



Assemblée générale

Distr. générale
3 août 2015
Français
Original : anglais

Soixante-dixième session

Point 20 de l'ordre du jour provisoire*

Développement durable

Le rôle des couloirs de transport et de transit en matière de coopération internationale et de développement durable

Rapport du Secrétaire général

Résumé

Conformément à la résolution 69/213 de l'Assemblée générale, le présent rapport expose l'avis des États Membres, des organisations régionales et internationales et des entités des Nations Unies concernées, y compris les commissions régionales, sur les questions relatives à la création de couloirs de transport et de transit.

* A/70/150.



I. Introduction

1. Lors de sa soixante-neuvième session, l'Assemblée générale a adopté la résolution 69/213, intitulée « Le rôle des couloirs de transport et de transit en matière de coopération internationale et de développement durable ». Dans cette résolution, l'Assemblée générale « reconnaît l'importance du rôle que des couloirs de transport et de transit respectueux de l'environnement, sûrs, performants, fiables et d'un coût abordable, propres à assurer efficacement les mouvements de marchandises et de personnes jouent en favorisant une croissance économique durable, en améliorant le bien-être des populations et en renforçant la coopération et le commerce internationaux », « estime qu'il faut poursuivre la coopération internationale pour que les questions relatives aux couloirs internationaux de transport et de transit soient traitées comme un élément essentiel du développement durable » et « invite le Secrétaire général à solliciter l'avis des États Membres, des organisations régionales et internationales et des entités des Nations Unies concernées, y compris les commissions régionales, sur les questions relatives à la création de couloirs de transport et de transit, et à lui soumettre une synthèse de ces avis à sa soixante-dixième session ».

2. Le présent rapport a été établi conformément à ladite résolution de l'Assemblée générale. Il présente une synthèse des avis des États Membres, des organisations régionales et internationales et des entités des Nations Unies concernées, y compris les commissions régionales, sur les questions relatives à la création de couloirs de transport et de transit.

II. Avis des États Membres

3. Le Secrétariat a reçu les avis des pays suivants : Azerbaïdjan, Brunéi Darussalam, Fédération de Russie, Géorgie, Paraguay, Turkménistan et Turquie.

4. Une synthèse des avis communiqués figure dans le présent chapitre.

5. L'Azerbaïdjan a fourni des informations sur ses travaux dans le domaine des couloirs de transport et de transit, notamment concernant :

a) Les projets d'infrastructure d'ampleur internationale mis en œuvre dans le but d'accroître le potentiel de transit, notamment la construction de la nouvelle ligne de chemin de fer Bakou-Tbilissi-Kars qui relie directement l'Asie à l'Europe en passant par le Caucase. Le premier essai du train, reliant la frontière avec la Turquie en passant par la Géorgie, s'est déroulé le 26 décembre 2014. Le pays a également terminé la construction d'un tunnel à la frontière entre la Turquie et la Géorgie. En septembre 2014, afin d'assurer l'utilisation à grande échelle du transport multimodal ainsi que l'amélioration et le renforcement des capacités des transports maritimes dans la région de la Caspienne, le nouveau complexe portuaire de Bakou a été construit, le terminal portuaire faisant partie de la première phase du projet. Les travaux se poursuivent sur la rénovation de l'infrastructure ferroviaire, des routes principales et de l'approvisionnement énergétique, ainsi que sur le perfectionnement des locomotives et du parc de wagons, l'augmentation du matériel roulant et l'adaptation des systèmes de communication et de signalisation aux normes internationales. Les travaux suivent également leur cours dans le domaine de la rénovation des autoroutes d'importance internationale. À l'heure actuelle, les travaux de reconstruction aux frontières avec la Fédération de Russie, la Géorgie et

la République islamique d'Iran sont mis en œuvre conformément aux normes établies par le premier niveau technique;

b) Dans le domaine de la politique de transit, un cadre législatif est en cours d'élaboration et des activités sont menées, notamment des travaux en faveur de l'intégration de l'Azerbaïdjan au Réseau transeuropéen de transport (RTE-T), dans le sens est-ouest au sein de l'Union européenne. Dans le domaine des transports, l'Azerbaïdjan cherche à établir une coopération de haut niveau avec la Commission économique pour l'Europe (CEE) et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP). L'Azerbaïdjan, la Géorgie, le Kazakhstan et la Turquie, et prennent des mesures appropriées pour mener à bien le projet Silk Wind afin de créer des itinéraires ferroviaires réguliers et efficaces en raccourcissant les délais de transport, ainsi qu'en facilitant les procédures douanières et le processus de transport dans son ensemble le long du couloir de transport est-ouest. La création d'une autoroute moderne et d'une route auxiliaire le long de la ligne Bakou-Batumi-Trabzon (1 135 km) est envisagée dans le cadre de l'initiative d'autoroute modèle, présentée par l'Union internationale des transports routiers (IRU). L'Azerbaïdjan a ratifié 15 conventions et accords de la CEE et œuvre à la ratification de 10 conventions et accords supplémentaires, notamment en ce qui concerne le Chemin de fer transeuropéen (TER) et l'autoroute transeuropéenne (TEM). L'adhésion de l'Azerbaïdjan à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) a été approuvée par l'Assemblée nationale. Le pays prend également les mesures nécessaires pour devenir membre de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et régler d'autres questions de procédure qui découlent de la Convention.

6. Le Brunéi Darussalam indique qu'il appuie la proposition relative à la nécessité d'assurer la coordination entre les organismes et les entités gouvernementales qui permettent de créer des lignes transfrontières, ainsi que la nécessité d'assurer la coopération internationale concernant le règlement des questions transfrontières pour parvenir au transport durable. Ce sujet est activement examiné par l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) et les membres du quadrangle de croissance de l'Asie de l'Est réunissant le Brunéi-Darussalam, l'Indonésie, la Malaisie et les Philippines, qui soutiennent l'intégration économique régionale de l'ASEAN et du quadrangle de croissance de l'Asie de l'Est. Pour la petite économie de marché du Brunéi Darussalam, les lignes transfrontières jouent un rôle important dans la promotion des échanges commerciaux et l'augmentation du fret commercial.

7. La Géorgie a fourni les informations détaillées suivantes sur le potentiel de transit de son réseau de transport :

a) La position de la Géorgie sur le réseau de transport international. Située au carrefour entre l'Europe et l'Asie centrale, la Géorgie est un pont reliant plusieurs régions économiques importantes, notamment l'Union européenne, la Communauté des États indépendants (CEI), la Turquie et la région du Caucase. La Géorgie est un maillon essentiel de l'itinéraire de transit le plus court entre l'Europe occidentale et l'Asie centrale pour le transport de pétrole et de gaz, ainsi que pour les marchandises sèches. Les oléoducs et les gazoducs du pays, de même que ses ports sur la mer Noire, ses autoroutes, ses voies ferrées et ses aéroports, jouent un rôle de plus en plus important dans les liaisons entre l'Est et l'Ouest. Afin de faciliter les transports de marchandises à travers le territoire national, le

Gouvernement géorgien poursuit : la libéralisation de la réglementation relative au transport international; la mise en place d'infrastructures de transport, notamment de routes, voies ferrées, ports maritimes et aéroports; la simplification des procédures douanières et autres procédures administratives; l'introduction de réformes économiques dans ce domaine;

b) À long terme, la vision du pays pour le développement de son potentiel de transit comprend : l'intégration aux réseaux de transport internationaux; l'élaboration d'installations et de services logistiques; la mise en place de systèmes de transport multimodal; le perfectionnement de l'infrastructure de transport; l'amélioration des conditions de sécurité; l'élaboration de redevances de transport concurrentielles; l'attraction de flux de marchandises en provenance de la Chine; la formation de conditions concurrentielles dans le couloir; l'adhésion aux accords internationaux; le renforcement de la coopération avec des organisations internationales;

c) Le Gouvernement géorgien coopère activement avec les organisations internationales sur les projets en cours, comme la Commission européenne, le couloir Europe-Caucase-Asie (TRACECA), la CEE, la CESAP et le Forum international des transports (FIT), l'Organisation de coopération économique de la mer Noire, l'Organisation pour la démocratie et le développement économique (GUAM), l'Union internationale des transports routiers (IRU), la Banque mondiale, la Banque asiatique de développement (BASD), l'Agence des États-Unis pour le développement international (USAID);

d) La Géorgie participe activement à un important projet régional, à savoir le couloir Europe-Caucase-Asie (TRACECA) :

i) Le pays est membre du TRACECA depuis 1993. Le TRACECA est un programme d'assistance technique visant à développer les couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie via la mer Noire et la mer Caspienne, et entre les pays du Sud du Caucase et d'Asie centrale. Les États membres du TRACECA sont les suivants : l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Bulgarie, la Géorgie, le Kazakhstan, le Kirghizistan, l'Ouzbékistan, la République de Moldova, la République islamique d'Iran, la Roumanie, le Tadjikistan, la Turquie et l'Ukraine. Les réseaux de transport du TRACECA passent sur le territoire des pays où les ressources minérales et énergétiques sont abondantes. Le développement du transit dans ces pays influence la croissance de la production et l'emploi dans les régions concernées;

ii) Depuis sa création en 1993, le TRACECA a permis de financer 80 projets, dont plus de 60 relatifs à l'assistance technique et 14 aux investissements. Le TRACECA renforce la capacité des pays partenaires à accéder aux marchés européen et mondial grâce à la création de voies de transport supplémentaires. Ce processus accroît l'indépendance politique et économique des pays. Le cadre de coopération du TRACECA couvre les domaines du transport maritime, aérien, routier et ferroviaire, la sécurité des transports et les infrastructures de transport. Ce cadre contribue à la coopération régionale entre les pays partenaires et aide les pays à susciter l'appui des institutions financières internationales et des investisseurs privés;

iii) L'Accord multilatéral de base sur les transports internationaux et sur le développement du couloir de transport Europe-Caucase-Asie, signé en 1998 en Azerbaïdjan, est le document clef du TRACECA qui établit la base juridique

nécessaire au développement des relations économiques, des échanges commerciaux, du transport et des communications dans la région. Dans le cadre du TRACECA, la Géorgie participe activement aux projets d'assistance technique et facilite l'élaboration d'un cadre juridique. La Géorgie contribue également à renforcer la coopération entre les pays de la mer Noire. À cet égard, la Géorgie a proposé une nouvelle annexe technique à l'Accord multilatéral de base sur l'exploitation commune des liaisons ferroviaires et maritimes, entre les parties de l'Accord multilatéral de base sur les transports internationaux et sur le développement du couloir de transport Europe-Caucase-Asie situées sur la mer Noire et la mer Caspienne. La nouvelle annexe technique a été signée le 29 janvier 2015;

e) Les projets en cours dans le cadre du TRACECA sont les suivants :

i) Sécurité et sûreté maritimes II : Il s'agit d'un projet financé par l'Union européenne en réponse à l'intérêt manifesté par celle-ci pour le développement la coopération en matière de sécurité et de sûreté maritimes et de protection du milieu marin en fournissant des compétences techniques et un appui aux pays membres du TRACECA. Les objectifs de ce projet sont les suivants : faire correspondre la législation des pays partenaires avec le cadre réglementaire de l'Union européenne; appuyer la future ratification et mise en œuvre des conventions internationales de sécurité et sûreté maritimes de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation internationale du Travail (OIT); améliorer le niveau de qualité et de coordination des administrations maritimes dans les pays partenaires situés dans la région de la mer Noire et de la mer Caspienne;

ii) Projet sécurité routière II : l'objectif principal de ce projet est d'appuyer la mise en œuvre du Plan d'Action régional sur la sécurité routière du TRACECA, en s'assurant que le système de couloir de transport veille activement à la sûreté, la sécurité ainsi qu'à la protection des utilisateurs, des biens, de l'intérêt général et de l'environnement que le système pourrait affecter, ainsi qu'en aidant les pays à renforcer leurs capacités institutionnelles;

iii) Dialogue sur les transports et interopérabilité des réseaux II : le principal objectif du projet est de renforcer les relations économiques, les échanges commerciaux et les liaisons de transport entre l'Union européenne et les pays participants, à savoir l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Bulgarie, la Géorgie, le Kazakhstan, le Kirghizistan, l'Ouzbékistan, la République islamique d'Iran, la République de Moldova, la Roumanie, le Tadjikistan, la Turquie, le Turkménistan et l'Ukraine. Le projet contribuera à l'élaboration et à la mise en œuvre de mesures politiques régionales en matière de transport (notamment les mesures du Plan d'action du TRACECA concernant le développement de l'infrastructure), à la facilitation du transport multimodal et à l'harmonisation de la législation en matière de transport;

iv) La création du couloir de transport entre la mer Baltique et la mer Noire : l'Ukraine a élaboré le projet d'accord relatif au développement de ce couloir. Le but de l'accord est de mettre en place le couloir de transit entre les pays membres de l'accord. Les parties prenantes sont les suivantes : l'Azerbaïdjan, le Bélarus, la Bulgarie, l'Estonie, la Géorgie, la Lettonie, Lituanie, la Pologne, la République de Moldova, la Turquie et l'Ukraine. La mise en œuvre du projet permettra d'améliorer la coopération entre ces pays dans le domaine des

transports et des échanges commerciaux en créant des conditions favorables aux transporteurs, en augmentant la sécurité des transports et en soutenant les mesures visant à attirer de nouveaux flux de marchandises. La Géorgie est actuellement soumise à des procédures internes en vue d'adhérer à l'accord;

v) Le projet Lapis Lazuli : projet auquel le Gouvernement géorgien participe activement. Initié par le Gouvernement afghan qui envisage la conclusion d'un Accord de coopération sur le commerce, le transit et les transports entre l'Afghanistan, l'Azerbaïdjan, la Géorgie, le Turkménistan et la Turquie. Le principal objectif du projet est de promouvoir la voie de transport la plus viable sur le plan commercial entre l'Afghanistan et l'Europe. Ce projet influencera considérablement le développement du potentiel de transit des pays membres et les mesures visant à attirer davantage de flux de marchandises dans le couloir de transport Europe-Caucase-Asie;

f) Les grands projets d'infrastructure de la Géorgie sont les suivants :

i) La construction du port en eau profonde dans la ville d'Anaklia sur la mer Noire : projet auquel le Gouvernement géorgien attache une grande importance. Le port d'Anaklia présentera les avantages concurrentiels suivants : un emplacement stratégique, une capacité à recevoir des navires de type Panamax, un guichet unique, des procédures simples et rapides, une sécurité de navigation durant toute l'année. La construction du nouveau port revêt une importance stratégique et entraînera une augmentation considérable du volume des chargements transportés via la Géorgie. Le port atteindra progressivement la capacité de gérer 100 millions de tonnes de chargements. Le Gouvernement géorgien envisage également la mise en place d'une zone franche industrielle à côté du port;

ii) Le projet de la nouvelle ligne de chemin fer Bakou-Tbilissi-Kars : nouveau couloir qui reliera les voies ferrées de l'Azerbaïdjan, de la Géorgie et de la Turquie. La mise en œuvre du projet a démarré en 2008 et l'essentiel des travaux sera terminé en 2015 en Géorgie. Le projet prévoit la rénovation et la remise en fonction de 178 kilomètres de voies ferrées entre Marabda et Akhalkalaki, ainsi que la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer entre Akhalkalaki et la frontière turque. Un nouveau couloir ferroviaire entre la mer Caspienne et l'Europe, et passant par la Turquie, sera dès lors ouvert. Il constituera un élément moteur important de l'augmentation progressive des volumes transportés, en particulier des marchandises conteneurisées. Le premier trajet en train a été effectué en janvier 2015;

iii) Le projet de modernisation des chemins de fer géorgiens : projet axé sur la ligne principale, qui relie Tbilissi à la mer Noire, et les terminaux de Poti et Batumi en particulier. Les chemins de fer géorgiens ont l'intention de moderniser l'infrastructure des voies et du réseau électrique entre Tbilissi et Batumi, y compris les 40 kilomètres situés en gorge de montagne dans la région centrale de la Géorgie. L'objectif est que la vitesse des trains atteigne les 80 kilomètres/heure sur le tronçon de la gorge et 120 kilomètres/heure sur le reste de la ligne, alors que les vitesses moyennes actuelles sont de 55 kilomètres/heure et de 65 à 90 kilomètres/heure, respectivement;

iv) Le projet d'amélioration de l'autoroute reliant le pays d'est en ouest : le Gouvernement géorgien reconstruit et rénove cette autoroute conformément

aux normes internationales. Le projet envisage de passer d'une autoroute de deux bandes à quatre bandes de circulation. Le développement du réseau routier géorgien suit son cours et la Banque mondiale, la Banque asiatique de développement (BAsD), l'Agence japonaise de coopération internationale (AJCI), la Banque européenne d'investissement (BEI) et la Banque européenne pour la reconstruction et le développement font partie des organismes donateurs internationaux qui soutiennent les travaux;

g) Il existe d'autres projets concernant des couloirs de transport et de transit, notamment :

i) Le Forum de la Route de la soie à Tbilissi : la première réunion du Forum aura lieu les 15 et 16 octobre 2015 dans la capitale géorgienne. Les participants chercheront de nouvelles initiatives visant à renforcer le partenariat dans ces quatre grands domaines de coopération : le transport, l'énergie, le commerce et les contacts directs entre les peuples. Cette idée de « Route de la soie » n'est pas nouvelle, mais sa mission est loin d'être accomplie. Le degré d'interdépendance économique, politique et culturelle des pays de la région ne cesse d'augmenter. Possibilités d'amélioration et problèmes s'entremêlent de plus en plus. Si l'économie des pays de la région montre des signes prometteurs d'amélioration, la concurrence pour les ressources naturelles, les litiges concernant les frontières et les désaccords au sujet des valeurs sèment davantage la discorde entre les pays et les sous-régions à travers le continent;

ii) La nouvelle ceinture économique de la Route de la soie : projet lancé par la Chine et auquel la Géorgie participe. Le Fonds de la Route de la soie a été créé en février 2015. Il détient 40 milliards de dollars des États-Unis, qui servent à soutenir l'infrastructure des transports et les projets logistiques et énergétiques dans les États qui participent au projet. La mise en œuvre de ce dernier permettra de simplifier le transfert des marchandises entre les États participants et les régions et facilitera également les échanges commerciaux et les relations économiques. Cela permettra aussi d'attirer de nouveaux investisseurs, de créer des emplois et d'encourager le développement des États participants;

iii) Le transport ferroviaire de marchandises entre la Chine et la Géorgie : le premier transport de marchandises entre la Chine et la Géorgie a été effectué en février 2015. Le projet est le fruit d'une étroite coopération entre l'Azerbaïdjan, la Chine, la Géorgie et le Kazakhstan. La liaison ferroviaire Asie-Caucase offre la possibilité de réduire le temps de transit par 5 par rapport au transport par voie maritime. Si 40 à 45 jours sont nécessaires pour faire parvenir des marchandises en Géorgie par voie maritime depuis la Chine, il n'en faut que neuf par voie ferroviaire.

8. Le Paraguay a signalé qu'il siégeait au Conseil sud-américain pour l'infrastructure et la planification, le forum sur l'intégration et l'infrastructure régionales de l'Union des Nations de l'Amérique du Sud (UNASUR). Le Conseil a été créé en janvier 2009 pour engager les débats politiques et stratégiques axés sur l'intégration de l'infrastructure régionale des États Membres de l'UNASUR grâce à la consultation, l'évaluation, la coopération, la planification, la coordination des efforts et la mise en relation de programmes et projets. Le statut et les réglementations du Conseil ont été adoptés en décembre 2009 et ont permis le

lancement de l'Initiative pour l'intégration de l'infrastructure régionale en Amérique du Sud. En 2011, le Conseil a travaillé sur l'élaboration du plan d'action stratégique 2012-2022 et du programme de projets sur la priorité de l'intégration. Les projets qui suivent, étroitement liés à l'amélioration des couloirs de transit du Paraguay et demandant un investissement conjoint, figurent parmi les projets les plus importants du Programme : Projet 11. Un couloir ferroviaire biocéanique entre Antofagasta et Paranaguá (Argentine, Brésil, Chili et Paraguay); Projet 12. Une route reliant Foz do Iguaçu, Ciudad del Este, Asunción et Clorinda; Projet 13. Une ligne de transmission de 500 kilovolts entre Itaipú, Asunción and Yacyretá; Projet 17. L'amélioration des conditions de navigation sur les cours d'eau du bassin de La Plata; Projet 18. L'interconnexion des lignes ferroviaires du Paraguay, de l'Argentine et de l'Uruguay; Projet 23. Un poste frontalier entre Infante Rivarola et Cañada Oruro (Paraguay et État plurinational de Bolivie).

9. Conformément à sa politique étrangère multidimensionnelle, fondée sur des principes et axée sur l'homme et à l'importance que le pays attache à la coopération régionale et internationale, la Turquie a indiqué qu'elle mettait en œuvre les mesures nécessaires (compte tenu de sa situation géographique unique) à l'élaboration de nouvelles liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie afin de répondre à la hausse du trafic de marchandises entre l'Asie et l'Europe. Dans le domaine de la coopération internationale concernant les couloirs de transport et de transit mentionnés dans la résolution 69/213 de l'Assemblée générale, la Turquie met en œuvre d'autres projets routiers et ferroviaires visant à améliorer les infrastructures de transport transfrontière, le but ultime étant de renforcer la prospérité et les conditions de vie des peuples de tous les pays concernés, ce, de manière inclusive.

10. Le Turkménistan a déclaré que l'élaboration d'une infrastructure de transport nationale et l'intégration de celle-ci aux réseaux internationaux de transport et de communication étaient de plus en plus cruciales puisque ces facteurs jouent un rôle décisif dans la participation des États aux processus de développement mondiaux. Le Turkménistan a élaboré sa propre vision quant à son engagement avec la communauté internationale dans le domaine des transports. L'objectif principal de cette vision est de proposer des modèles de partenariat multilatéral scientifiquement fondés et réalisables dans le secteur des transports, ainsi que de mettre en place une série de conditions juridiques, techniques, économiques et institutionnelles nécessaires pour intensifier et renforcer l'efficacité des communications internationales de transport et de transit sur la scène internationale.

11. À cet égard, le Turkménistan propose les recommandations suivantes sur les couloirs de transport et de transit :

a) Sans cesse améliorer les capacités de transport ainsi que proposer et mettre en œuvre de grands projets internationaux et régionaux en matière de transport;

b) Stimuler la création de liaisons interrégionales sur le long terme. La diversification, concept clef à la base des stratégies de transport des États, doit être considérée comme un facteur décisif pour la mise en place d'une infrastructure de transport à options multiples sur le continent;

c) L'une des missions primordiales est l'intégration constante des systèmes de transport des États aux réseaux de communications internationaux. La création

de centres logistiques de transport, nécessaires pour le transport multimodal, est l'un des résultats escomptés des efforts fournis. Les nouveaux couloirs de transport permettront d'élargir le marché des services de transport. Ceci exigera une politique commerciale dynamique en matière de commerce extérieur, l'optimisation des redevances avec les pays qui participent aux couloirs de transport internationaux, ainsi qu'un système souple de préférences tarifaires;

d) Continuer à concevoir un réseau de couloirs de transport intermodal intégrés à l'échelle internationale, régionale et interrégionale et les officialiser grâce à l'adoption de nouveaux accords internationaux et régionaux;

e) Procéder à une analyse des couloirs afin d'identifier les obstacles physiques et non physiques en se fondant sur les meilleures pratiques internationales;

f) Élaborer et mettre en œuvre des stratégies et des plans d'action nationaux pour la mise en place d'installations de transport et de transit internationales, en mettant tout particulièrement l'accent sur la facilitation des transports, la simplification des procédures de franchissement des frontières et l'introduction de technologies modernes concernant la logistique des transports. Veiller à ce que les stratégies et les plans d'action nationaux soient bien coordonnés avec les États voisins;

g) Développer les transports et soutenir leur infrastructure de manière cohérente et interconnectée pour assurer les liaisons internationales de transport et de commerce;

h) Accélérer le processus d'adhésion aux accords et conventions des Nations Unies sur les transports ainsi que leur application effective au niveau national;

i) Étendre la participation du pays aux accords multilatéraux et régionaux en matière de transport, de transit et de commerce, dans le but d'accélérer la croissance économique;

j) Veiller, dans la mesure du possible, à l'application effective des conventions et accords des Nations Unies et des accords régionaux et bilatéraux sur la facilitation du transport, du transit et du commerce, en vue de réduire le coût et la durée du transport;

k) Continuer à œuvrer en faveur de l'interopérabilité opérationnelle des infrastructures de transport et du matériel roulant, en particulier dans les régions voisines, grâce à l'harmonisation des réglementations techniques, en se basant sur les normes et principes internationaux, dont ceux énoncés dans les conventions et accords des Nations Unies;

l) Soutenir les pays dans le recensement de leurs ressources, notamment le recours aux systèmes de partenariat entre secteur public et secteur privé, pour financer la construction de réseaux de transport et des principaux couloirs de transport;

m) Renforcer les capacités et mener des réformes juridiques et réglementaires afin de créer un environnement favorable à davantage d'investissements publics et privés dans les infrastructures de transport;

n) Mobiliser des fonds auprès des institutions financières internationales et des banques régionales de développement pour mettre en œuvre les projets de développement de l'infrastructure le long des couloirs de transport;

- o) Aider les pays en développement sans littoral à élaborer des projets d'infrastructure à grande échelle qui soient susceptibles d'être financés et à étudier, à cet effet, des mécanismes de financement novateurs faisant intervenir des partenariats public-privé, le cas échéant;
- p) Promouvoir le développement des fonds régionaux d'infrastructure et des associations d'investissement commercial en envisageant d'inclure les investissements provenant de l'étranger, de compagnies transnationales ou d'investisseurs privés afin de mettre en œuvre des projets d'investissement conjoints et d'accroître l'efficacité de l'utilisation des moyens de transport et des infrastructures d'appui;
- q) Encourager davantage l'intégration régionale en renforçant les échanges commerciaux, le transport et le transit à l'échelle régionale; promouvoir l'harmonisation des stratégies régionales en matière de transport, en vue de renforcer les synergies, d'améliorer la compétitivité des couloirs de transport aux niveaux régional et international et de renforcer les chaînes d'approvisionnement internationales;
- r) Pousser les pays en développement sans littoral à prendre davantage part aux projets internationaux sur le transport et aux accords d'intégration régionale dans les domaines du commerce, du transport et du transit;
- s) Promouvoir la création et le lancement en 2016 du Partenariat mondial pour le transport durable (qui rassemble des gouvernements, des organisations et des entreprises internationales) en tant que mécanisme multilatéral innovant visant à développer et à harmoniser le transport dans un contexte de mondialisation;
- t) Faciliter la formulation et la mise en œuvre de stratégies de transport nationales et régionales visant à contribuer de manière concrète aux dimensions économique, sociale et environnementale du développement durable;
- u) Favoriser la mise en place de systèmes de transport efficaces et d'un coût abordable pour la réduction de la pauvreté et prendre des mesures pour atténuer les effets négatifs des transports sur la santé et l'environnement;
- v) Garantir un développement plus intégré des transports, notamment en intégrant les routes rurales aux programmes visant à élargir les réseaux routiers;
- w) Promouvoir les transports en commun comme un élément important de la mobilité et du développement du tourisme sur les couloirs de transport internationaux;
- x) Mener des activités de suivi et d'évaluation, aux niveaux national, sous-régional, régional et mondial, du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024;
- y) Intégrer le Programme d'action de Vienne dans les stratégies de développement nationales et sectorielles afin d'en assurer la mise en œuvre efficace;
- z) Si nécessaire, établir des mécanismes nationaux de coordination dans les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit;
- aa) Élaborer et mettre en œuvre les plans nationaux et régionaux en vue d'améliorer la sécurité routière sur les couloirs internationaux de transit routier, conformément au Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière;

bb) Redoubler d'efforts pour assurer la sécurité et lutter contre les migrations clandestines et autres activités illicites, ainsi que le terrorisme, sur les couloirs de transport internationaux et dans tous les modes de transport;

cc) Intensifier la coopération en faveur de la prévention et de l'élimination des catastrophes naturelles ou des catastrophes provoquées par l'homme sur les couloirs de transport, de même que la coopération en faveur de la mise en œuvre de projets environnementaux conjoints en matière de transport.

12. La Fédération de Russie a indiqué que l'une des questions qui se posaient dans le domaine du développement du transport ferroviaire international est la création de conditions favorables permettant aux trains de voyageurs de franchir les frontières efficacement. Cette question est difficile à résoudre, car elle nécessite la négociation d'accords prenant en compte les intérêts des voyageurs, des compagnies de chemin de fer et des organes de contrôle gouvernementaux. À l'heure actuelle, ces questions sont réglementées par la Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée (10 janvier 1952). Cette convention définit les principes de base concernant le fonctionnement des postes frontière, l'examen des opérations, la mise en place d'un régime douanier et la simplification des contrôles douaniers. Cependant, la majorité des États participants à la Convention ne l'ont pas ratifiée (seulement 10 États en sont devenus parties). La Convention a, de facto, perdu sa raison d'être, puisque des accords plus récents sont entrés en vigueur. De plus, l'évolution de la situation concernant les transports et la législation des États sur les questions relatives au franchissement des frontières ont permis l'élaboration d'un instrument juridique moderne permettant de faciliter le passage des frontières aux voyageurs transportés par voie ferrée à l'échelle internationale.

13. Lors de la soixante-seizième session de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe et du Comité des transports intérieurs (CTI), qui s'est tenue en février 2014 à Genève, la Fédération de Russie a suggéré que cette question soit examinée. L'initiative a été soutenue par les participants et il a été décidé de créer, sous l'égide des Nations Unies, un groupe de travail informel chargé d'élaborer un projet de convention relatif à la facilitation du franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée. La Fédération de Russie avait préparé un plan de renouvellement de la convention et celui-ci a été entériné par les participants du groupe de travail informel.

14. Lors de sa deuxième réunion, en avril 2015, le groupe de travail a examiné la première mouture du projet de convention visant à faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs, bagages et marchandises transportés par voie ferrée, proposée par la Fédération de Russie, basée sur les principes du document-cadre et ne comportant pas de détails excessifs concernant la coopération bilatérale et multilatérale entre les pays. Une fois finalisé, le projet sera débattu lors de la huitième Réunion consultative interorganisations sur la facilitation du franchissement pour les voyageurs et les marchandises transportés par voie ferrée de l'Organisation pour la coopération entre les chemins de fer, qui aura lieu en septembre 2015 à Gdansk (Pologne).

15. La Compagnie des chemins de fer russes et l'Académie russe des sciences travaillent sur le lancement d'un projet de très grande ampleur en faveur d'une ceinture de transport trans-Eurasie, dont l'importance est capitale pour le développement de l'industrie ferroviaire en Europe et en Asie. Ce projet se base sur

un système intégré d'infrastructure grâce à une combinaison souple des systèmes de transport, d'énergie et de télécommunications. L'élément clef de cette ceinture est le développement socioéconomique mondial et solidaire des pays et régions. Notons que l'infrastructure de lancement et la base logistique nécessaires à la mise en œuvre du projet ont été mises en place et fonctionnent efficacement :

a) Les chemins de fer russes mettent en œuvre un programme visant à créer un polygone oriental intégré, comprenant les chemins de fer Baïkal-Amour et Transsibériens, qui font partie intégrante du couloir de transport Est-Ouest;

b) Grâce à la rénovation d'un tronçon de la ligne Khassan (Fédération de Russie)-Rajin (République populaire démocratique de Corée) et à la construction d'un terminal de marchandises dans le port de Rajin par les chemins de fer russes, un nouvel itinéraire est né pour la livraison bilatérale de marchandises entre les pays de la région de l'Asie et du Pacifique et de l'Europe, via un transit sur le territoire de la République populaire démocratique de Corée;

c) L'augmentation des expéditions régulières entre Chongqing en Chine et Duisburg en Allemagne (plus de 490 trains porte-conteneurs ont emprunté cette ligne), ajoutée à l'utilisation de la lettre de voiture commune aux Règles uniformes concernant le Contrat de transport international ferroviaire des marchandises/Accord concernant le transport international ferroviaire des marchandises par chemin de fer (CIM/SMGS) (94 trains porte-conteneurs), n'a cessé de permettre le développement et l'amélioration des chaînes d'approvisionnement de la Chine vers l'Europe;

d) Fin 2014, la création, initiée par les compagnies de chemin de fer de l'Union économique eurasiennne (chemins de fer de Russie, du Kazakhstan et du Bélarus), de la « United Transport and Logistics Company » a été une étape importante dans le renforcement et l'extension des liaisons entre l'Europe et l'Asie. La société rassemble les plus grandes compagnies de chemins de fer des trois États concernés. Jusqu'à présent, il s'agit du seul grand projet de fusion d'entreprises de l'Union économique eurasiennne. Il est pleinement opérationnel depuis le 1^{er} janvier 2015.

III. Avis des organisations régionales et internationales et des entités des Nations Unies concernées, y compris les commissions régionales

16. Le Secrétariat a reçu des avis de la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC), de l'Organisation internationale du Travail (OIT), de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), du Programme des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-HABITAT), du Bureau du Haut-Représentant des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, du Programme alimentaire mondial (PAM) et de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS).

17. Une synthèse des avis communiqués figure dans le présent chapitre.

18. La CEPALC note que les performances des systèmes de transport nationaux et régionaux sont un facteur clef pour la réalisation des objectifs de développement durable et, dans le cas particulier de la région de la CEPALC, pour la progression

sur la voie d'une plus grande égalité économique et sociale. La région de la CEPALC a réalisé des progrès notables en matière de développement des couloirs de transport régionaux et de résolution des problèmes de transit. La mise au point de réseaux d'infrastructure de transport régionaux, la création ou l'amélioration des activités internationales de transport et de transit étaient à la base des principales initiatives d'intégration régionale dans la région¹. De plus, la plupart des pays de la CEPALC sont parties contractantes à des accords de transport régionaux et internationaux qui ont facilité les activités internationales de transport et de transit².

19. Plusieurs défis étaient à relever, notamment la mauvaise qualité ou l'absence de l'infrastructure, l'inefficacité des procédures de franchissement des frontières, l'utilisation généralement limitée des modes de transport plus durables (chemins de fer et voies navigables) et les manquements dans la conception et la mise en œuvre des politiques publiques. Dans ce contexte, la priorité actuelle de la CEPALC consiste à aider les pays à améliorer davantage leurs politiques nationales en matière de logistique et de mobilité et à fournir une assistance technique aux initiatives d'intégration régionale pour l'élaboration d'une stratégie régionale dans ce domaine. Une approche intégrée et durable concernant les questions liées au transport, tant au niveau national qu'au niveau régional, est indispensable pour la coopération internationale sur les couloirs de transport et de transit.

20. Les couloirs de transport internationaux devraient être identifiés, conçus et mis en œuvre en gardant à l'esprit les avantages compétitifs de chaque mode de transport et en répondant à la fois aux besoins en matière d'infrastructure et aux cadres réglementaire et institutionnel applicables aux services que ces couloirs fournissent. Toutes les parties prenantes doivent mobiliser leurs efforts, aux niveaux international et national, dans ce domaine. Il importe également d'intégrer, de manière équilibrée, toutes les dimensions du développement durable. Des politiques publiques intégrées et durables en matière de logistique et de mobilité sont nécessaires, tant aux niveaux national que régional, pour établir les bases solides d'une coopération internationale efficace sur les couloirs de transport et de transit.

21. L'Organisation internationale du Travail (OIT) insiste pour que le secteur des transports offre des emplois nombreux et variés. La résilience et la durabilité de ce secteur (de même que la mise en place de couloirs de transport et de transit) dépendent également de la présence de conditions de travail décentes pour ses employés. L'intégration économique régionale et les efforts de coopération ne doivent pas se faire au détriment des aspects sociaux. L'OIT concentre principalement ses efforts sur la promotion du dialogue social, la sécurité et la santé du travail, la représentation équilibrée des hommes et des femmes parmi les effectifs, l'amélioration des conditions de travail et l'analyse des relations professionnelles et de leur incidence sur le travail décent.

¹ Notamment l'Union des nations de l'Amérique du Sud (UNASUR), l'Initiative d'intégration de l'Amérique centrale, le Projet méso-américain, l'Association latino-américaine d'intégration, le MERCOSUR et la Communauté andine.

² Une vue d'ensemble des initiatives et accords en matière de transport et de transit au niveau régional est disponible dans le *FAL Bulletin* n° 333 de la CEPALC (5/2014), intitulé « L'avenir de la facilitation du commerce et des transports : implications de l'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC », Santiago (Chili), 2014.

22. Parmi les activités sur les transports menées par l'Unité des transports et questions maritimes du Département des politiques sectorielles (SECTOR) de l'OIT, on compte :

a) La Réunion sectorielle tripartite sur la sécurité et la santé au travail dans le secteur du transport routier (du 12 au 16 octobre 2015) : les mandants tripartites examineront les questions prioritaires relatives à la sécurité et à la santé dans les secteurs du transport routier de passagers et du transport routier de marchandises en vue d'adopter des conclusions sur l'élaboration de futurs programmes et de contribuer à la formulation de politiques concernant ce thème aux niveaux international, régional et national. Ils s'intéresseront également à la promotion des moyens de lutte contre le VIH et le sida et au Recueil de directives pratiques OMI/OIT/ONU-CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport;

b) Le Manuel pour le dialogue social dans le secteur des chemins de fer, 2015 : le manuel s'efforcera de fournir un résumé des informations sur les changements récents dans ce secteur, ainsi qu'un guide pratique pour engager le dialogue social;

c) Une réunion tripartite d'experts pour actualiser le Recueil de directives pratiques de l'OIT sur la sécurité et la santé dans les ports (octobre 2016) : les experts vérifieront et mettront à jour le Recueil;

d) Le Programme de développement pour la formation des travailleurs portuaires dans les terminaux de marchandises en vrac (PDP II), 2015-2017 : il s'inspire de l'expérience acquise avec le PDP I et des outils de formation existants pour les terminaux pour marchandises en vrac. Il permettra aux gouvernements et aux autorités portuaires d'élaborer des programmes de formation des travailleurs portuaires efficaces et méthodiques et dont l'objectif est d'améliorer la manutention des marchandises, les conditions et pratiques de travail, la sécurité et le bien-être des travailleurs portuaires dans les terminaux de marchandises en vrac;

e) Le Code de bonne pratique OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU) : il fournit des informations et des conseils aux parties ayant un rôle dans la chaîne d'approvisionnement et élargit le champ d'application des directives de 1997;

f) Des outils de lutte contre le VIH/sida : ils ont été élaborés en collaboration avec d'autres partenaires et sont réunis dans des documents intitulés : « Conduire pour le changement – Outils de formation sur le VIH/sida pour le secteur du transport routier en 2008 » et « Sur la bonne voie – Outils de formation sur le VIH/sida pour le secteur des transports routiers en 2010 »;

23. La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) statue que l'infrastructure et les services de transport, notamment le long des couloirs de transport, se situent au cœur des chaînes d'approvisionnement, du commerce et de la mondialisation. Leur résilience et leur durabilité peuvent cependant être considérablement compromises par les problèmes environnementaux, comme le changement et la variabilité climatiques. Ainsi, l'adaptation des systèmes de transport des marchandises aux effets du changement climatique et le renforcement de leur capacité de résistance au changement climatique sont des impératifs qui doivent faire partie intégrante des stratégies de gestion des couloirs de transport.

24. La CNUCED observe qu'en cas d'évolution vers des transports durables d'ici à 2050, on pourrait parvenir à des économies atteignant jusqu'à 20 000 milliards de dollars en investissements et en coûts de maintenance pour les infrastructures de transport au niveau mondial. Il est important de tenir compte des critères de durabilité et de résilience pour les infrastructures et les systèmes de transport de marchandises dès le début des projets d'infrastructure, d'équipement, de développement et d'approvisionnement. L'augmentation des niveaux d'investissement et la diversification des sources de financement sont donc d'une importance cruciale. Intégrer les critères de durabilité et de résilience dans la planification des politiques de transport et dans la prise de décisions en matière d'investissement nécessite d'adopter une démarche multipartenaire.

25. En 2012, la CNUCED a élaboré un jeu d'outils pour la gestion des formalités liées au transport transfrontière et au transport en transit (CT-TPM) sur les couloirs de transport. Celui-ci a permis la création de deux couloirs de transit, à savoir le couloir central en Afrique de l'Est et le couloir Almaty-Bichkek-Douchanbé en Asie centrale. Des ateliers de renforcement des capacités régionales ont été organisés dans les deux régions, ainsi que des formations pour le renforcement des capacités nationales dans les pays que ces couloirs traversent. Trois manuels sur les couloirs de transport et de transit ont été mis au point : a) le manuel de méthodologie du développement des systèmes productifs locaux; b) le manuel sur l'analyse des couloirs de transit; c) le manuel de méthodologie de la gestion de la chaîne d'approvisionnement appliquée aux couloirs de transit. Ces trois manuels font partie du jeu d'outils du CT-TPM. Ce jeu d'outils s'inscrit dans le cadre des activités menées par la CESAP pour l'exécution d'un projet, en collaboration avec la CNUCED et la CEA, intitulé « Renforcement des capacités des autorités de contrôle et des transporteurs aux fins de l'amélioration de l'efficacité du transport transfrontière dans les pays en développement sans littoral et de transit ».

26. Le Programme des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-Habitat) indique que les couloirs de transport et de transit sont destinés à : stimuler la croissance économique à l'échelle locale, régionale et internationale; promouvoir les liaisons entre les villes, les peuples et les ressources; faciliter les échanges commerciaux intrarégionaux et interrégionaux; fournir aux pays sans littoral un accès aux passerelles mondiales comme les ports. Les couloirs de transport de transit peuvent servir plusieurs juridictions : le transport intérieur, extérieur et de transit. Sur les lignes intérieures, les couloirs urbains jouent un rôle de premier plan dans le déplacement des personnes dans une ville et vers ses zones périurbaines et rurales.

27. Les couloirs de transport et de transit jouent également un rôle clef dans l'intégration régionale, la coopération internationale et la promotion du commerce local, national, régional et international. La création de couloirs de transport et de transit a nécessité des sources d'argent nombreuses et fiables afin d'entamer les travaux d'aménagement des couloirs et de faciliter les investissements dans le couloir et les services connexes, comme le suivi et l'évaluation. Le secteur public a principalement fourni les infrastructures et les fonctions de régulation le long du couloir. Les acteurs du secteur privé ont pu financer les couloirs de transport et de transit et participer à leur bon fonctionnement, par exemple en fournissant des transporteurs et des installations de transbordement. Le partenariat entre secteur public et secteur privé est donc essentiel pour le bon fonctionnement des couloirs de transport.

28. Le temps et le coût du transit, la flexibilité et des horaires fiables sur les couloirs définissent la qualité des services fournis et le niveau de l'avantage compétitif face aux autres couloirs. La disponibilité du transport multimodal sur un couloir de transit optimise ses options et élargit la gamme de prix des biens et services, en fonction de la demande et les tendances du marché. Des liaisons insuffisantes, des interopérations inadaptées, voire inexistantes, et un accès limité au marché par les prestataires mènent à l'inefficacité des couloirs de transport internationaux. Les réformes douanières et la facilitation du commerce aux niveaux régional et international sont essentielles pour l'amélioration du fonctionnement des couloirs. Des changements s'imposent donc en ce qui concerne la gestion des infrastructures des couloirs (passerelles, nœuds internes, postes de transfert et postes frontière) afin d'améliorer l'efficacité des couloirs et de l'ensemble de son infrastructure d'appui.

29. Inclure les parties prenantes dans le projet d'aménagement d'un couloir permet : son adoption par diverses parties prenantes; le partage du savoir autochtone en ce qui concerne le développement des itinéraires proposés; une élaboration simple de projets de politiques, d'objectifs et de propositions; la simplification de la mise en œuvre des projets; l'adoption d'une approche intégrée pour l'ensemble du processus. Les chances de réussite sont alors plus grandes que pour n'importe quel autre projet d'investissement dans un couloir. Le projet « Transports durables dans les villes d'Afrique de l'Est » fait partie des solutions de transport durable mises en œuvre par ONU-Habitat, en collaboration avec ses partenaires dans différentes régions du monde.

30. Le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement note que les pays en développement sans littoral se heurtent à des difficultés particulières liées à leur absence d'accès à la mer, qui plus est aggravées par leur éloignement des principaux marchés, l'insuffisance des facilités de transport en transit, la lourdeur des formalités douanières et frontalières et l'insuffisance de l'infrastructure des transports. Les pays en développement sans littoral dépendent également des pays de transit voisins pour leurs échanges commerciaux et leur connectivité. Les faiblesses structurelles et les capacités de production limitées des pays en développement sans littoral restreignent davantage leurs efforts de développement. Les coûts de transport élevés sapent leur compétitivité et constituent le principal obstacle à l'accroissement du volume des échanges commerciaux et à l'accès équitable aux marchés mondiaux.

31. L'efficacité des infrastructures de transport et des couloirs de transit est indispensable pour améliorer la connectivité des pays en développement sans littoral, stimuler l'intégration régionale, faciliter le commerce, s'intégrer de manière effective dans l'économie mondiale et mettre en place des chaînes d'approvisionnement mondiales et régionales. Le Réseau routier asiatique, la route transafricaine et le réseau ferroviaire transasiatique favorisent la connectivité entre les différentes régions. Toutefois, la qualité de leurs infrastructures est faible et les liaisons manquent. Réduire le nombre de tronçons manquants sur les couloirs de transport dans les régions des pays en développement sans littoral est important pour améliorer leur connectivité et combler les lacunes des infrastructures. Diverses sources d'investissement sont dès lors requises.

32. Les avancées en matière d'infrastructures immatérielles et de facilitation du commerce sont des éléments tout aussi importants pour favoriser la rapidité et l'efficacité des échanges pour les pays en développement sans littoral ainsi que le bon fonctionnement des couloirs de transit. La mise en œuvre des mesures spécifiques du Programme d'action de Vienne pour les pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024 permettra, entre autres, de favoriser la mise en place de systèmes de transport en transit efficaces, d'accroître l'intégration régionale et d'aider à inclure les pays en développement sans littoral dans le système commercial mondial. Le Programme d'action fournit un certain nombre de recommandations importantes et des principes d'action en ce qui concerne les besoins des pays en développement sans littoral pour mettre en place des infrastructures de transport efficaces et durables, promouvoir l'industrialisation et la diversification, opérer une transformation structurelle de leur économie et renforcer leurs capacités.

33. Le Programme alimentaire mondial des Nations Unies (PAM) reconnaît le rôle important des couloirs de transport et de transit respectueux de l'environnement, sûrs, efficaces, fiables et d'un coût abordable pour soutenir une croissance économique durable et améliorer l'aide sociale proposée à la population. La création de couloirs de transport et de transit, en particulier après une situation de crise et dans les pays fragiles, permet de soutenir ou rétablir la sécurité alimentaire et la nutrition, d'établir ou rétablir les moyens de subsistance, de réduire les risques et de permettre aux populations, communautés et pays de satisfaire leurs propres besoins alimentaires et nutritionnels.

34. Conformément à son mandat pour l'élimination de la faim et de la pauvreté, mis en œuvre dans le cadre d'opérations spéciales, le PAM s'investit dans l'aménagement de couloirs de transport et de transit afin d'accélérer l'acheminement des denrées alimentaires, quelle que soit la provenance de l'aide alimentaire. En règle générale, ces opérations comprennent des travaux d'infrastructure et de logistique et sont conçues pour surmonter les obstacles opérationnels. Les opérations spéciales s'inscrivent sur le court terme et sont complémentaires avec les opérations d'urgence ou les projets de rénovation de plus longue durée.

35. L'Opération spéciale de routes de desserte au Soudan du Sud, lancée en mars 2011 afin d'appuyer l'opération de secours d'urgence du PAM dans le pays, est un exemple de la manière dont les travaux du Programme sur les couloirs de transport et de transit contribuent à la lutte contre la faim et soutiennent la croissance économique durable. L'objectif de l'Opération est de créer un accès des exploitations agricoles vers les marchés en rénovant des routes rurales dans les régions disposant d'un potentiel agricole. Parmi les avantages de ces projets de construction routière, on compte : a) l'augmentation de la production agricole renforcée par l'amélioration de l'accès aux marchés pour les produits et apports agricoles; b) la création d'emplois pour les membres des communautés locales, dans la mesure du possible pour les femmes; c) l'amélioration de l'accès à des centres éducatifs, sanitaires et administratifs et, de manière générale, la facilitation de la mise en œuvre de projets de développement; d) l'amélioration, par le PAM et d'autres acteurs, de l'accès aux communautés vulnérables; e) la formation et l'accompagnement des constructeurs nationaux afin d'accroître les capacités du secteur privé à entreprendre les travaux futurs de rénovation et de maintenance; f) le renforcement des capacités du personnel recruté sur le plan national et du personnel

du gouvernement. La durabilité et le renforcement des capacités sont des éléments importants pour la conception et la mise en œuvre de l'Opération, puisqu'une route ne peut être écologiquement viable que si elle est maintenue au niveau local.

36. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) tient compte de la référence, dans la résolution A/RES/69/213, aux récentes résolutions sur la sécurité routière de l'Assemblée générale des Nations Unies, à la Décennie d'action pour la sécurité routière et à la deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière qui se tiendra les 18 et 19 novembre 2015, au Brésil³.

37. Le nombre d'accidents de la route dans le monde n'a pas montré de signes de diminution significative ces dix dernières années. À l'heure actuelle, les accidents de la route sont la neuvième cause de décès dans le monde et sont susceptibles de monter à la septième position d'ici à 2030. Les accidents de la route sont la principale cause de mortalité chez les jeunes âgés de 15 à 29 ans. En 2010, selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), 1,24 million de personnes sont mortes dans un accident de la route dans le monde. D'après la Banque mondiale, les accidents de la route coûtent plus de 1 800 milliards de dollars des États-Unis, soit 3 % du produit intérieur brut (PIB) mondial. Les pertes économiques subies des pays à revenu faible ou intermédiaire s'élèvent à 5 % du PIB, soit 1 000 milliards de dollars par an.

38. Des mesures efficaces peuvent être mises en œuvre sur les couloirs de transport et de transit pour aider à réduire l'ampleur mondiale et les conséquences des traumatismes dus aux accidents de la route. Il s'agit notamment du contrôle de la vitesse, de la réduction de la conduite en état d'ivresse et du renforcement de l'infrastructure routière. Si les couloirs de transport et de transit sont nécessaires vu leur rôle important dans la circulation des personnes et des biens, l'un des principaux défis à relever est le peu de considération pour la sécurité dans l'aménagement de ces couloirs, de même que pour l'accessibilité et le développement des nombreuses communautés locales et agglomérations qu'ils traversent. Les routes interurbaines à grande vitesse traversent souvent des villages et des villes sans que des mesures adéquates de modération de la circulation aient été mises en place. Le manque de prévision et une planification inadaptée de la sécurité sur les couloirs peuvent accroître les risques pour les personnes qui vivent dans les agglomérations situées le long de ces couloirs.

³ Résolutions 57/309, 58/9, 58/289, 60/5, 62/244, 64/255, 66/260, 68/269 de l'Assemblée générale.