NATIONS UNIES
CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Distr.
GÉNÉRALE

E/ESCAP/CTR/1
10 septembre 2008

FRANÇAIS
ORIGINAL: ENGLISH

COMMISSION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE POUR L'ASIE ET LE PACIFIQUE

Comité des transports

Première session
29-31 septembre 2008
Bangkok

GRANDES QUESTIONS CONCERNANT LES TRANSPORTS

(Point 4 a) de l'ordre du jour provisoire)

TRANSPORTS ET DÉVELOPPEMENT: ÉVALUATION DE LA CONTRIBUTION DES TRANSPORTS AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Note du secrétariat

RÉSUMÉ

Les transports jouent un rôle essentiel dans le développement économique et social et leur contribution va au delà de ce que les analyses traditionnelles coûts-bénéfices peuvent généralement mesurer. En conséquence, d'énormes efforts sont nécessaires pour trouver le dosage optimal de mesures qui permette d'engager le secteur dans une perspective plus durable et d'apporter ainsi une plus grande contribution à un développement équitable et inclusif.

Le présent document passe en revue certains des effets économiques et sociaux bénéfiques reconnus du développement des transports. Il est constaté que vu l'énorme impact économique, environnemental et social du secteur, une infrastructure des transports durable est l'objectif central des responsables qui élaborent les politiques et prennent les décisions en matière de transports. À cet égard, une proposition est présentée au Comité pour examen: elle vise à élaborer un scénario pour une infrastructure des transports durable dans la région. Le document étudie plus avant les retombées de plus vaste portée que les initiatives du secrétariat pourraient avoir sur la croissance économique et le développement social dans la région. Ces initiatives portent sur le développement des réseaux de la Route d'Asie et de chemin de fer transasiatique, la facilitation du transport, les interfaces intermodales, ainsi que sur les moyens de développer et de rendre opérationnels les couloirs de transport. Toutes ces initiatives s'inscrivent dans le droit fil de la vision à long terme d'un système international intégré de transport intermodal et de logistique pour l'Asie et le Pacifique, tel qu'envisagé dans la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et le Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011).

Les délégations souhaiteront peut-être échanger des informations sur les faits et les problèmes nouveaux dans le domaine du développement des transports, y compris sur leurs scénarios pour un développement durable des transports et leur expérience en ce concerne l'évaluation de l'impact des projets d'investissement en matière de transport.

Dans l'optique d'un examen plus approfondi à la première session du Forum des ministres asiatiques des transports, qui aura lieu en 2009, le Comité souhaitera peut-être donner des directives sur l'élaboration de scénarios de développement durable des transports, les outils d'évaluation susceptibles de contribuer à attirer plus d'investissements dans les projets relatifs à l'infrastructure des transports, la poursuite du développement des réseaux de la Route d'Asie et de Chemin de fer transasiatique, la promotion des couloirs de transport intermodal, y compris les interfaces intermodales et les ports secs en tant que point d'encrage pour le processus de développement, ainsi que les mesures de facilitation des transports.

Le Comité souhaitera peut-être aussi donner des directives au secrétariat quant à l'orientation stratégique de ces activités futures dans son domaine particulier, y compris sur les produits qui pourraient éventuellement figurer dans le programme de travail pour l'exercice biennal 2010-2011.

TABLE DES MATIÈRES

Page

Introduction 1

I. CONTRIBUTION DES TRANSPORTS À L'ÉCONOMIE 1

A. Accès aux ressources, aux marchés et aux services 3

B. Répartition équilibrée du développement dans l'espace 4

C. Effet multiplicateur des transports sur l'économie 4

D. Impact de la facilitation des transports internationaux sur le développement 5

II. DÉVELOPPEMENT DURABLE DES TRANSPORTS 6

A. Concepts et définition 6

B. Évolution future souhaitable dans le secteur des transports 7

C. Évaluation intégrée 11

III. PROJET ASIATIQUE DE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT TERRESTRE 11

A. Réseaux de la Route d'Asie et de Chemin de fer transasiatique 11

B. Facilitation des transports sur les réseaux asiatiques 13

IV. VERS LA VISION D'UN SYSTÈME INTERNATIONAL INTÉGRÉ DE TRANSPORT INTERMODAL ET DE LOGISTIQUE 13

A. Les interfaces intermodales en tant que moyen de développement 13

B. Développement et activation des couloirs de transport 15

V. QUESTIONS À EXAMINER 17

Introduction

1. Le transport joue un rôle essentiel dans le développement économique et commercial des pays et, partant, dans le bien-être de leur population. Pour produire des biens et des services les entreprises dépendent des transports qui leur permettent d'obtenir des matières premières, des pièces détachées, de la main d'œuvre et de l'énergie et de faire parvenir les biens manufacturés, les produits agricoles et les services aux consommateurs locaux et aux marchés internationaux. Par delà et à travers sa tâche principale consistant à assurer le déplacement des personnes et la circulation des biens, le transport a un impact considérable sur la vie de nombreuses personnes en contribuant à la création d'emplois et à rendre plus accessibles l'infrastructure et les services sociaux.

2. Au niveau national, des systèmes de transport de qualité sont une condition préalable à la réussite des politiques d'intégration au niveau sous-national, en particulier entre les zones rurales et les zones urbaines et, partant, à un processus de développement inclusif.

3. Au niveau international, l'existence d'un système de transport fonctionnant correctement ou l'accès à un tel système détermine le degré de participation des pays au commerce mondial. Des coûts de transport excessifs peuvent constituer un obstacle majeur à l'accès aux marchés étrangers du fait d'une compétitivité réduite. Cela est particulièrement vrai dans le cas des pays sans littoral de la région de la CESAP. Pour eux, une amélioration de la qualité de l'infrastructure et des services est perçue comme de plus en plus nécessaire pour instaurer des conditions propices à une participation plus équitable au commerce international avec tous les avantages qui peuvent en découler.

4 Un système des transports capable d'appuyer et de stimuler les processus de développement national et régional doit comporter deux éléments fondamentaux, à savoir une infrastructure des transports et des services de transport se développant en harmonie. L'infrastructure et les véhicules sont la partie la plus visible du système mais l'organisation et l'optimisation des services sont aussi importants. Une organisation efficace crée des liens entre l'infrastructure et le processus de développement économique et social et garantit une utilisation optimale de l'infrastructure déjà en place ou planifiée.

5 Le présent document passe en revue certains des effets économiques et sociaux bénéfiques les plus évidents que les investissements dans l'infrastructure de transports peuvent avoir sur le processus de développement. Il analyse l'impact général que la concrétisation de la vision d'un système international intégré de transport intermodal et de logistique en Asie et le Pacifique, tel qu'envisagé dans la Déclaration de Busan et le Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011) (E/ESCAP/63/13, chap. V), devrait avoir sur la croissance économique et le développement social dans la région.[1]

I. CONTRIBUTION DES TRANSPORTS À L'ÉCONOMIE

6. La contribution des transports à l'économie est confirmée par de nombreuses données empiriques qui montrent les effets bénéfiques d'une infrastructure et de services de transport convenables sur l'activité économique.

[1] Voir la résolution 63/9 de la Commission en date du 23 mai 2007.

7. Les retombées économiques et sociales positives des investissements dans l'infrastructure des transports vont haut delà de ce qui peut-être directement mesuré par les analyses traditionnelles coûts-bénéfices des projets d'investissement. Les projets relatifs à l'infrastructure des transports permettent de développer non seulement l'industrie des transports mais aussi l'économie, en ce sens que l'aménagement et l'entretien des infrastructures, ainsi que le fonctionnement des entreprises travaillant dans le domaine, y compris les fournisseurs de services de transport et de logistique, favorisent la création d'emplois et les activités génératrices de revenu. Le secteur des transports exerce aussi des effets qui vont au-delà de sa mission intrinsèque consistant à assurer le déplacement des personnes et l'acheminement des marchandises, dans la mesure où il contribue au développement d'autres secteurs de l'économie et désenclave les populations.

8. On trouvera dans le tableau 1 ci-après des données sur la valeur ajoutée du secteur des transports et de l'entreposage en pourcentage du produit intérieur brut (PIB) dans certains pays de la région. Ces données montrent que chaque dollar investi dans l'infrastructure, en grande partie par les pouvoirs publics, peut avoir un effet multiplicateur qui va bien au-delà des bénéfices commerciaux immédiats inhérents au transport des personnes et des marchandises. Dans la plupart des pays asiatiques, le secteur des transports représente une part importante du PIB; pourtant les dépenses d'investissement dans l'infrastructure des transports et l'entretien de cette infrastructure demeurent relativement faibles.

Tableau 1. Investissements et dépenses dans l'infrastructure des transports en comparaison de la valeur ajoutée du secteur des transports

(En pourcentage)

Pays	*Investissement et dépenses d'entretien dans l'infrastructure des transports en pourcentage du PIB*	*Valeur ajoutée du secteur des transports et de l'entreposage en pourcentage du PIB*
Bangladesh	1,2	9,7
Cambodge	1	7
Chine	4	5,7
Fédération de Russie	4,1	8,3
Inde	2,3	4,8
Iran (République islamique d')	1,6	6,7
Japon	2	6,4
Kazakhstan	2	11
Mongolie	2,1	13
Singapour	0,9	6,3
Thaïlande	3,9	8

Source: Annuaires statistiques, 2005, de la Banque asiatique de développement, de la Banque japonaise pour la coopération internationale et de la Banque mondiale.

A. Accès aux ressources, aux marchés et aux services

9. Une bonne infrastructure des transports et des services de transport convenables renforcent l'accessibilité, améliorent la qualité des liaisons et permettent de faire des économies de temps et d'argent. En favorisant la mobilité de la main d'œuvre et des ressources naturelles, des transports de qualité et bon marché rendent possible une spécialisation et des économies d'échelle, stimulent le commerce et la production et contribuent à l'expansion des marchés, autant de facteurs qui favorisent la concurrence, le regroupement et une distribution efficace.

10. De nouvelles routes créent un cercle vertueux en renforçant l'accès des agriculteurs aux marchés, avec pour conséquence un accroissement du nombre de consommateurs et, partant, de la demande de produits agricoles. Ce processus entraîne une augmentation du revenu qui a pour effet une amélioration du niveau de vie des agriculteurs et de leur famille qui se traduit, par exemple, par un meilleur accès à l'enseignement et aux services de santé. Des travaux de recherche menés dans les zones rurales au Bangladesh, en Chine, en Inde et en Indonésie montrent, par exemple, que ce sont les investissements dans les routes qui contribuent le plus à la productivité agricole et au recul de la pauvreté.

11. L'existence d'une infrastructure des transports et la disponibilité de services de transport ont aussi des implications dans des domaines comme la santé, l'enseignement et l'égalité des sexes. La Banque mondiale reconnaît que la réussite des programmes de services sociaux dépend des transports, en particulier routiers. Des études menées récemment par cet organisme ont révélé des différences marquantes dans plusieurs indicateurs sociaux relatifs à l'enseignement et aux soins de santé, qui dépendent de l'accessibilité des transports.[2]

12. En outre, l'amélioration de l'accessibilité des transports entraîne normalement une augmentation de l'offre de services de transport abordables. Les pauvres, en particulier les femmes et les enfants, des zones rurales peuvent ainsi bénéficier de possibilités d'accès plus fiables, abordables et ponctuelle aux établissements d'éducation et de santé. Dans certaines cas, l'infrastructure permet de faire bénéficier des services d'éducation ou médicaux des personnes dont la mobilité est restreinte du fait de handicaps physiques ou d'un manque de moyens. En Inde, pays où les chiffres officiels montrent que les emprunts pour payer les factures de soins de santé plongent 25 % des malades hospitalisés dans une extrême pauvreté, 20 à 30 médecins et infirmiers sillonnent le pays à bord du Lifeline Express pour dispenser des soins médicaux gratuits aux pauvres dans 15 états.[3] Ils ont déjà effectué 70 000 interventions chirurgicales utilisant trois blocs opératoires mobiles. Les moyens de transport permettent aussi d'assurer à domicile aux personnes des services commerciaux dont elles n'auraient pas pu bénéficier en raison de leur lieu de résidence. En Thaïlande, les employés d'une banque publique se déplacent à bord d'un bateau équipé d'appareils sans fil le long de la Chao Phraya pour fournir des services bancaires réguliers aux riverains.

---

[2] Banque mondiale, *Safe, Clean and Affordable Transport for Development: The World Bank Group's Transport Business Strategy for 2008-2012*, Washington, D. C., 2008 (document disponible en ligne à l'adresse www.worldbank.org/transport).

[3] Voir http://www.impactindia.org/lifeline.htm.

B. Répartition équilibrée du développement dans l'espace

13. Les moyens de transports donnent aux zones rurales la possibilité de tirer un meilleur parti des possibilités offertes par le développement. Des services de transport de qualité et une bonne infrastructure des transports favorisant les entreprises et le commerce ruraux. Les projets dans le domaine de l'infrastructure des transports ont des effets directs et indirects sur la réduction de la pauvreté dans les zones rurales. L'effet direct tient à la demande de mains-d'œuvre non qualifiée et à l'argent déboursé sous forme de salaires pendant la phase d'aménagement. La baisse des coûts du transport accroît la mobilité des pauvres, leur permettant de rechercher un emploi dans d'autres régions.

14. Comme les pays se développent davantage dans les régions côtières qu'à l'intérieur des terres, il est important d'assurer une répartition plus équilibrée dans l'espace. Un système de transport performant est non seulement indispensable pour une efficacité accrue mais constitue aussi un moyen de promouvoir un développement plus équitable entre les ensembles territoriaux tant au niveau national qu'international. Un tel développement assure en outre une intégration plus efficace des marchés de l'arrière pays dans l'économie.

15. Une meilleure accessibilité est encore plus cruciale pour les pays sans littoral qui souffrent d'un accès insuffisant aux marchés régionaux et mondiaux. De tels pays doivent supporter les coûts inhérents à leurs handicap au passage des frontières terrestres et lors du transit par les pays voisins. Une amélioration de l'accessibilité des moyens de transport permet aux pays en développement sans littoral de participer au processus de mondialisation et d'en bénéficier.

C. Effet multiplicateur des transports sur l'économie

16. Les transports sont une source importante d'emplois directs (conducteurs, agents d'entretien, personnel d'exploitation, etc.). Le chemin de fer compte traditionnellement parmi les gros employeurs dans de nombreux pays. Par exemple, les chemins de fer chinois, indien et russe emploient respectivement 1 500 000, 1 450 000 et 980 000 personnes. La masse des employés est encore plus importante si les emplois procurés par les réseaux ferroviaires urbains sont pris en compte. D'autres emplois sont assurés par l'industrie du transport routier. Bien qu'il n'existe pas de chiffres exacts pour l'ensemble de la région, la Banque mondiale a estimé en 2007 que rien qu'en Chine, il y avait environ 3 millions de fournisseurs de services de transport routier, le plus important exploitant un parc de 3 000 poids lourds.[4] Selon des chiffres de la Banque mondiale datant de 2005, le nombre des chauffeurs de camion est estimé en Inde à 4 million.[5] Ces chiffres ne tiennent pas compte des personnes employées dans les transports publics urbains (autobus, taxis ou cyclopousses).

---

[4] Voir Banque mondiale, "An overview of China's transport sector – 2007", East Asia Transport, Energy and Mining Sector Unit, working paper No. 15, Final report, 19 décembre 2007, par. 133 (document disponible en ligne à l'adresse www.worldbank.org/eaptransport).

[5] Banque mondiale, India: "Road transport service efficiency study", Energy & Infrastructure Operations Division, South Asia Regional Office, 1er novembre 2005, par. 1.53 (document disponible en ligne à l'adresse http://www.worldbank.org/transport/transportresults/region/sar/rd-tran-final-11-05.pdf).

17. Dans les pays développés, l'industrie des transports emploie selon les estimations 3 à 7 % de la population active. En République de Corée par exemple, un peu plus d'un million de personnes travaillent dans ce secteur sur une population active de 23,8 millions, ce qui représente 4,3 %. Ce pourcentage est très probablement plus élevé dans les pays en développement où la restructuration et la rationalisation du secteur ne s'est peut-être pas faite sur une large échelle.

18. À ces chiffres, il faut ajouter les nombreux emplois que le secteur des transports a contribué à créer dans des branches d'activité étroitement liées à sa planification, son développement et son exploitation, dont les fournisseurs de logistique, les compagnies d'assurance, l'industrie automobile, les entreprises s'occupant de l'aménagement et de l'entretien de l'infrastructure, ainsi que le secteur de la recherche-développement sur les technologies liées au transport.[6] En Thaïlande, l'industrie automobile était en 2006 le troisième employeur du pays, avec, selon les estimations, 300 000 travailleurs répartis entre 16 grandes entreprises d'assemblage, 709 fournisseurs de matériel d'origine et 1 100 sociétés opérant en tant que fournisseurs locaux de matériel de rechange.[7] Le secteur des transports crée aussi des emplois publics, par exemple dans les domaines de la planification des transports et de l'application des lois relatives au transport.

D. Impact de la facilitation des transports internationaux sur le développement

19. À part l'impact des investissements dans l'infrastructure des transports, il y a plusieurs effets positifs liés aux politiques de facilitation du commerce et des transports, en particulier celles qui simplifient le passage des frontières. Ces effets positifs tiennent à l'impact sur le commerce de telles politiques, qui ont été décrits par différentes sources, encore qu'il n'y ait pas vraiment eu d'analyse coûts-bénéfices.

20. Toutefois, de l'avis général, les mesures de facilitation profitent à l'industrie des transports, aux commerçants, aux consommateurs et aux économies nationales grâce à l'accélération du processus de dédouanement, à la simplification des formalités et à la réduction des coûts de manutention, de stockage et administratifs. Elles augmentent l'efficacité des transports, contribuent à promouvoir le commerce et les investissements et améliorent l'efficacité de la production, favorisant ainsi le développement économique. Des études de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) montrent qu'une réduction de 1 % du coût direct et indirect des formalités peut entrainer une augmentation des recettes commerciales de 42 milliards de dollar à travers le monde.[8]

---

[6] En Thaïlande, par exemple, au premier trimestre de 2008, 1 150 000 personnes étaient employées dans les secteurs du transport, de l'entreposage et de la communication (Report on the Labour Force Survey, Bureau statistique national, Ministère des technologies, de l'information et de la communication).

[7] Ambassade du Danemark à Bangkok, Conseil danois du commerce, «Sector overview: the automotive industry in Thailand», 20 juin 2006 (document disponible en ligne à l'adresse www.ambbangkok.um.dk).

[8] Organisation de coopération et de développement économiques, *The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, Policy Brief, 2005, table 1 (document disponible en ligne à l'adresse www.oecd.org/dataoecd/58/25/35459690.pdf). La Banque mondiale, dans son document intitulé «*Global Economic Prospects 2004: Realizing the Development Promise of the Doha Agenda*», indique que la richesse dans le monde a baissé de 75 milliards de dollars par an pour chaque point de pourcentage d'augmentation des coûts imposés au commerce par les programmes destinés à renforcer la sécurité aux frontières.

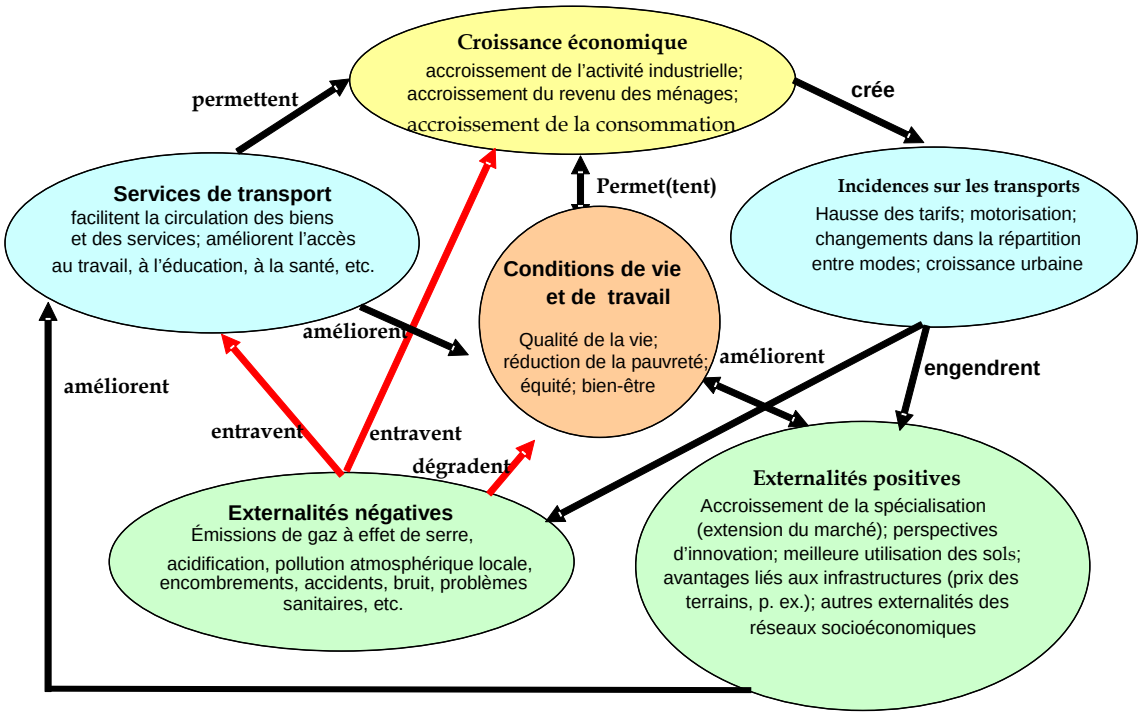
21. Les mesures de facilitation profitent également aux pays par le biais de la réduction des coûts de personnel, de gestion et administratifs et de l'augmentation de la compétitivité commerciale. Selon une étude établie par l'Association de coopération économique Asie-Pacifique (APEC),[9] l'Office philippin des douanes a économisé environ 20 dollars par transaction grâce à une réforme douanière, et la Thaïlande a augmenté de 1,2 milliards de dollars son revenu annuel en utilisant le Système d'échange de données informatisé.

II. DÉVELOPPEMENT DURABLE DES TRANSPORTS

A. Concepts et définition

22. À l'instar de la plupart des entreprises humaines, le développement des transports a à la fois des effets bénéfiques et néfastes. La figure I rend compte du vaste éventail d'effets bénéfiques et néfastes que les transports peuvent avoir sur l'économie, l'environnement et la société. Si le rôle du transport a un processus de développement équitable et inclusif est largement reconnu, des efforts considérables doivent encore être faits pour mettre en place un processus de prise de décision plus rationnel dans l'optique d'un développement durable des transports qui tienne compte de ses effets bénéfiques et néfastes externes sous tous leurs aspects.

Figure I. Illustration schématique des liens entre transports et développement économique



Source: ESCAP, « Questions émergentes concernant les transports : politique et évaluation intégrées pour le développement de transports durables » (E/ESCAP/MCT/SGO/8), 2006).

[9] Australie, «APEC economies: Realizing the benefits of trade facilitation», étude du Ministère australien des affaires étrangères et du commerce destinée à la réunion ministérielle sur la coopération économique en Asie-Pacifique, tenue à Los Cabos, Mexique, les 23 and 24 octobre 2002.

23. Selon la définition du développement durable adoptée par la Commission mondiale de l'environnement et du développement[10] et l'Organisation de coopération et de développement économiques,[11] quatre principaux éléments conditionnent le « développement durable des transports »: accès/encombrement, santé, écologie/pollution et changement climatique et couche d'ozone. Ces éléments mettent fortement l'accent sur la dimension environnementale de la durabilité. Une définition plus globale et complète du développement durable des transports dans la région pourrait inclure un plus vaste éventail de questions de développement comme indiqué dans le tableau 2.

24. Cette définition opérationnelle possible pour la région de la CESAP serait conforme à celle proposée par le Conseil mondial des entreprises pour le développement durable, qui définit la mobilité durable comme la capacité de répondre aux besoins de la société sur les plans de la liberté de déplacement, de l'accès, de la communication, du commerce et de l'établissement de relations sans que cela se fasse au détriment d'autres valeurs humaines ou écologiques essentielles tant au présent qu'à l'avenir.[12]

B. Évolution future souhaitable dans le secteur des transports

25. Une fois que la notion de transport durable est définie, la question fondamentale qui se pose aux décideurs est celle de savoir « quel dosage de mesures est nécessaire pour progresser vers un secteur des transports plus durable? ».

26. Une façon de répondre à cette question hautement politique consiste à établir des scénarios d'évolution souhaitable dans le secteur des transports pour les prochaines décennies.

27. Il faut, pour commencer, établir un scénario de « situation inchangée » et/ou un scénario de « dynamique inchangée ». Le scénario de situation inchangée est plus restrictif en ce sens qu'il présuppose qu'il n'y aura aucun changement dans les politiques et les comportements dans les années qui viennent. En conséquence, un scénario de dynamique inchangée fondé sur l'hypothèse selon laquelle les tendances actuelles se maintiendront quant aux principales dynamiques de changement sous jacente, est préféré.

---

[10] Le rapport de 1987 de la Commission mondiale de l'environnement et du développement intitulé « Notre avenir à tous » a défini le développement durable comme « le développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la possibilité pour les générations à venir de satisfaire les besoins », ce qui présuppose un développement durable sur les plans environnemental, social et économique.

[11] Organisation de coopération et de développement économiques, *Policy Instruments for Achieving Environmentally Sustainable Transport* (Paris, 2002); et Ibid, *Guidelines towards Environmentally Sustainable Transport.*

[12] Conseil mondial des entreprises pour le développement durable, *Mobility 2001 – World Mobility at the End of the Twentieth Century and its Sustainability* (Genève, 2001) (document disponible en ligne à l'adresse www.wbcsd.org/web/projects/mobility/english_full_report.pdf).

Tableau 2. Définition d'un système de transport durable

Définition de l'OCDE	***Accès/encombrement***	(i)	Offre un *accès* sur économiquement *viable* et socialement acceptable aux personnes, aux lieux, aux biens et aux services
	Santé	(ii)	Respecte les objectifs généralement admis en matière *de santé et de qualité de l'environnement*, tels que ceux qui ont été fixés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) concernant *les polluants atmosphériques et le bruit*
	Écologie/pollution	(iii)	Protège les écosystèmes en évitant le dépassement *des charges et niveau critiques pour l'intégrité des écosystèmes*, notamment ceux qui ont été définis par la Commission économique pour l'Europe (CEE) à propos de l'acidification de l'eutrophisation et de l'ozone troposphérique
	Changements climatiques et couche d'ozone	(iv)	N'aggrave pas des *phénomènes planétaires* négatifs tels que le changement climatique et l'appauvrissement de la couche d'ozone stratosphérique
Éléments ajoutés par la CESAP	***Institutions***	(v)	Favorise une bonne gestion des systèmes de transport (en d'autres termes la gestion du secteur est participative, axée sur le consensus, responsable, transparente, réactive, efficace, équitable, inclusive et respecte la règle de droit
		(vi)	Met en place des mécanismes et arrangements institutionnels qui ont une approche globale et intégrée de la planification et du développement
	Questions sociales et objectifs du Millénaire pour le développement	(vii)	Répond aux besoins de tout les groupes de la société et appuie les buts et les objectifs du développement convenus lors des grands sommets et conférences des Nations Unies, notamment lors du Sommet du Millénaire (appelés objectifs du Millénaire pour le développement)
		(viii)	Assure un *niveau convenable de service*s de transport abordables, fiables, efficaces et rapides
	Ressources	(ix)	Optimise l'utilisation des ressources naturelles de façon à garantir un emploi durable de *l'énergie, des terres et les matériaux*
	Gestion du capital	(x)	Adopte et applique des systèmes d'entretien, de réparation et d'élimination adéquats tout au long du cycle de vie de chaque bien
	Technologie	(xi)	Favorise l'utilisation de technologies qui sont compatibles avec le niveau de développement
		(xii)	Appuie la recherche-développement dans les technologies des transports tant existantes que nouvelles
	Financement	(xiii)	Garantit de solides structures financières et des systèmes de tarification efficaces qui appuient la viabilité économique de l'infrastructure et des services
	Croissance équilibrée dans l'espace	(xiv)	Assure une *croissance économique* à long terme *de nature à profiter à toutes les régions du pays*, aussi bien les zones urbaines que les zones rurales, l'arrière pays et les régions frontalières
	Questions relatives au passage des frontières	(xv)	Facilite la *circulation fluide des marchandises et des personnes à travers les frontières nationales*, y compris dans le cadre du transit, concourt ainsi à l'intégration économique régionale de même qu'à la paix, à la stabilité et aux relations de bon voisinage entre les pays

28. Le tableau 3 donne une indication de différents types d'éléments pouvant être incorporés aux quatre éléments figurant dans la définition du transport durable émanant de l'OCDE.[13] L'étape suivante consiste à associer à chacun de ces éléments une évolution future souhaitable susceptible de contribuer à la durabilité des transports. La colonne de droite du tableau 3 contient des exemples d'une telle évolution.

29. L'OCDE donne un exemple de l'application des techniques d'analyse fondées sur des scénarios dans le contexte des efforts en vue d'un environnement durable. Les experts de l'OCDE et ses États membres, dont quelques membres de la CESAP, se sont servis de ces techniques pour déterminer le dosage harmonieux de politiques nécessaire (démarches à suivre) pour assurer la durabilité des systèmes de transport dans leurs pays respectifs d'ici à 2015. Il ressort de l'étude que les coûts de transport externes des pays membres de cette organisation pourraient être réduits de 39 % au cours de la période 1990-2015, chiffre à comparer avec des prévisions tablant sur une augmentation de 30 % de ces coûts au cours de la même période dans le cas d'un scénario de situation inchangée.

30. Parmi les autres exemples d'évaluation intégrée applicable au secteur des transports faisant appel à une analyse fondée sur un scénario figurent le modèle des Couches[14] et le modèle Threshold 21 (seuil 21).[15, 16]

[13] Le tableau original figurant dans le document E/ESCAP/MCT/SGO/8 contenait d'autres éléments, à savoir : tous les villages seront reliés par des routes carrossables d'ici 2030; tous les pays membres de la CESAP, y compris les pays sans littoral et les régions intérieures, participeront aux réseaux internationaux de production d'ici 2030; il y aura une meilleure intégration des modes de transport, ainsi qu'une amélioration de la logistique nationale qui conféreraient aux transports une grande efficacité et fiabilité.

[14] Shell International BV., «Shell energy scenarios to 2050», 2008.

[15] «Threshold 21 Model Project for Conservation International: Strategic Options for Papua, Indonesia», Millennium Institute, janvier 2003.

[16] Bassi, A.M., «Modelling U.S. Energy with Threshold 21 (T21)», Millennium Institute, février 2006.

[17] Voir résolution 60/4 de la Commission du 28 avril 2004.

Tableau 3. Implications d'un scénario de dynamique inchangée comparé à un scénario de transport durable pour la région de la CESAP au cours de la période 2006-2030

N^{os}	Implications d'un scénario avec dynamique inchangée	Scénario de transport durable
1a	Les encombrements risquent de s'aggraver dans les zones urbaines et sur les principaux axes de transport de marchandises des pays développés comme des pays en développement.	On s'emploie activement à maîtriser les niveaux d'encombrement et à les réduire à l'aide d'un ensemble de mesures, dont les instruments du marché et la promotion du passage à d'autres modes de transport.
1b	Les accidents se produisant sur les routes de la région pourraient faire quelque 610 000 victimes en 2020.	En 2030, le taux de mortalité sur les routes de la région, par véhicule automobile, est ramené au taux moyen mondial actuel.
2a	L'incidence de la pollution atmosphérique locale sur la santé un sujet de préoccupation majeur dans les agglomérations urbaines d'Asie.	En 2015, la pollution atmosphérique locale est fortement réduite dans les pays en développement.
2b	La pollution sonore ne diminuera pas.	La pollution sonore est réduite, en particulier le long des axes routiers et ferroviaires et à proximité des aéroports très fréquentés.
3	Les charges critiques seront dépassées pour certains écosystèmes dans les prochaines décennies.	Le dépassement des charges critiques est évité sur la majeure partie du territoire de la région.
4a	Les quantités absolues d'émissions d'oxydes d'azote ($NO_{x)}$ et de monoxyde de carbone (CO) provenant des transports resteront plus ou moins stationnaires ou diminueront légèrement d'ici à 2030.	Les émissions de NO_x et de CO provenant des transports sont fortement réduites en 2010, tombant à des niveaux situés entre un tiers et la moitié des niveaux actuels.
4b	Les émissions de dioxyde de carbone (CO_2) provenant des transports continueront d'augmenter plus vite que celles de la plupart des autres sources.	L'augmentation des émissions de CO_2 provenant des transports ralentit, mais leur part dans le volume total des émissions de ce gaz continue de croître jusqu'en 2030.

Sources: Conseil mondial des entreprises pour le développement durable, *Mobilité 2030: les enjeux de la mobilité durable – Le projet Mobilité durable* (2004); Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, *Changements climatiques 2001: Troisième rapport d'évaluation* (2001); Banque mondiale, *Cities on the Move – A World Bank Urban Transport Review* (Washington, 2002); CESAP, *Enhancing Regional Coperation in Infrastructure Development, including that Related to Disaster Management* (ST/ESCAP/2408) (publication des Nations Unies, numéro de vente E.06.II.F.13), chap. III, «Transport infrastructure» et *Toward an Asian Integrated Transport Network*, Monograph Series on Managing Globalization, N^{o} 1 (ST/ESCAP/2399); "Politique et evaluation intégrées pour le développement de transport durables" (E/ESCAP/MCT/SGO/8).

C. Évaluation intégrée

31. La méthode fondée sur les scénarios décrite ci-dessus n'est pas la seule à pouvoir être employée dans le contexte d'une évaluation intégrée. Il s'agit toutefois d'une méthode qui peut être utilisée dans une perspective stratégique par des décideurs de haut niveau.

32. Il est important de noter l'existence de synergies entre les différents outils et processus d'évaluation au niveau du projet, du programme/plan et de la prise de décision mais que ces outils et processus ont des fonctions différentes quoiqu'intimement liées. Par exemple, des études d'évaluation d'impact peuvent être utilisées pour un projet consacré à l'aménagement d'une route entre deux villes mais ne peuvent cependant pas répondre à la question de savoir si une route doit être construite entre ces deux villes.

33. Au niveau du projet, la plupart des pays se sont dotés de procédures d'évaluation de l'impact sur l'environnement. Des études d'impact environnemental et/ou des analyses d'impact environnemental et social (notamment sur la pauvreté) sont aujourd'hui exigées par les banques de développement, les institutions financières internationales et différents donateurs.

34. Les sections ci-après du présent document traitent de l'impact général que pourraient avoir sur le développement économique et social régional les efforts en cours du secrétariat en matière de transport, notamment la promotion des réseaux de la Route d'Asie et de chemin de fer transasiatique, conformément à l'objectif à long terme que constitue la création d'un réseau international intégré de transport intermodal et de logistique dans la région de l'Asie et du Pacifique.

35. Pour un examen plus approfondi de certains aspects environnementaux et sociaux du processus de développement durable des transports, voir les documents « Transport et environnement : consommation (utilisation) d'énergie et émissions » (E/ESCAP/CTR/3) et « Transports et société : amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique » (E/ESCAP/CTR/4).

III. PROJET ASIATIQUE DE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT TERRESTRE

36. Ayant reconnu tôt le lien existant entre une infrastructure et des services de transport efficaces d'une part, et le développement économique et social de l'autre, la Commission a été amenée à lancer, à sa quarante-huitième session, la Décennie des transports et des communications pour l'Asie et le Pacifique. Afin d'atteindre les objectifs de la Décennie relatifs au transport terrestre, la Commission a approuvé le projet de développement des infrastructures de transport terrestre en Asie qui comprend la Route d'Asie, le Chemin de fer transasiatique et la facilitation des transports terrestres.

A. Réseaux de la Route d'Asie et de Chemin de fer transasiatique

37. Le projet de développement des infrastructures de transport terrestre en Asie, exécuté en étroite collaboration avec les pays membres, a été salué par les gouvernements de la région en tant

que mécanisme souple permettant d'obtenir des informations utiles pour la définition des projets prioritaires relatifs à l'infrastructure nationale des transports, en vue de leur intégration éventuelle dans le processus de mise en place des réseaux routiers et ferroviaires intra et interrégionaux. En conséquence, la configuration des réseaux de la Route d'Asie et de Chemin de fer transasiatique a été définie au moyen d'une série d'études de couloir. À ce jour, le réseau de la Route d'Asie compte 141 000 km de routes et d'autoroutes dans 32 pays membres tandis que le réseau de Chemin de fer transasiatique comprend 81 000 km de voies ferrées desservant 28 pays membres.

38. Les deux réseaux sont évidemment la somme d'infrastructures routières et ferroviaires nationales conçues et exploitées au départ pour répondre à des priorités nationales. Tout en étant conscients de l'importance du développement des transports nationaux, les gouvernements de la région ont constaté que la croissance du commerce international faisait qu'il fallait accorder plus d'attention aux liaisons internationales et au trafic transfrontière. En conséquence, les pays ont décidé de définir un cadre pour examiner et planifier l'expansion, l'amélioration et l'exploitation des réseaux de la Route d'Asie et de Chemin de fer transasiatique et estimé que des accords intergouvernementaux dans ce domaine assureraient le cadre requis.

39. L'Accord intergouvernemental sur le Réseau de la Route d'Asie[17] est entré en vigueur en juillet 2005; quant à l'Accord intergouvernemental sur le Réseau de Chemin de fer transasiatique,[18] il a été signé par les 22 pays membres, et 7 d'entre eux en sont déjà devenus parties. L'Accord sur le Réseau de Chemin de fer transasiatique prendra effet dès que deux autres membres auront déposé leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation auprès du Bureau des affaires juridiques, au Siège de l'Organisation des Nations Unies.

40. Bien que d'importantes ressources aient été allouées au développement des deux réseaux, beaucoup reste à faire: a) les normes de construction, d'entretien et d'exploitation des deux réseaux doivent être uniformisées et b) plusieurs liens manquants doivent être construits.

41. Depuis l'entrée en vigueur de l'Accord intergouvernemental sur le Réseau de la Route d'Asie en 2005, des progrès considérables ont été accomplis. Dix mille kilomètres du réseau ont été améliorés pour qu'ils répondent aux normes minimales ou puissent être classés dans la catégorie supérieure. Toutefois, 12 000 kilomètres ou 9 % du réseau sont encore au-dessous des normes. Selon une récente étude de la CESAP,[19] environ 26 milliards de dollars ont été investis ou affectés en vue du développement de différents tronçons de la Route d'Asie dans les pays membres. La même étude indique que 121 projets prioritaires, nécessitant 18 milliards d'investissements supplémentaires, visant à améliorer quelque 26 000 km du réseau ont été élaborés.

[18] Résolution 62/4 de la Commission du 12 avril 2006, annexe.

[19] *Priority Investment Needs for the Development of the Asian Highway Network* (ST/ESCAP/2424).

42. De même, d'entente avec les pays membres du Réseau de Chemin de fer transasiatique, le secrétariat estime que 15 million de dollars sont nécessaire pour construire environ 6 500 km de liens manquants qui permettraient d'achever l'aménagement du réseau tel qui est conçu actuellement. D'autres investissements sont nécessaires pour assurer l'interopérabilité et le transfert entre les pays voisins.

B. Facilitation des transports sur les réseaux asiatiques

43. L'élimination des obstacles institutionnels et réglementaires pour une utilisation plus efficace de l'infrastructure physique des transports en place est un grand objectif, notamment dans un contexte caractérisé par un manque de ressources. Dans cette optique, parallèlement à la mise en place des réseaux de transport régionaux, l'adoption de règles et de normes communes peut jouer un rôle clef dans la facilitation du transport en transit.

44. Dans sa résolution 48/11 du 23 avril 1992 sur les modes de transports routiers et ferroviaires sous l'angle des mesures de facilitation, la Commission a recommandé aux membres et membres associés de songer, s'ils ne l'ont pas déjà fait, à adhérer à sept conventions internationales relatives à la facilitation des transports terrestres internationaux, qui constituent les éléments de base des règles et normes communes pour une circulation efficace sur les réseaux de la Route d'Asie et de Chemin de fer transasiatique.

45. Avec l'entrée en vigueur de l'Accord international sur le Réseau de la Route d'Asie et la signature de l'Accord intergouvernemental sur le Réseau de Chemin de fer transasiatique, l'harmonisation au niveau régional du transport transfrontière sera encore renforcée conformément à la résolution 48/11.

IV. VERS LA VISION D'UN SYSTÈME INTERNATIONAL INTÉGRÉ DE TRANSPORT INTERMODAL ET DE LOGISTIQUE

46. Les réseaux de la Route d'Asie et de Chemin de fer transasiatique constituent les deux principaux jalons d'un système international intégré de transport intermodal et de logistique couvrant l'ensemble de la région, tels qu'envisagé dans la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et le Programme d'action connexe, phase I (2007-2011).

A. Les interfaces intermodales en tant que moyen de développement

47. Les liaisons constituant les réseaux de la Route d'Asie et de Chemin de fer transasiatique étant déjà en place, l'accent peut être mis à présent sur l'intégration intermodale qui aidera les pays asiatiques à renforcer leur capacité de commercer les uns avec les autres et avec le monde et permettra de faire bénéficier les arrières pays et les pays sans littoral des fruits du développement économique et commercial.

48. Les interfaces intermodales telles que les ports secs et les dépôts intérieurs de conteneurs constituent des éléments important de l'intégration intermodale. Des interfaces intermodales stratégiquement situées au point de convergence des réseaux de divers modes de transport permettent de transférer les marchandises, notamment celles transportées dans des conteneurs standard, d'un mode de transport à un autre de façon efficace, assurant ainsi l'utilisation optimale des réseaux dans leur ensemble. Non seulement ces interfaces sont importantes dans les ports maritimes mais les avantages qu'elles présentent dans les points de convergence intérieurs sont aussi de plus en plus reconnus.

49. La mise en place d'interfaces intermodales peut en particulier stimuler l'économie en attirant des industries manufacturières et de transformation de produits agricoles et des services connexes. Les services de transport et les prestations qui s'y rattachent, tels que l'acheminement du fret, la logistique, ainsi que les services douaniers, sanitaires et phytosanitaires seraient disponibles dans ces interfaces. Parmi les autres services à valeur ajoutée figureraient le stockage, l'entreposage, l'évaluation, la distribution et les prestations connexes. En outre, les ports secs peuvent se transformer en zones économiques spéciales regroupant un plus vaste éventail d'industries et de services. On trouve le même potentiel de croissance et de développement autour des ports maritimes, qui ont apporté la prospérité aux zones côtières de la région en favorisant une concentration de l'activité économique et des services, ce qui a eu pour effet d'attirer, dans un processus autoentretenu d'autres facteurs de production, en particulier la main d'œuvre mobile.

50. D'autre part, des transports efficaces et le regroupement d'industries autour d'interfaces intermodales attirent les investissements étrangers directs (IED). Une enquête effectuée par l'Organisation japonaise du commerce extérieur au début de 2008 auprès de sociétés japonaises pour obtenir leur sentiment au sujet du climat des affaires en Asie a montré que les entreprises manufacturières et commerciales considéraient une infrastructure insuffisante et une industrie dispersée comme des obstacles majeurs à l'expansion de leur activité dans certaines régions.[20]

51. Certains pays de la région ont déjà commencé à ressentir les effets économiques positifs de la mise en place d'interfaces intermodales. L'aménagement d'installations intermodales intérieures par la Container Corporation of India (CONCOR) s'inscrit dans le cadre d'un processus d'amélioration de la capacité et des services du Chemin de fer indien mené depuis 20 ans. Détachée du Chemin de fer indien en 1988, cette société a commencé à opérer en 1989 avec sept dépôts intérieurs de conteneurs; le nombre de ces dépôts est aujourd'hui de 57, dont 48 d'import-export. Le volume géré par la CONCOR est passé de 52 000 EVP en 1989-1990 a plus de 2,1 millions en 2006-2007. Ces chiffres rendent compte des efforts de l'Inde pour développer son infrastructure des transports et de l'attrait du pays en tant que centre d'externalisation pour certaines sociétés, avec pour conséquence une

[20] Organisation japonaise du commerce extérieur, *Survey on International Operations of Japanese Firms (FY2007)*, 26 mars 2008 (document disponible en ligne à l'adresse http://www.jetro.go.jp/en/news/releases/20080326078-news/survey 080326.pdf).

croissance économique de 8,6 % en moyenne par an entre 2002 et 2006. Le Chemin de fer indien envisage d'investir 50 milliards de dollars dans l'amélioration de la capacité et la remise en état du réseau au cours du onzième plan quinquennal qui va de l'exercice biennal 2007-2008 à l'exercice biennal 2011-2012, période durant laquelle le volume du trafic intermodal devrait quintupler, en passant de 20 millions à 100 millions de tonnes.

52. En République de Corée, les deux principaux ports de conteneurs sont ceux de Busan et de Gwangyang qui occupaient respectivement en 2006 la cinquième et la cinquante-sixième place à l'échelle mondiale.[21] Les deux ports sont au service d'un arrière pays générateur de commerce dominé par la capitale Séoul mais qui comprend aussi plusieurs grandes villes industrielles situées dans le centre et le sud-ouest du pays. Pour répartir les flux commerciaux entre les principaux ports du pays et l'arrière pays, six grands dépôts intérieurs de conteneurs sont déjà en place ou en création. La première de ces installations a été aménagée à Uiwang, au sud de Séoul, en 1993. Outre qu'il contribue à la croissance économique du pays, qui s'est élevée en moyenne à 4,4 % par an au cours de la période allant de 1995 à 2005,[22] ce dépôt intérieur de conteneurs emploie 1 000 personnes et génère un revenu annuel de plus d'un million de dollars sous forme de taxes pour les collectivités locales.

B. Développement et activation des couloirs de transport

53. Afin de tirer le maximum de profit des investissements dans le domaine des transports, il est souhaitable d'appliquer des politiques de développement des transports incluant des initiatives de facilitation des investissements. De telles initiatives peuvent être lancées de préférence dans les zones à fort potentiel situées le long des réseaux de la Route d'Asie et de Chemin de fer transasiatique. En associant l'aménagement d'interfaces intermodales au regroupement des activités économiques, les réseaux, qui ne faisaient jusque-là qu'assurer les transports, sont devenus un facteur de développement économique.

54. Cette réorientation des activités de planification des transports peut contribuer dans une large mesure à stimuler le développement économique des collectivités, grandes ou petites, vivant le long d'un moyen de transport donné. Le couloir industriel Tokyo-Osaka, qui s'est développé le long des principales infrastructures ferroviaires et routières japonaises, représenterait deux tiers du produit intérieur brut du pays. Le Gouvernement indien élabore à présent une stratégie similaire pour le couloir Mumbai-Delhi. Ce couloir industriel s'étendrait sur six états et desservirait une région ou vivent 180 millions d'habitants. Le Ministère du commerce indien s'attend à ce que le couloir entraîne une augmentation de 15 % du volume de l'emploi, de 28 % de la production industrielle et de 38 % des exportations dans les cinq années qui suivront son aménagement.

---

[21] *Containerization International Yearbook*, 2008.

[22] The Economist, *The World in Figures*, 2008.

55. De tels programmes, qui peuvent être élaborés au niveau national, se prêtent aussi à une approche régionale coordonnée. Dans les deux cas ce sont les investissements dans l'infrastructure des transports qui préparent le terrain au développement des activités économiques à l'intérieur et à l'extérieur du secteur des transports et ouvrent des perspectives dans ce domaine. De cette manière, il est fait en sorte que les investissements dans le secteur des transports déclenchent le processus d'intégration auquel l'infrastructure et les services de transport sont censés contribuer. Cet aspect revêt une importance particulière quant il s'agit de créer des liaisons entre les pays sans littoral et les ports maritimes. L'aménagement de l'infrastructure nécessaire pour assurer l'accès à la mer contribue à la fois au développement des pays sans littoral et à celui des pays de transit, créant une situation profitable à tous et conduisant à une approche commune de la problématique du développement économique le long des couloirs de transit.

56. Les investissements dans l'infrastructure des transports doivent aller de pair avec des mesures de facilitation de nature à assurer la fluidité du transport des personnes et des biens le long des couloirs. De telles mesures consisteraient à élaborer des accords sous-régionaux et à les appliquer, à simplifier les modalités de passage aux frontières, à mettre en place les cadres institutionnels voulus, et notamment à renforcer les mécanismes de coordination du processus de facilitation du commerce et des transports. Ces mesures revêtent une importance particulière lorsqu'il s'agit de répondre aux besoins des pays en développement sans littoral dans leurs efforts pour surmonter leurs obstacles géographiques en moyen de liaisons terrestres.

57. Lorsqu'on cherche à favoriser la faisabilité des investissements dans l'infrastructure des transports le long d'un couloir de transit, il importe au plus au point à la fois pour le pays de transit et le pays sans littoral de repérer des sites pour des noyaux de développement économique et de créer de tels noyaux. Les mêmes principes s'appliquent à l'évaluation des besoins en infrastructure pour désenclaver des régions reculées d'un pays de façon à assurer des chances égales de développement à l'ensemble de la population.

58. Les avantages des projets régionaux et internationaux de transport – par exemple la Route d'Asie et le Chemin de fer transasiatique, en tant que réseaux de grandes voies reliant des partenaires commerciaux voisins et plus distants – sont plus grands que ceux qui peuvent être tirés de projets nationaux dans la mesure où ils ont non seulement une dimension nationale mais aussi régionale et sous-régionale voire mondiale. De fait, de tels avantages sont reconnus dans les politiques de prêt des institutions financières internationales, telles que la Banque mondiale, la Banque asiatique de développement et la Banque islamique de développement, qui ont indiqué que des fonds d'assistance technique spéciaux pouvaient être alloués, en plus des montants destinés aux pays pris individuellement, à des projets de portée régionale, et que les projets relatifs à la Route d'Asie et au Chemin de fer transasiatique remplissaient les conditions requises pour en bénéficier.

59. Toutefois, les approches traditionnelles de l'évaluation des projets de transport mettent généralement l'accent sur les coûts financiers directs et les bénéfices immédiats pour les utilisateurs et négligent, en conséquence, les retombées positives de plus vaste portée pour l'économie. En conséquence, l'analyse traditionnelle coûts-bénéfices débouche généralement sur la conclusion que les projets de développement de l'infrastructure transfrontière des transports, où le trafic est par la force des choses, faible au départ, sont onéreux à moins qu'ils aient des effets économiques et sociaux positifs à la fois quantifiables et non quantifiables. Une méthode plus appropriée pour définir et mesurer ces effets avec précision doit être élaborée et approuvée à l'échelle de la région.

60. En ce qui concerne le financement des projets de transport régionaux, la méthode du financement destinée à surmonter les obstacles quant à la viabilité du projet peut être efficace. Il s'agit en l'occurrence de mesurer l'écart entre le rendement d'un projet d'infrastructure et le taux de rendement économique. La différence est généralement très importante, en particulier dans le cas de projets régionaux relatifs à l'infrastructure des transports, en sorte que les projets régionaux de chemin de fer et de routes transfrontières sont moins intéressants pour les bailleurs de fonds du secteur privé lorsqu'ils sont évalués au moyen d'une analyse coûts-bénéfices de type classique.

61. L'Inde a acquis une grande expérience dans l'allocation de fonds (généralement jusqu'à 20 % du financement) pour surmonter les obstacles liés à la viabilité de façon à rendre le projet attrayant pour le secteur privé. Pour élargir cette approche, le Research and Information System for Developing Countries (RIS) a proposé la création d'un fonds commun relevant des gouvernements asiatiques sur le modèle déjà éprouvé de la société indienne de financement de l'infrastructure. Il était envisagé d'autoriser le fonds, dont le capital s'élèverait à 300 milliards de dollars, à contracter des emprunts prélevés sur les réserves de change des banques asiatiques (qui étaient de l'ordre de 2 000 milliards de dollars en 2007) au taux des bons du trésor des États-Unis de 30 ans et d'en investir le montant dans les indices boursiers à l'échelle mondiale. Les gains obtenus serviraient à pallier le manque de viabilité des projets à concurrence de 30 %. Ces gains devraient être de l'ordre de 15 milliards de dollars si 10 % des réserves de change asiatiques y étaient affectés.[23]

V. QUESTIONS À EXAMINER

62. Les délégations souhaiteront peut être échanger des informations sur les faits nouveaux et les problèmes relatifs au développement de l'infrastructure des transports et à la facilitation des transports, y compris les scénarios pour un développement durable des transports, ainsi que les données d'expérience tirées de l'étude de l'impact des projets d'investissement dans le domaine des transports.

[23] Research and Information System Countries (RIS), "Regional cooperation for infrastructure development in Asia: towards a regional special purpose vehicle for public-private partnership", mars 2007 (non publié).

63. Le Comité souhaitera peut-être faire des commentaires sur les activités ci-après dans le cadre du Programme d'action régional (2007-2011) pour examen à la première session du Forum des ministres asiatiques du transport qui doit avoir lieu en 2009:

a) Élaboration de scénarios de transport durable qui intégreraient certaines des propositions susmentionnées relatives à l'aménagement de dépôts intérieurs de conteneurs et de couloirs en vue d'entreprendre une évaluation globale du dosage optimal de mesures nécessaire pour les questions de transport au présent et à l'avenir;

b) Évaluation de l'impact général des transports sur le développement économique et la société, ainsi que formulation de directives pour l'élaboration d'un ensemble d'outils de mesure pour aider les pays membres à attirer plus d'investissement dans les projets relatifs à l'infrastructure des transports;

c) Poursuite du développement et de la mise en service des réseaux de la Route d'Asie et de Chemin de fer transasiatique en exécutant efficacement les deux accords intergouvernementaux connexes;

d) Promotion des couloirs de transport intermodal, y compris les interfaces intermodales et les ports secs en tant que noyaux de développement;

e) Création d'un forum régional pour renforcer la coopération entre les pays membres dans le domaine de la facilitation des transports;

f) Poursuite de l'assistance en vue de l'adhésion aux conventions internationales et formulation et application d'accords sous-régionaux sur la facilitation du transport terrestre international en vue de tirer encore mieux parti de l'ouverture des frontières au transport et au commerce et de faciliter et d'harmoniser les formalités et les procédures pour le transport transfrontière.

64. Le Comité souhaitera peut-être donner au secrétariat des directives au sujet de ses activités futures dans ce domaine telles que prévues dans le document intitulé «Cadre stratégique et produits proposés pour le projet de programme de travail pour l'exercice biennal 2010-2011» (E/ESCAP/CTR/7).

- - - - -