement varient dans la région, les pays qui ont été en mesure d'améliorer la capacité et l'efficacité de leur système de transport sont aussi ceux qui ont obtenu les meilleurs résultats. Pour l'avenir, des liaisons de transport améliorées à destination de marchés régionaux en rapide croissance auront pour effet de stimuler davantage encore le développement économique et social.

L'objectif principal de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique⁷⁶ et de son Programme d'action régional⁷⁷ est de favoriser la coopération et l'intégration économique régionales en matière de transport à l'appui d'un développement inclusif et durable. Le Programme d'action régional phase II (2012-2016) assurera la continuité et permettra de faire fond sur les progrès substantiels des cinq dernières années.

Dans chaque domaine de fond, le renforcement des capacités et l'échange de données d'expérience seront au cœur de la poursuite des activités tendant à créer un système durable de transport et de logistique international intermodal intégré, en tant que vision à long terme pour le développement des transports dans la région et moyen de faire face aux défis de la mondialisation.

Pour la mise en œuvre du Programme d'action régional phase II (2012-2016), le secrétariat de la CESAP continuera à travailler en étroite collaboration avec les principaux organismes du système des Nations Unies, les organisations intergouvernementales, sous-régionales et non gouvernementales, et d'autres institutions participantes.

1. Définition des grandes orientations au niveau ministériel

Étant donné la rapidité des transformations que connaît la région, il est nécessaire de définir en temps utile au niveau ministériel de grandes orientations afin d'entretenir et d'accélérer le progrès sur la voie de la réalisation d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré dans la région. À sa première session, tenue à Bangkok du 14 au 18 décembre 2009, le Forum des

⁷⁶ E/ESCAP/63/13, chap. V.

⁷⁷ Résolution 63/9 de la Commission, annexe.

ministres asiatiques des transports a énoncé des directives et orientations⁷⁸ auxquelles la Commission a donné son aval dans sa résolution 66/4 du 19 mai 2010 concernant l'application de la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie.

Objectif immédiat: promouvoir la coopération régionale et l'initiative politique au niveau ministériel pour le progrès des transports en tant qu'élément clef du développement régional.

Produits:

1. Réunion du Forum des ministres asiatiques des transports au point médian de la période d'application du Programme d'action régional, phase II (2012-2016);
2. Examen et orientation des politiques de transport de la région au niveau ministériel.

Indicateurs de succès:

1. Participation de haut niveau à la réunion du Forum des ministres asiatiques des transports;
2. Décisions solidement documentées des ministres des transports permettant plus de coordination et de cohérence entre les pays sur les questions d'intérêt commun.

2. Développement des infrastructures de transport

Si les accords intergouvernementaux sur les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique constituent le socle de la connectivité régionale, la capacité et la qualité de ces infrastructures sont inégales dans la région et certains tronçons de ces réseaux sont encore à construire. Dans la plupart des pays, le transport intermodal est limité par le manque de capacité au niveau des ports secs.

Objectif immédiat: promouvoir la connectivité et la coopération régionales et interrégionales en continuant à aménager et à améliorer les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique ainsi que les liaisons de transport Europe-Asie, et les ports secs.

Produits:

1. Réunions des groupes de travail sur la Route d'Asie et le Chemin de fer transasiatique;
2. Accord intergouvernemental sur les ports secs;
3. Études, réunions et activités de renforcement des capacités sur le développement intégré des transports et l'amélioration et l'entretien (gestion des actifs) de la Route d'Asie, du Chemin de fer transasiatique, des ports secs d'importance internationale et des ports maritimes;
4. Études sur les corridors internationaux de transport intermodal desservant les échanges interrégionaux et intrarégionaux;
5. Mise à jour de l'information et des données mesurant les progrès réalisés dans l'aménagement et le fonctionnement de l'infrastructure de transport d'importance régionale;

⁷⁸ Voir E/ESCAP/66/11.

6. Activités relevant du projet conjoint CEE-CESAP sur le développement de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie.

Indicateurs de succès:

1. Adoption d'amendements à l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie et à l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique.
2. Négociation et signature, par les États membres, d'un accord intergouvernemental sur les ports secs;
3. Mesures prises par les États membres pour améliorer et développer les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique et les ports secs reconnus internationalement, dans leur pays;
4. Mesures prises par les États membres pour donner suite aux recommandations d'études sur l'aménagement de corridors régionaux et interrégionaux de transport intermodal.

3. Facilitation des transports

En dépit des efforts faits pour éliminer les obstacles non physiques aux transports, les progrès ont été lents étant donné la complexité de la tâche. Cela est particulièrement évident s'agissant du transport terrestre international, qui continue à se heurter à de sérieuses difficultés dans l'ensemble de la région. Pour aider à résoudre ce problème, un certain nombre d'accords sous-régionaux sur le transport transfrontière/en transit ont été négociés et signés mais rares sont ceux qui sont pleinement ou efficacement appliqués. Dans beaucoup de pays de la région, le transport international par la route est limité par le nombre de permis de transport délivrés et n'est autorisé qu'à proximité des frontières ou sur un petit nombre d'itinéraires. Malgré certains progrès, les longues attentes restent fréquentes aux frontières. De même, dans le domaine des chemins de fer, la simplification et l'harmonisation des documents et des procédures et le développement des services entre les pays se heurtent toujours à de grandes difficultés. Toutes ces restrictions accroissent les coûts et entraînent d'importants retards dans les transports terrestres internationaux.

Objectif immédiat: promouvoir la circulation fluide et sans entrave des marchandises, des voyageurs et des véhicules par la route et par le rail dans l'ensemble de la région, notamment aux points de passage des frontières.

Produits:

1. Création d'un réseau régional d'experts juridiques et techniques sur la facilitation des transports, et élaboration d'un plan d'action pour l'application du Cadre stratégique régional pour la facilitation de transports routiers internationaux;
2. Ateliers/études sur la coopération régionale et sous-régionale dans le contexte du Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux;
3. Réalisation d'une étude pour identifier les problèmes entourant la coopération régionale pour la facilitation du transport ferroviaire international;
4. Assistance pour l'adoption et l'application des conventions et accords internationaux sur la facilitation des transports, notamment ceux qui ont été recommandés par la Commission dans sa résolution 48/11 en date du 23 avril 1992

(« Modes de transport routier et ferroviaire sous l'angle des mesures de facilitation »), et pour la formulation et l'application d'accords sous-régionaux sur la facilitation des transports internationaux routiers et ferroviaires;

5. Services consultatifs/ateliers sur la création ou le renforcement de mécanismes nationaux de coordination de la facilitation et sur l'organisation de contrôles communs aux frontières en vue de faciliter les transports internationaux routiers et ferroviaires;

6. Études/ateliers sur l'application des technologies de l'information et de la communication et d'autres nouvelles technologies ainsi que sur la méthode temps/coût-distance, en vue de faciliter les transports internationaux routiers et ferroviaires.

Indicateurs de succès:

1. Institution du Réseau régional d'experts juridiques et techniques sur la facilitation des transports.

2. Mesures prises par les États membres et les organisations et institutions régionales et sous-régionales en vue d'appliquer le cadre stratégique régional pour la facilitation du transport routier international;

3. Dispositions prises par les États membres pour adhérer aux conventions internationales sur la facilitation, en particulier celles qui ont été recommandées par la Commission dans sa résolution 48/11, et pour appliquer ces conventions, et mesures suggérées pour la signature, la ratification et la mise en œuvre des accords sous-régionaux;

4. Mesures prises par les États membres pour la mise en place ou le renforcement de mécanisme nationaux de coordination de la facilitation, et en vue de l'exécution de contrôles communs;

5. Mesures prises par les États membres pour appliquer les nouvelles technologies et la méthodologie temps/coût-distance en vue d'améliorer l'efficacité des transports internationaux.

4. Logistique des transports

Le secteur logistique en est encore à ses débuts dans beaucoup de pays de la région et se heurte donc à des difficultés du fait de son coût élevé et de l'insuffisance des résultats obtenus. Pour organiser un système logistique efficace, il faut traiter dans leur ensemble tous les problèmes que cela soulève. Il importe de créer un environnement propice, et notamment un cadre réglementaire et directif. La politique de logistique des transports constitue un très important élément de la politique logistique générale, et son élaboration peut offrir un point de départ pour la réalisation d'objectifs logistiques plus vastes. Les autres mesures permettant d'accroître le professionnalisme et la compétence des prestataires de services logistiques comportent l'établissement de normes minimales et de codes de conduite à l'échelon national, le partage de connaissances et de données d'expérience à l'échelon régional, et la création de programmes durables de formation et de renforcement des capacités aux niveaux national, sous-régional et régional.

Objectif immédiat: aider les pays à élaborer des politiques en matière de logistique des transports et à renforcer le professionnalisme et la compétence des prestataires de services logistiques.

Produits:

1. Directives pour l'élaboration de politiques en matière de logistique des transports;
2. Directives pour l'établissement de normes minimales et de codes de conduite à l'intention des prestataires de services logistiques;
3. Réunions régionales de transitaires, d'opérateurs de transport multimodal et de prestataires de services logistiques, ainsi que de leurs associations nationales;
4. Assistance technique et appui au secteur concerné et aux gouvernements pour un programme de formation durable.

Indicateurs de succès:

1. Mesures prises par les États membres pour intégrer les directives concernant la politique de logistique en matière de transport dans leurs politiques nationales de logistique.
2. Mesures prises par les États membres pour intégrer les directives à l'intention des prestataires de services logistiques dans la législation nationale et/ou dans la réglementation au niveau de cette branche d'activité;
3. Échanges de données d'expérience et de connaissances entre les transitaires, les opérateurs de transport multimodal et les prestataires de services logistiques;
4. Mise en place par les pays de programmes de formation durables portant sur le transport de fret, le transport multimodal et la logistique.

5. Financement et participation du secteur privé

Il existe dans le secteur des transports une demande massive d'investissements, tant pour l'infrastructure et les services que pour l'entretien. Cependant, la plupart des pays se heurtent à des contraintes budgétaires. Certains pays de la région sont parvenus à créer des mécanismes novateurs de financement et d'investissement, notamment des partenariats public-privé (PPP), et ont adopté d'autres méthodes productrices de revenus qui ont créé des possibilités nouvelles ou élargies de financement. Cependant, les possibilités de partenariat sont sévèrement limitées, notamment par l'absence de compétences et d'expérience dans les domaines de l'élaboration et de l'exécution de projets en partenariat, de la gestion des contrats et de la rationalisation des processus administratifs.

Objectif immédiat: promouvoir la coopération régionale entre les secteurs public et privé pour le financement et l'entretien de l'infrastructure.

Produits:

1. Études d'investissement portant des sections de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique et sur des liaisons intermodales, y compris les ports secs, les ports fluviaux et les ports maritimes;
2. Forums d'investissement pour promouvoir les partenariats et le partage d'expérience concernant le financement de la Route d'Asie, du Chemin de fer transasiatique, des ports secs reconnus internationalement, des ports fluviaux et des ports maritimes;
3. Évaluation et promotion d'options et initiatives pour le financement de l'entretien des routes;

4. Appui à la coopération régionale et au réseautage entre les unités et programmes de PPP;
5. Assistance aux pays membres et aux institutions: partage des bonnes pratiques et organisation de programmes de renforcement des capacités en matière de PPP;
6. Assistance technique pour déterminer l'aptitude aux PPP.

Indicateurs de succès:

1. Mesures prises par les États membres pour développer l'investissement dans l'infrastructure de transport et de logistique, notamment par l'intermédiaire de PPP, conformément aux propositions et aux conseils du secrétariat.
2. Mesures prises par les États membres pour intégrer les recommandations concernant l'entretien du réseau de transport routier.
3. Échanges officiels d'informations et rapports de réunions.

6. Développement durable des transports

Le secteur des transports est le troisième consommateur d'énergie de la région. C'est également l'un des secteurs qui se développent le plus rapidement dans la région. L'on s'attend à ce que le coût de l'énergie continue à augmenter, ce qui accroîtra la pression sur tous les secteurs pour la recherche d'une plus grande efficacité, et l'on craint que le niveau d'émissions nocives ne s'aggrave encore à moins de mesures appropriées. Dans le secteur des transports, il est possible de réaliser des progrès substantiels grâce à des transferts modaux et à une meilleure organisation⁷⁹.

Objectif immédiat: renforcer la connaissance et la compréhension des diverses options en matière de transport de fret qui peuvent réduire la consommation d'énergie et les émissions.

Produits:

1. Propositions tendant à encourager, par des mécanismes appropriés, un transfert modal de la route vers le rail et le transport par eau, et l'utilisation de la Route d'Asie, du Chemin de fer transasiatique et des ports secs pour la distribution intermodale des marchandises et le transport des voyageurs;
2. Réunions régionales permettant le partage d'expérience sur l'adoption de systèmes logistiques de transport de fret faibles consommateurs d'énergie et plus respectueux de l'environnement;
3. Inclusion de questions relatives au transport durable dans la Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific, le Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific et dans des études régionales ad hoc sur les politiques de transport;
4. Renforcement des capacités à des fins de sensibilisation et pour la promotion d'un développement des transports écologiquement durable.

⁷⁹ La question des améliorations technologiques concernant la puissance motrice et les sources d'énergie sera traitée dans le cadre de programmes parallèles par la Division de l'environnement et du développement durable de la CESAP et par d'autres partenaires.

Indicateurs de succès:

1. Mesures prises par les États membres pour promouvoir des politiques de transfert modal conformes aux propositions et aux conseils du secrétariat.
2. Mesures prises par les États membres pour tenir compte des questions relatives au transport durable lorsqu'ils élaborent des politiques et projets de transport.

7. Sécurité routière

Les accidents de la route causent chaque jour et chaque minute des tragédies humaines. Dans la région de l'Asie et du Pacifique, ils entraînent chaque année 700 000 décès, soit la moitié environ du total mondial. Le problème de la sécurité routière a reçu plus d'attention ces derniers temps avec la Déclaration ministérielle sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique (novembre 2006)⁸⁰ et la résolution 64/255 de l'Assemblée générale (2 mars 2010). Malgré ces initiatives mondiales, dans de nombreux pays de la région, la sécurité routière ne reçoit toujours pas la priorité dans la planification et les politiques nationales.

Objectif immédiat: aider les pays de la région à respecter leurs engagements au titre de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020)⁸¹.

Produits:

1. Réunions et assistance technique pour aider les pays à constituer des capacités de gestion de la sécurité routière conformément au programme de la Décennie d'action pour la sécurité routière, y compris la collecte de données et le suivi des progrès;
2. Réunions destinées à susciter un engagement de haut niveau pour les interventions en matière de sécurité routière et à permettre l'échange des meilleures pratiques en matière d'amélioration de la sécurité routière;
3. Services consultatifs et appui technique aux campagnes nationales de sécurité routière et aux activités de sensibilisation connexes;
4. Réseau en ligne sur la sécurité routière.

Indicateurs de succès:

1. Mesures prises par les pays pour appliquer des politiques et programmes de sécurité routière conformes aux objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière.
2. Mesures prises par les États membres pour améliorer les systèmes de collecte de données et d'information sur la sécurité routière.
3. Échanges documentés des meilleures pratiques en matière de sécurité routière à l'occasion de réunions ou par l'intermédiaire d'un réseau en ligne sur la sécurité routière.

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

Si les Objectifs du Millénaire pour le développement (OMD) ne font pas directement référence aux transports, il est maintenant généralement admis que

⁸⁰ E/ESCAP/63/13, chap. IV.

⁸¹ Voir résolution 64/255 de l'Assemblée générale, par. 2.

l'infrastructure et les services de transport jouent un rôle essentiel dans la réalisation de ces Objectifs. De nombreux pays de la région souffrent d'importantes inégalités spatiales sur le plan du revenu, de la richesse et des opportunités, qui sont imputables à l'absence de routes rurales praticables par tous les temps, à la faible fréquence ou au manque de fiabilité des services de transport vers les zones ou îles périphériques, aux difficultés d'accès à l'arrière-pays et à l'insuffisance de la connectivité entre les zones rurales et urbaines. Le manque d'entretien de l'infrastructure, en particulier des routes, réduit sa valeur d'actif et accroît les coûts d'exploitation des véhicules, la durée des parcours et les risques en matière de sécurité pour les utilisateurs. Il existe d'énormes possibilités d'accroître la contribution des transports à la réalisation des OMD. Pour exploiter ce potentiel, les gouvernements doivent intégrer la réduction de la pauvreté et les objectifs des OMD dans leurs programmes et projets de transport dès le début de leur élaboration et de leur programmation.

Objectif immédiat: encourager la prise en considération des Objectifs du Millénaire pour le développement dans la planification et l'exécution des interventions régionales en matière de transport.

Produits:

1. Études et ateliers sur l'intégration de considérations relatives aux OMD dans la planification et les politiques de transport selon qu'il convient, en particulier s'agissant du développement infrastructurel, de la logistique « de la ferme au marché », de la sécurité alimentaire et de la sécurité routière;
2. Échange de données d'expérience entre les pays membres sur le développement de l'infrastructure et des services de transport donnant accès aux communautés rurales et permettant de les relier aux grands axes routiers nationaux et régionaux;
3. Travaux préparatoires à l'examen décennal, en 2013, de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty.

Indicateurs de succès:

1. Mesures prises par les États membres pour intégrer les Objectifs du Millénaire pour le développement aux programmes et politiques de transport, s'agissant en particulier des domaines pertinents du Programme d'action régional.
2. Adoption des recommandations contenues dans le document de travail régional soumis à la réunion mondiale chargée de procéder à l'examen décennal de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty.

9. Transports maritimes interinsulaires

L'organisation de services de navigation efficaces, sûrs et d'un coût abordable pour assurer des liaisons avec les pays insulaires et archipélagiques en développement et entre eux se heurte à un certain nombre d'obstacles et de problèmes particuliers. Elle fait notamment intervenir des décisions sur la dimension des navires, la rapidité des services, la capacité des ports, la sécurité et le confort, qui doivent tenir compte simultanément du faible volume et de l'irrégularité du trafic, de l'importance des distances, de flux de marchandises peu équilibrés et de produits d'exportation à faible valeur unitaire. Les difficultés rencontrées aboutissent parfois à des services peu profitables ou, au contraire, à l'octroi d'une préférence à des services particulièrement lucratifs ou profitables au détriment des autres. Ainsi s'instaure un cercle vicieux dans lequel la régularité, la fiabilité et le prix des services vont se détériorant. Les problèmes peuvent se situer à trois niveaux: national, sous-régional et international.

Objectif immédiat: aider à définir les moyens d'améliorer la régularité, la fiabilité et le coût des services de transport maritime dans les pays archipélagiques et les pays insulaires en développement.

Produits:

1. Études, activités de renforcement des capacités et recommandations à l'intention des pays archipélagiques et des pays insulaires en développement concernant les stratégies efficaces pour assurer des services de transport maritime interinsulaires sûrs, fiables et abordables;
2. Services consultatifs et assistance technique aux pays membres qui en font la demande pour la mise en œuvre de mesures d'appui aux transports maritimes interinsulaires.

Indicateurs de succès:

1. Mesures prises par les États membres pour intégrer des recommandations sur les transports interinsulaires conformes aux propositions et conseils du secrétariat.

10. Interconnexion des réseaux sous-régionaux de transport

Dans la région de l'Asie et Pacifique, des organisations et programmes intergouvernementaux se sont employés à promouvoir la connectivité physique et institutionnelle au sein de leurs propres sous-régions. Les accords et initiatives auxquels cela a donné lieu ont eu pour effet d'introduire des différences dans les régimes juridiques et opérationnels applicables aux mouvements des marchandises, des véhicules et des voyageurs entre les sous-régions. Ces différences peuvent constituer des obstacles physiques et autres à des transports fluides et efficaces entre les sous-régions.

Objectif immédiat: identifier les obstacles physiques et non physiques à la connectivité entre les sous-régions et constituer une instance pour le renforcement de la collaboration entre les organismes sous-régionaux chargés du développement des transports.

Produits:

1. Projets de documents indiquant les problèmes qu'il peut être nécessaire de traiter pour améliorer la connectivité physique et institutionnelle entre les sous-régions;
2. Réunions des pays membres de la CESAP et des organisations et programmes sous-régionaux (en séquence avec les réunions des organes délibérants pertinents), chargées d'examiner les mesures à prendre en collaboration pour appuyer la connectivité entre les sous-régions;
3. Assistance technique et appui pour la mise en œuvre d'initiatives de connectivité entre les sous-régions en faveur du développement des transports.

Indicateurs de succès:

1. Mesures prises par les États membres pour améliorer la connectivité régionale conformément aux propositions et conseils du secrétariat.
2. Inscription de propositions et questions présentées par le secrétariat à l'ordre du jour de réunions des pays membres et d'organisations/programmes sous-régionaux.

Appendice II

Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux

Le cadre stratégique régional a pour objectif d'aider les pays membres de la CESAP et leurs partenaires de développement à rendre plus efficaces les projets et programmes de facilitation des transports et à accélérer le développement des transports routiers internationaux grâce à des objectifs à long terme.

Le cadre stratégique donne aux pays membres et à leurs partenaires de développement des orientations générales pour l'élaboration de politiques, accords, programmes, projets et autres mesures connexes en faveur de la facilitation des transports. Il les aide aussi à privilégier des approches communes pour résoudre les problèmes de facilitation des transports et réduire ainsi la complexité du système actuel.

Le cadre stratégique permet en outre de mieux coordonner les initiatives nationales, bilatérales, sous-régionales et régionales et d'accélérer ainsi la facilitation des transports.

Vu le caractère incontournable de certaines des barrières intangibles qui entravent les transports routiers internationaux, il est proposé de s'intéresser en priorité aux éléments de base de ces transports et aux principales mesures qui peuvent être prises pour faciliter ces derniers⁸².

I. Éléments de base du transport routier international

A. Autorisations de transport routier et droits de trafic

1. Description du problème

Dans toute l'Asie, le trafic routier international est le plus souvent limité aux zones frontalières et à un nombre réduit de routes. La plupart des autorisations de transport ne sont délivrées que pour un voyage unique fait par un véhicule donné selon un itinéraire spécifique. Une autre contrainte imposée aux transports routiers internationaux est la limitation des opérations de transit, ce qui signifie que les marchandises transportées par route doivent souvent être transbordées en zone frontalière ou à des points de chargement sur un trajet déterminé, avec pour corollaire une augmentation inutile des coûts et des délais du transport.

2. Objectif

Encourager la délivrance aux transporteurs, pour chaque véhicule conforme de leur flotte, d'autorisations de transport pour entrées multiples. Ces autorisations seraient valables pour une durée d'un an, pour des activités de transport entre pays ou en transit, et pour des réseaux routiers ou des itinéraires multiples. Favoriser également les autorisations de transport multilatérales parallèlement aux autorisations bilatérales.

3. Marche à suivre

Lorsque des pays élaborent ou renouvellent un accord bilatéral ou multilatéral sur les transports routiers internationaux, ou à l'occasion de consultations sur l'application de ce type d'accord, ils peuvent envisager d'introduire un système d'autorisations de transport valables un an pour des entrées multiples

⁸² Si un pays a déjà mis en place des dispositifs simplifiés dans certains des domaines énumérés, il peut centrer ses efforts sur d'autres domaines recommandés.

et/ou des réseaux routiers ou des itinéraires multiples, qui soient délivrées aux transporteurs plutôt qu'aux véhicules individuellement.

B. Visas des chauffeurs professionnels et autres membres d'équipage des véhicules routiers

1. Description du problème

Contrairement aux membres des équipages marins ou aériens, les chauffeurs routiers professionnels n'ont pas accès à une procédure simplifiée au niveau mondial pour l'obtention des visas ou des autorisations d'entrée temporaire nécessaires aux activités de transport international. La délivrance des visas aux chauffeurs routiers professionnels est le plus souvent régie par des accords bilatéraux. Ces dernières années, certains pays ont tenté de régler ce problème au moyen d'accords sous-régionaux, et des organisations internationales se sont également efforcées de faciliter les procédures. Cependant, dans de nombreux pays, les chauffeurs routiers professionnels ne constituent toujours pas une catégorie spécifique en matière de visas et, dans presque tous les pays de la région, ils sont assimilés aux visiteurs ou aux travailleurs étrangers.

Les chauffeurs routiers professionnels doivent suivre des procédures complexes et difficiles pour avoir un visa, lequel leur est généralement accordé pour une entrée unique à chaque fois. Dans certains pays, ils doivent se rendre aux ambassades ou consulats des grandes villes pour faire la demande en personne, et attendre une semaine, voire plus, avant d'obtenir le visa ou apprendre qu'il leur a été refusé.

Ces difficultés continuent de causer des retards dans la livraison des marchandises, et obligent parfois les transporteurs à procéder à un changement de véhicule, ou au moins de chauffeur, au passage des frontières.

2. Objectif

Les pays de la région devraient au minimum introduire un système de visas valables un an et pour des entrées multiples à l'intention des chauffeurs professionnels et des équipages des véhicules routiers. Ils peuvent aussi se mettre d'accord pour uniformiser les documents et les procédures de base.

3. Marche à suivre

Pour atteindre cet objectif, les autorités nationales responsables des transports routiers internationaux peuvent intervenir auprès des ambassades ou consulats pour faciliter la délivrance des visas. Elles peuvent par exemple établir, selon qu'il convient, des listes de chauffeurs routiers professionnels et les communiquer à leurs homologues dans les autres pays pour transmission aux ministères des affaires étrangères, aux ambassades ou aux consulats. Elles peuvent aussi produire des lettres de certification à joindre aux assurances données par les transporteurs pour appuyer les demandes de visa des chauffeurs routiers.

Les autorités responsables des transports doivent consulter leur ministère des affaires étrangères quand elles négocient des accords sous-régionaux de facilitation des transports qui contiennent des dispositions sur la délivrance de visas. Si nécessaire, elles devraient demander aux autorités compétentes de négocier des modalités bilatérales ou sous-régionales pour la délivrance de visas aux chauffeurs routiers professionnels.

C. Importation temporaire de véhicules routiers

1. Description du problème

Le plus souvent, pour être autorisés à entrer dans un pays, les véhicules doivent fournir une forme quelconque de garantie (comme un cautionnement ou une caution en espèces, par l'intermédiaire d'agents locaux) ou s'acquitter d'une taxe unique à chaque entrée, au titre de formalités douanières. Seuls quelques pays de la région n'imposent pas ce genre d'obligation.

Il existe quelques conventions internationales relatives à l'entrée temporaire de véhicules, mais la plupart des pays de la région n'y sont pas parties.

Le recours à des accords harmonisés et un système de garantie unifié au niveau sous-régional ne seraient pas la solution idéale pour les transporteurs, mais permettraient d'éviter les cautionnements ou cautions en espèces ou autre paiement exigé à chaque passage de frontière aux véhicules qui traversent plusieurs pays. Toutefois, les frais liés aux documents et garanties émis dans le cadre d'un tel système peuvent constituer un obstacle. S'ils sont plus élevés que la taxe unique payable à la frontière, le système ne présente plus d'intérêt.

2. Objectif

La région devrait appliquer comme norme minimale les dispositions des conventions internationales sur l'importation temporaire de véhicules.

3. Marche à suivre

Les pays qui n'ont pas encore adhéré aux conventions internationales sur l'importation temporaire de véhicules devraient prendre des mesures pour promouvoir progressivement ces conventions⁸³. Celles-ci prévoient toutes les mêmes obligations en matière d'importation temporaire de véhicules. Quant aux pays qui y sont déjà parties, ils peuvent prendre des mesures pour garantir la pleine application de ces instruments dans la pratique.

D. Assurance des véhicules

1. Description du problème

Il est courant, dans toute la région, d'exiger la souscription d'une assurance à chaque passage de frontière, ce qui entraîne des retards et oblige les chauffeurs routiers à demander à chaque fois un reçu individuel de leur paiement en espèces. Bien que des systèmes d'assurance sous-régionaux soient prévus depuis des années, il reste encore beaucoup à faire pour qu'ils soient opérationnels.

2. Objectif

La région devrait adopter l'assurance aux tiers comme norme minimale pour les véhicules intervenant dans les opérations de transport routier international, en utilisant soit le système de la « carte verte »⁸⁴, soit un système sous-régional parallèle.

⁸³ La Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux des Nations Unies ou la Convention relative à l'admission temporaire (Convention d'Istanbul) de l'Organisation mondiale des douanes.

⁸⁴ Voir, par exemple, le document ECE/TRANS/SC.1/2009/6.

3. Marche à suivre

Il est souhaitable que les pays adhèrent au système de la « carte verte ». Ceux des sous-régions assurant des liaisons de transport routier avec l'Europe peuvent adopter la carte verte pour faciliter l'accès à cette région. Ceux des autres sous-régions peuvent mettre au point un système d'assurance aux tiers pour véhicules à moteur qui soit compatible avec celui de la carte verte, en ayant comme objectif à long terme d'adhérer à celui-ci. Les pays qui ne participent à aucun système d'assurance sous-régional peuvent envisager des dispositifs bilatéraux ou trilatéraux inspirés du système de la carte verte.

E. Poids et dimensions des véhicules

1. Description du problème

Dans nombre de pays de la région, les routes et les ponts sont gravement endommagés par le passage de véhicules trop lourds, et ce problème peut être aggravé par le passage supplémentaire de véhicules étrangers en surcharge. Les surcharges s'expliquent en partie par le fait que les normes techniques relatives aux poids et dimensions autorisés diffèrent d'un pays à l'autre, et en partie par le fait que certains transporteurs cherchent à accroître leurs bénéfices en transportant des charges plus volumineuses afin de réduire le nombre de voyages.

En même temps, les contrôles et les pesées répétés aux frontières et aux postes de pesée routière tout au long du trajet nuisent à l'efficacité des transports. Les transporteurs ont demandé que les procédures soient simplifiées, et qu'il y ait moins de contrôles et de pesées pendant la traversée d'un pays.

Aucune norme internationale ou régionale ne régleme le poids et les dimensions des véhicules autorisés à circuler sur les routes. Des pays ont tenté d'harmoniser ou d'unifier leurs normes au niveau sous-régional. Les accords bilatéraux sur les transports routiers internationaux prévoient habituellement que le transporteur doit respecter les normes nationales des pays traversés, qui sont le plus souvent d'autres pays que celui où lui-même a son siège.

2. Objectif

Si l'on veut développer dans la région des transports routiers internationaux efficaces et durables, il serait utile d'unifier les poids et dimensions autorisés des véhicules aux niveaux bilatéral, trilatéral, quadrilatéral et sous-régional, notamment la charge autorisée par essieu.

3. Marche à suivre

Une approche pratique pourrait consister à unifier ces normes dans le cadre d'accords bilatéraux et multilatéraux (y compris trilatéraux, quadrilatéraux et sous-régionaux).

Les pays peuvent également envisager de négocier un système de contrôle des véhicules surchargés, aux niveaux bilatéral et multilatéral. Ce système pourrait prévoir des mesures telles qu'amendes, avertissements et suspension des autorisations de transport.

F. Certificats d'immatriculation et de contrôle technique des véhicules

1. Description du problème

À l'heure actuelle, c'est en vertu d'accords bilatéraux ou multilatéraux que les pays membres de la CESAP reconnaissent mutuellement leurs certificats

d'immatriculation et de contrôle technique. Les cartes et plaques d'immatriculation écrites en caractères nationaux restent cependant courantes, ce qui pose des difficultés aux autorités chargées de procéder aux vérifications requises pour l'entrée des véhicules. Il s'agit également d'une source de problèmes pour la police et cela causera des difficultés supplémentaires lorsque le dédouanement électronique sera mis en service.

Pour permettre la reconnaissance mutuelle des certificats d'immatriculation des véhicules, il faut normaliser le signe distinctif de l'État d'immatriculation, les informations détaillées concernant les prescriptions techniques et les contrôles périodiques du véhicule, ainsi que les numéros des plaques d'immatriculation ou des marques d'identification. Les numéros des plaques d'immatriculation ou des marques d'identification doivent être composés soit de chiffres arabes soit de chiffres arabes et de lettres en caractères latins majuscules, conformément aux dispositions de la Convention de 1968 sur la circulation routière.

2. Objectif

Il faut encourager l'adoption des normes sur les certificats d'immatriculation, les numéros des plaques d'immatriculation ou des marques d'identification et les signes distinctifs des pays, telles que définies par la Convention de 1968 sur la circulation routière.

3. Marche à suivre

Les pays qui ne l'ont pas encore fait doivent faire le nécessaire pour devenir parties à la Convention de 1968 sur la circulation routière.

Les pays pour lesquels il est difficile d'adhérer à la Convention à court terme peuvent envisager d'appliquer les normes de cet instrument tout en utilisant un autre mécanisme compatible avec celui-ci, en évitant d'avoir recours à des normes différentes dans les accords bilatéraux ou multilatéraux qu'ils pourraient conclure.

II. Mesures clés pour faciliter les transports routiers internationaux

Les pays de la région ont acquis une expérience précieuse en ce qui concerne l'élaboration et la mise en application d'accords sur les transports, aux niveaux national, sous-régional et régional, et connaissent bien les différentes approches, plus ou moins efficaces, qui peuvent être adoptées à cet égard. Un certain nombre de mesures clés sont proposées ci-après pour guider les initiatives collectives, la collaboration et le partage d'expérience entre les pays membres de la CESAP.

A. Instaurer un régime juridique efficace

Les conventions internationales et les accords sous-régionaux et bilatéraux ont un rôle essentiel à jouer.

1. Création d'un réseau régional d'experts juridiques sur la facilitation des transports

C'est aux experts juridiques aux niveaux national, régional et international qu'il revient de faire connaître et appliquer les conventions internationales sur la facilitation des transports, de formuler et mettre en œuvre des accords sous-régionaux, de conclure des accords bilatéraux et d'harmoniser les documents et les procédures. Un réseau régional de négociateurs et d'experts juridiques issus des administrations, des associations de transports et des milieux universitaires, et représentant un pays ou une sous-région, pourrait jouer un rôle essentiel en encourageant l'harmonisation des différents instruments juridiques relatifs à la

facilitation des transports, en coordonnant leur application, et en fournissant des conseils dans ce domaine.

Ce réseau permettrait aux pays membres et aux organisations ou institutions sous-régionales de:

- Échanger des informations;
- Coordonner leurs activités;
- Repérer les éventuels conflits juridiques entre différents accords sous-régionaux et en évaluer les implications;
- Proposer des solutions aux conflits juridiques qui se posent lorsqu'un pays est partie à un ou plusieurs accords;
- Proposer des moyens de relier des pays de différentes sous-régions soumis à différents accords sous-régionaux; et
- Partager l'expérience.

Le réseau d'experts pourrait également promouvoir les conventions internationales sur la facilitation des transports et encourager la formulation et la mise en œuvre d'accords sous-régionaux, et aider à élaborer des accords bilatéraux sur les transports routiers internationaux ou à améliorer ceux qui existent déjà. Il constituerait une référence professionnelle commune pour les questions juridiques liées à la facilitation des transports routiers dans la région, et apporterait une aide juridique pour la formulation et l'application des accords.

L'échange d'informations entre les membres du réseau se ferait au moyen de communications électroniques, de séminaires, de formations, de réunions d'experts, d'études en groupe ou individuelles. Le secrétariat de la CESAP pourrait fournir des services de secrétariat et un appui financier pendant quelques années. À long terme, le réseau fonctionnerait de façon indépendante avec le soutien du secrétariat et pourrait réaliser des études à la demande d'organismes publics, de la CESAP et d'autres organisations ou institutions.

2. Adhésion à une série de conventions internationales sur la facilitation des transports

Dans sa résolution 48/11, la Commission a proposé aux pays de la région d'adopter un ensemble commun et harmonisé de normes pour la facilitation des transports terrestres internationaux, en devenant partie à une première série de conventions⁸⁵.

En 2006, à la demande de la Commission, le secrétariat a entrepris une étude à l'issue de laquelle il a conclu que trois nouveaux instruments internationaux pourraient compléter ceux recommandés dans la résolution 48/11:

- a) Le Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, 1978;
- b) La Convention de Kyoto révisée sur la simplification et l'harmonisation des procédures douanières, 1999;

⁸⁵ Convention des Nations Unies sur la circulation routière et Convention des Nations Unies sur la signalisation routière (1968), Convention douanière des Nations Unies relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) (1975), Convention douanière des Nations Unies sur l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1956), Convention douanière relative aux conteneurs (1972), Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982), et Convention des Nations Unies relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention CMR) (1956).

c) La Convention relative à l'admission temporaire (Convention d'Istanbul), 1990.

Ensemble, ces 10 instruments internationaux peuvent fournir un cadre cohérent pour simplifier et harmoniser les mesures régionales de facilitation des transports conformément aux normes internationales.

Les pays qui ne l'ont pas encore fait doivent envisager d'adhérer à ces conventions fondamentales, telles qu'elles ont été modifiées, ou, si cette démarche s'avère trop longue en raison de procédures internes, d'introduire dans leur législation les normes définies dans ces conventions, à titre de mesure transitoire.

Cependant, adhérer aux conventions internationales ne suffit pas, il est tout aussi important d'assurer leur application effective. Les pays doivent examiner les obligations découlant des conventions internationales à la lumière de leurs lois et pratiques en vigueur, et ajuster si besoin leur législation, leurs documents et leurs procédures relatives aux transports routiers internationaux.

3. Accords sous-régionaux

L'objet principal des accords sous-régionaux de facilitation des transports routiers internationaux est de favoriser le développement du trafic sous-régional, d'harmoniser et de simplifier les formalités et les procédures, et d'établir des normes communes qui soient conformes aux conventions internationales. Pour la plupart des pays de la région, l'application effective des accords sous-régionaux est devenue une tâche capitale mais difficile.

La mise en œuvre d'un accord sous-régional fait intervenir nombre de ministères et autres autorités. Elle suppose aussi de modifier la législation nationale, les formalités et les procédures existantes, et les fonctions de certains organismes ou entités. Un soutien politique solide est nécessaire de la part des pays, de même qu'un appui financier et technique de la part des organisations et institutions internationales. Il faut renforcer la sensibilisation au niveau régional afin d'appeler l'attention des gouvernements et de la communauté internationale sur cette question importante.

4. Accords bilatéraux

Compte tenu des difficultés que rencontrent nombre de pays pour gérer et mettre en œuvre les accords bilatéraux relatifs aux transports routiers internationaux, la région peut choisir comme stratégie d'appliquer les conventions internationales et les accords régionaux chaque fois que possible, et d'avoir recours aux accords bilatéraux uniquement pour les questions qui ne sont pas couvertes par ces instruments. Il serait utile d'élaborer des directives et un modèle de structure normalisée pour les accords bilatéraux relatifs aux transports routiers internationaux, afin d'aider les pays à formuler puis appliquer ces accords bilatéraux, et favoriser ainsi une plus grande harmonisation.

B. Étendre l'utilisation des nouvelles technologies

Les nouvelles technologies, notamment les technologies de l'information et de la communication (TIC), peuvent être très utiles pour renforcer la facilitation des transports routiers. Il faut encourager davantage leur application aux transports routiers internationaux et mettre en place des postes-frontières modernes, équipés de systèmes de déclaration électronique. L'utilisation des nouvelles technologies pour faciliter les contrôles au passage des frontières est encore relativement nouvelle dans la région. Pour que ces technologies puissent être utilisées sans réserve, il faut d'abord modifier les législations et simplifier les formalités et les procédures existantes. Les pays doivent être encouragés à partager leur expérience sur l'utilisation, dans le cadre des procédures d'autorisation et de contrôle des transports

routiers internationaux, d'applications innovantes et intégrées associées aux nouvelles technologies, afin de favoriser l'harmonisation au niveau régional.

C. Développer la formation professionnelle dans le secteur des transports routiers internationaux

Les activités menées au titre du Cadre stratégique régional doivent inclure des initiatives de renforcement de la formation professionnelle de toutes les parties prenantes du secteur des transports routiers internationaux, notamment les décideurs, les administrateurs et les chauffeurs routiers, de façon à leur donner les compétences nécessaires à l'exécution des tâches qui leur correspondent dans le cadre des opérations de transport international. À moyen et long terme, il est souhaitable que des organismes nationaux soient mis en place pour assurer la formation de ces différents intervenants. Toutefois, en Asie du Sud et du Sud-Est, il serait plus utile et plus efficace, à court terme, d'établir des organismes sous-régionaux chargés de dispenser des formations axées sur les opérations de transport au niveau sous-régional; cela permettrait aux pays de pallier en partie leur manque de capacités et de moyens financiers. En Asie centrale et occidentale, où les liens avec l'Europe sont plus étroits, une formation sur les transports interrégionaux peut être dispensée en parallèle de celle sur les opérations sous-régionales.

Le secrétariat de la CESAP pourrait apporter son concours en définissant les principaux sujets à inclure dans les programmes de formation, de façon à favoriser l'adoption de normes communes en matière de formation professionnelle.

D. Créer ou renforcer des mécanismes nationaux de coordination

Une approche globale et intégrée, qui fasse appel à la fois aux ministères et organismes publics concernés et au secteur privé, est nécessaire pour relever efficacement les défis que pose la facilitation des transports. Une telle collaboration est essentielle pour l'élaboration des diverses mesures de facilitation et pour leur exécution. Certains pays de la région couverte par la CESAP se sont dotés de mécanismes de coordination qui assument l'ensemble des tâches requises. Ces mécanismes devraient être renforcés de façon à être pleinement opérationnels. En outre, des dispositifs devraient être mis en place pour encourager le partage d'expériences.

E. Encourager le contrôle conjoint aux frontières

Il faut encourager le contrôle conjoint au passage des frontières, en conformité avec les normes internationales, notamment les guichets et inspections uniques et les contrôles douaniers communs, avec des procédures de dédouanement prioritaire pour certaines catégories de marchandises (par exemple, les denrées périssables) sur une base bilatérale et réciproque, afin de réduire ainsi le nombre d'entités de contrôle. Il faut cependant tenir compte de la complexité du contrôle conjoint et des différences qui peuvent exister dans son exécution par les différents postes-frontières; c'est pourquoi il convient d'examiner de manière approfondie la situation de chaque poste et de concevoir pour chacun un modèle spécifique. À cet égard, le partage d'expérience peut être utile pour aider les pays à concevoir des solutions optimales, aussi bien pour l'infrastructure que pour les modalités de fonctionnement.

F. Promouvoir les zones économiques frontalières, les ports secs et les centres de logistique

Le développement récent de zones franches économiques, communes ou non, aux abords des frontières, ainsi que de ports secs et de centres logistiques, a permis aux autorités et aux transporteurs routiers de résoudre nombre des difficultés qui se posent à eux. Il convient d'exploiter les avantages que cela peut signifier pour la logistique et la facilitation des transports routiers internationaux.

G. Étendre l'utilisation des outils de facilitation

Les outils de facilitation comme la méthode temps/coût-distance peuvent être utiles pour identifier les obstacles au transport international ainsi que les solutions possibles. Il faut étendre et encourager leur utilisation, avec l'appui des ministères des transports, des autres autorités concernées et des transporteurs. Ces outils peuvent servir également pour peaufiner les projets et en évaluer les résultats.

*Cinquième séance plénière
23 mai 2012*

Résolution 68/5

Les Années d'action en Asie-Pacifique pour les applications des technologies spatiales et du Système d'information géographique au service de la réduction des risques de catastrophe et du développement durable (2012-2017)⁸⁶

La Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique,

Reconnaissant l'importance de la coopération régionale dans les domaines de la réduction des risques de catastrophe et de la gestion des risques de catastrophe ainsi qu'en matière d'environnement et de développement,

Convaincue que les applications des technologies spatiales et du Système d'information géographique contribuent de manière importante au traitement des questions concernant la réduction et la gestion des risques de catastrophe ainsi que l'environnement et le développement,

Consciente des efforts engagés pour renforcer la coopération régionale dans le domaine des applications des technologies spatiales et du Système d'information géographique, comme la création en 1993 du Forum régional Asie-Pacifique des agences spatiales, qui a lancé des initiatives comme le projet Sentinel-Asia, le programme Applications spatiales pour l'environnement et la Revue régionale d'aptitude à l'exécution de missions climatiques clefs, et la création de l'Organisation de coopération spatiale Asie-Pacifique,

Prenant note de la contribution du Programme des Nations Unies pour l'exploitation de l'information d'origine spatiale aux fins de la gestion des catastrophes et des interventions d'urgence (UN-SPIDER), dont le bureau de Beijing fournit aux pays de l'Asie et du Pacifique toutes sortes de données spatiales et de services spatiaux utiles à la gestion des catastrophes, à l'appui du cycle complet de la gestion des catastrophes,

Prenant note également de la contribution apportée par Sentinel-Asia à la gestion des catastrophes dans la région de l'Asie et du Pacifique, par exemple en rapprochant les agences spatiales et les organismes de gestion des catastrophes, et notant avec satisfaction que la phase finale de cette initiative débutera en 2013 en vue d'établir un système complet d'appui à la gestion des catastrophes,

Approuvant les activités de développement et de renforcement des capacités proposées par le Centre de formation aux sciences et techniques spatiales en Asie et dans le Pacifique pour aider les membres à accroître leurs connaissances sur les technologies spatiales et le Système d'information géographique,

Prenant note de la contribution du Programme régional pour les applications des technologies spatiales au service du développement durable en Asie et dans le Pacifique, importante initiative par laquelle la CESAP favorise la

⁸⁶ Voir plus haut, par. 154 à 174 et 110 à 137.