i) De faire en sorte que les fonds externes affectés à des programmes ou des activités sanitaires spécifiques soient gérés et organisés d'une manière qui contribue à la mise en place de mécanismes durables de financement du système de santé dans son ensemble et qui tienne compte des priorités nationales;

j) De développer et renforcer la capacité de concevoir des régimes de prestations en prenant en compte le facteur coût-efficacité ainsi que l'efficacité de l'utilisation des ressources pendant la transition vers l'instauration d'une couverture médicale universelle;

2. *Prie* le Secrétaire exécutif, en étroite coordination avec les organisations compétentes, telles l'Organisation mondiale de la santé, l'Organisation internationale du Travail, la Banque mondiale et la Banque asiatique de développement:

a) D'aider les membres et membres associés à renforcer leurs capacités dans le domaine du financement de la santé en vue d'atteindre l'objectif d'une couverture universelle et de créer un cadre pour la coopération régionale et l'échange de données d'expérience;

b) De continuer à analyser la situation concernant le financement de la santé dans le cadre général des politiques de développement et de la planification des membres et membres associés, et ses incidences sur le bien-être économique et social des populations, y compris la transition vers la couverture universelle, et de décrire dans les grandes lignes les options qui s'offrent aux pays de la région;

c) D'apporter un appui technique, sur demande, pour le suivi des progrès accomplis vers l'objectif d'une couverture universelle;

d) D'organiser à l'intention des membres intéressés une concertation de haut niveau pour débattre du financement durable des soins de santé dans la région en vue de mettre en place une couverture universelle des services de santé;

3. *Prie également* le Secrétaire exécutif de lui rendre compte de l'application de la présente résolution à sa soixante-cinquième session.

*Cinquième séance plénière
23 mai 2007*

Résolution 63/9

Application de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011)⁶⁴

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

Se félicitant du succès de la Conférence ministérielle sur les transports, tenue à Busan (République de Corée) les 10 et 11 novembre 2006, à

⁶⁴ Voir paragraphes 201 à 219 ci-dessus.

laquelle ont été adoptées la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, y compris le Programme d'action régional pour la phase I (2007-2011), et la Déclaration ministérielle sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique⁶⁵,

Reconnaissant l'impact croissant de la mondialisation, et l'augmentation substantielle de la production, du commerce et des investissements enregistrée par de nombreux pays de la région de l'Asie et du Pacifique,

Soulignant le rôle capital de services de transport efficaces, fiables et économiques, y compris l'infrastructure, la facilitation et la logistique, pour étayer la poursuite de la croissance grâce à une meilleure compétitivité des exportations et à une diminution du coût des importations,

Convaincue que, pour appuyer les changements rapides intervenant dans la production, le commerce et les investissements, il est nécessaire d'appliquer une politique régionale de transport se fondant sur un dialogue plus fréquent entre les pays,

Notant l'appui résolu exprimé à la Conférence ministérielle sur les transports en faveur de l'établissement d'un forum des ministres asiatiques des transports, en tant que mécanisme régional officiel destiné à faciliter une collaboration étroite et des interactions plus fréquentes pour le traitement des problèmes émergents,

Notant également que la croissance s'est produite surtout dans les régions côtières qui possèdent des liaisons de transport maritime régionales et interrégionales bien développées avec les réseaux internationaux d'approvisionnement et de production,

Convaincue du rôle important des «ports secs» dans le développement d'un système international intermodal intégré et de leur potentiel en tant que centres de développement économique, en particulier dans les pays sans littoral et les régions intérieures reculées,

Se félicitant de la coopération régionale fructueuse qui a abouti à l'officialisation des accords intergouvernementaux sur les réseaux de la Route d'Asie⁶⁶ et du Chemin de fer transasiatique⁶⁷, lesquels constituent les pièces maîtresses du développement d'un système de transport international intermodal intégré, dont la région a besoin pour relever les défis croissants de la mondialisation,

Reconnaissant que l'on n'obtiendra tous les avantages d'un système de transport international intermodal intégré que si l'on traite intégralement les questions d'infrastructure physique concernant

⁶⁵ Voir E/ESCAP/63/13.

⁶⁶ Résolution 60/4 de la Commission, en date du 28 avril 2004.

⁶⁷ Résolution 62/4 de la Commission, en date du 12 avril 2006, annexe.

notamment les routes, les chemins de fer, les voies navigables intérieures, le transport maritime, les ports secs, les aéroports, les ports maritimes et les technologies de l'information et de la communication, de même que les questions non physiques, en particulier les opérations de transport multimodal, le dédouanement, la banque et les autres réseaux commerciaux,

Estimant qu'une méthode efficace pour la mise en place d'un système de transport intégré consiste à opérationnaliser des couloirs et axes prioritaires de transport dans le cadre de ce système,

Notant que les questions relatives à l'identification d'éventuelles lacunes nationales de la sécurité des transports, de même que la fourniture sur demande d'une assistance pour y remédier, relèvent de l'Organisation maritime internationale, de l'Organisation mondiale des douanes et de l'Organisation de l'aviation civile internationale,

Reconnaissant la nécessité de mobiliser des ressources financières et d'améliorer les dispositions structurelles, selon ce que les membres et membres associés participants jugent approprié, pour le développement de l'infrastructure physique et non physique nécessaire,

Soulignant qu'une stratégie régionale à long terme de développement des transports peut efficacement promouvoir la coopération et le développement dans la région, ainsi que l'a montré le Plan d'action de New Delhi pour le développement infrastructurel en Asie dans le Pacifique (1997-2006),⁶⁸

Rappelant la Déclaration du Millénaire⁶⁹ et le Document final du Sommet mondial de 2005,⁷⁰ dans lesquels les chefs d'État et de gouvernement ont réaffirmé leur volonté d'assurer la réalisation intégrale, dans les délais prescrits, des buts et objectifs de développement convenus à l'occasion des grandes conférences et réunions au sommet des Nations Unies, notamment ceux adoptés lors du Sommet du Millénaire et connus sous le nom d'objectifs du Millénaire pour le développement,

Soulignant dans ce contexte l'importante contribution de l'infrastructure et des services de transport pour la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement,

Rappelant le Programme d'action d'Almaty: répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en

transit entre les pays en développement sans littoral et de transit,⁷¹

Encouragée par le profond impact de la Déclaration de Séoul sur le développement de l'infrastructure en Asie et dans le Pacifique⁷², qui a suscité une participation active et constructive des membres et membres associés de la Commission à la promotion de la coopération régionale pour le développement de l'infrastructure et des services de transport,

Préoccupée des souffrances humaines qu'entraînent les accidents de la route, de leurs incidences sociales et du lourd fardeau qu'ils imposent aux pauvres, ainsi que de leurs effets sur le développement économique des pays, avec un coût se situant entre 1 % et 3 % de leur produit national brut annuel,

Reconnaissant que la sécurité routière est une question primordiale d'intérêt public, qui requiert un engagement politique vigoureux et des interventions efficaces si l'on veut obtenir une réduction sensible des décès, traumatismes et souffrances humaines,

1. *Décide* que, pour relever efficacement les défis croissants de la mondialisation, les services officiels compétents élaboreront et appliqueront des politiques de transport, aux niveaux national, sous-régional et régional conformément aux principes suivants:

a) Formuler des politiques et cadres directifs intégrés fondés sur des évaluations stratégiques des considérations économiques, environnementales et sociales ainsi que des problèmes liés à la pauvreté;

b) Élaborer un système de transport et de logistique international intermodal intégré contribuant à l'objectif à long terme de coopération régionale à l'appui des réseaux de production et de distribution et du commerce international;

c) Accorder la priorité aux investissements dans les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, y compris les interfaces intermodales de liaison avec les réseaux de transport par eau et de transport aérien;

d) Promouvoir le développement d'activités économiques et logistiques au niveau des interfaces intermodales, particulièrement dans les centres de production et de consommation et à proximité des ports maritimes et des ports secs;

e) Mobiliser auprès de toutes les sources possibles, y compris les partenariats avec le secteur privé et autres dispositifs financiers, des ressources

⁶⁸ Résolution 51/8 de la Commission, en date du 1^{er} mai 1995, annexe.

⁶⁹ Résolution 55/2 de l'Assemblée générale, en date du 8 septembre 2000.

⁷⁰ Résolution 60/1 de l'Assemblée générale, en date du 16 septembre 2005.

⁷¹ *Rapport de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit, Almaty (Kazakhstan), 28 et 29 août 2003 (A/CONF.202/3), annexe I.*

⁷² E/ESCAP/1249, chap. IV.

financières pour le développement du système de transport, son entretien et son exploitation;

2. *Adopte* le Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011), tel qu'il figure en annexe à la présente résolution;

3. *Réaffirme* son appui à l'exécution du Programme d'action d'Almaty⁷¹ en faveur des pays en développement sans littoral et de transit;

4. *Encourage* les membres participant au développement du réseau de la Route d'Asie qui ne l'ont pas encore fait à ratifier, accepter ou approuver l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie⁶⁶ ou à y accéder;

5. *Encourage* les membres et membres associés à continuer de donner suite aux recommandations figurant dans la Déclaration ministérielle sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique⁷³;

6. *Encourage* les membres participant au développement du réseau du Chemin de fer transasiatique qui ne l'ont pas encore fait à signer, ratifier, accepter ou approuver l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique⁶⁷ ou à y accéder;

7. *Encourage* les membres et membres associés à accorder une attention croissante à l'opérationnalisation des axes et couloirs prioritaires de transport;

8. *Invite* les institutions financières internationales et régionales et les donateurs multilatéraux et bilatéraux à envisager d'apporter un nouvel appui financier et technique pour le développement et l'opérationnalisation du réseau du Chemin de fer transasiatique et du réseau de la Route d'Asie;

9. *Prie* le Secrétaire exécutif:

a) D'aider les membres et membres associés régionaux à concrétiser la vision à long terme d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré, qui est nécessaire pour relever les défis croissants de la mondialisation;

b) D'accorder la priorité à la mise en œuvre de la phase I (2007-2011) du Programme d'action régional, y compris la mobilisation et l'affectation des ressources;

c) D'effectuer une étude détaillée sur la création d'un forum des ministres asiatiques des transports, y compris l'organisation et la structure d'un tel organisme, et d'en soumettre les résultats pour examen au Comité de la gestion de la mondialisation à sa quatrième session et à la Commission à sa soixante-quatrième session;

d) D'effectuer, compte tenu des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique ainsi

que des grandes liaisons interrégionales de transport eurasiatiques et autres, une étude définissant les couloirs de transport prioritaires et les bonnes pratiques qui pourraient y être appliquées et proposant des mesures spécifiques, par exemple des mémorandums d'accord, qui préparent la voie à l'exploitation efficace de ces couloirs;

e) D'assurer une coordination efficace avec les autres institutions des Nations Unies et organismes multilatéraux, ainsi qu'avec les organisations sous-régionales, notamment l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, l'Organisation de coopération économique, le Secrétariat du Forum des îles du Pacifique, l'Association sud-asiatique de coopération régionale et l'Organisation de coopération de Shanghai;

f) De collaborer efficacement avec les institutions internationales et régionales de financement, les donateurs multilatéraux et bilatéraux et les organisations internationales et, si besoin est, de déterminer de nouvelles sources possibles de financement pour la mise en œuvre du Programme d'action régional;

g) D'analyser et évaluer l'application du Programme d'action régional et de soumettre à la Commission, à ses soixante-cinquième et soixante-huitième sessions, des rapports accompagnés de recommandations;

h) D'effectuer en 2011 une évaluation de la mise en œuvre de la phase I du Programme d'action régional, en tant que mesure importante et nécessaire pour préparer la phase II (2012-2016).

Annexe

PROGRAMME D'ACTION RÉGIONAL POUR LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN ASIE ET DANS LE PACIFIQUE, 2007-2011

Au cours des dix dernières années, les pays membres de la CESAP ont considérablement bénéficié du processus de mondialisation, et les succès ainsi obtenus ont été en grande partie le résultat de l'amélioration des transports.

Les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, officialisés par les Accords intergouvernementaux correspondants^{74, 75} sont les pièces maîtresses de la mise en place d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré, constituant une vision à long terme du développement du secteur des transports conçue pour répondre aux défis croissants de la mondialisation.

Pour aller de l'avant, il est nécessaire de traiter intégralement et simultanément les questions relatives à l'infrastructure physique – y compris la route, le rail, les voies navigables intérieures, le transport maritime, les

⁷⁴ Résolution 60/4 de la Commission, en date du 28 avril 2004.

⁷⁵ Résolution 62/4 de la Commission, en date du 12 avril 2006, annexe.

⁷³ E/ESCAP/63/13, chap. IV.

ports secs, les aéroports, les ports maritimes et les technologies de l'information et de la communication – et les questions d'ordre non physique – notamment les opérations de transport multimodal, le dédouanement, la banque et les autres réseaux commerciaux – de manière à améliorer l'infrastructure, les mesures visant à faciliter le passage des frontières et le transit, et les systèmes logistiques, dans le contexte du développement d'un système de transport international intermodal intégré.

Ce faisant, il est nécessaire de s'employer à résoudre nombre de problèmes liés à la mondialisation, dont la gestion requiert un effort concerté de la part des pays membres et des organismes des Nations Unies, des organisations gouvernementales et sous-régionales et des associations professionnelles du secteur des transports.

Au cours de la mise en œuvre du Programme d'action régional (2002-2006) du Plan d'action de New Delhi pour le développement infrastructurel en Asie et dans le Pacifique⁷⁶, le secrétariat a travaillé en étroite collaboration avec a) plusieurs organismes clés des Nations Unies, dont la CEA, la CEE, la CEPALC, la CESAO, l'OACI, l'OIT, l'OMI, l'UIT, l'ONUSIDA, la CNUCED, le PNUD, l'UPU et la Banque mondiale; b) des organisations intergouvernementales, dont la BASD, la Télécommunauté Asie-Pacifique, la BERD, la Banque islamique de développement et l'Organisation de coopération ferroviaire; c) des organisations sous-régionales telles que l'ASEAN, l'OCE, la CICTRACECA, le Secrétariat du Forum des Îles du Pacifique, la SAARC, l'OSC et le TRADP; d) des organisations non gouvernementales telles que la FRI, l'IRU et l'UIC et e) d'autres institutions coopérantes dont l'AITD, le CPD, l'IDI, le KMI et le KOTI. La poursuite de cette coopération et d'une action coordonnée entre la CESAP et ces organisations devrait considérablement accroître les perspectives de succès du Programme d'action régional pour le développement des transports, 2007-2011.

1. DÉFINITION DES GRANDES ORIENTATIONS AU NIVEAU MINISTÉRIEL

De grandes orientations définies par les ministres sont essentielles pour que les politiques et les infrastructures régionales dans le secteur des transports en Asie et dans le Pacifique profitent à tous les pays et répondent à leurs intérêts économiques et sociaux communs. Étant donné l'évolution rapide de la région et la nécessité de disposer d'orientations générales en temps voulu pour progresser dans le secteur des transports⁷⁷, il serait sans doute opportun que les ministres créent un mécanisme régional officiel pour faciliter une collaboration étroite et des interactions plus fréquentes dans ce domaine.

⁷⁶ E/ESCAP/1249, chap. IV, annexe I.

⁷⁷ Les conférences des ministres des transports organisées par la CESAP se tiennent au moins une fois tous les cinq ans.

L'établissement d'une réunion régulière ou d'un forum des ministres des transports pour l'Asie, comme il en existe un en Europe, où l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et certains États membres servent de secrétariat à la Conférence européenne des ministres des transports, pourrait aider les membres et membres associés de la CESAP dans leurs efforts de coopération pour améliorer les transports dans l'ensemble de la région. La Conférence européenne des ministres des transports pourrait constituer un utile modèle à cet égard. Un organisme analogue, adapté aux conditions de la région, pourrait se réunir tous les deux ou trois ans, la CESAP faisant éventuellement fonction de secrétariat.

1.1 Forum des ministres des transports d'Asie

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

Produits:

1. Programmation de réunions régulières des ministres des transports d'Asie
2. Examen au niveau ministériel des politiques relatives aux transports dans la région et recommandations s'y rapportant

Indicateurs de succès:

1. Participation de responsables de haut niveau aux réunions des ministres des transports d'Asie
2. Décisions solidement documentées des ministres des transports permettant plus de coordination et de cohérence entre les pays sur les questions d'intérêt commun.

2. DÉVELOPPEMENT DE L'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

Afin de mettre en œuvre les nouvelles possibilités de développement économique et commercial offertes par la mondialisation, les pays doivent disposer d'infrastructures et de services de transport efficaces leur ouvrant accès aux marchés régionaux et mondiaux. Si des progrès notables ont été accomplis dans le développement de réseaux de transport régionaux, une coordination accrue entre les différents modes de transport permettra aux pays de se connecter de façon plus efficace aux réseaux mondiaux de production et aux marchés internationaux.

2.1 Promotion et développement/modernisation de la Route d'Asie

Objectif immédiat: Promouvoir le réseau de la Route d'Asie par le biais d'une planification coordonnée du développement de l'infrastructure routière nationale, y compris la modernisation du réseau

Produits:

1. Réunions du Groupe de travail sur la Route d'Asie

2. Mise à jour des cartes et des bases de données relatives à la Route d'Asie
3. Études d'investissement sur les itinéraires et les liaisons de la Route d'Asie en collaboration avec les États membres et les forums d'investissement, avec la participation des institutions financières internationales et régionales, des donateurs multilatéraux et bilatéraux, des organisations internationales et du secteur privé, pour le développement et la modernisation du réseau de la Route d'Asie

Indicateurs de succès:

1. Extension du réseau de la Route d'Asie grâce à l'ajout de nouvelles liaisons et à la modernisation du réseau par les pays participants, et au fait que de nouveaux pays ont ratifié, accepté ou approuvé l'Accord ou y ont adhéré
2. Planification des réseaux routiers nationaux intégrant le réseau de la Route d'Asie en tant que priorité, et contributions à la base de données régionale
3. Accroissement des investissements destinés à développer et moderniser le réseau de la Route d'Asie, allongement et accroissement de la capacité de la partie du réseau conforme aux normes minimales de la Route d'Asie

2.2 Promotion, développement et opérationnalisation du Chemin de fer transasiatique

Objectif immédiat: Promouvoir le réseau du Chemin de fer transasiatique afin d'assurer la circulation des biens et des personnes de façon efficace et durable

Produits:

1. Réunions du Groupe de travail sur le réseau du Chemin de fer transasiatique
2. Coopération entre les organisations ferroviaires intéressées concernant le réseau et opérationnalisation des services de transport ferroviaire
3. Mise à jour des cartes relatives au Chemin de fer transasiatique et création d'une base de données
4. Études d'investissement sur les itinéraires et raccordements du Chemin de fer transasiatique y compris les «liaisons manquantes» en collaboration avec les États membres et les forums d'investissement, avec la participation des institutions financières internationales et régionales, des donateurs multilatéraux et bilatéraux, des

organisations internationales et du secteur privé, pour le développement et la modernisation du réseau du Chemin de fer transasiatique

Indicateurs de succès:

1. Pays signant, ratifiant, acceptant ou approuvant l'Accord sur le réseau du Chemin de fer transasiatique ou y adhérant, et participant au Groupe de travail
2. Nombre de voyages de démonstration de trains-blocs de conteneurs et de services ferroviaires internationaux empruntant les itinéraires du réseau
3. Nombre de pays contribuant à la base de données régionale
4. Accroissement des investissements destinés au développement et à la modernisation des itinéraires du réseau, y compris la construction de liaisons manquantes

2.3 Approche intermodale intégrée de la planification des transports et du développement des infrastructures

Objectif immédiat: Promouvoir une approche intégrée de la planification des transports en tant que partie intégrante d'un système de transport international intermodal intégré en Asie et en tant qu'élément central du développement économique et commercial

Produits:

1. Études et prévisions sur le transport intermodal en vue de l'établissement d'un cadre régional pour la planification nationale des transports et l'élaboration de politiques régionales
2. Principes directeurs pour la création de dépôts intérieurs de conteneurs et de ports secs, et infrastructures d'information et de communication en vue de l'établissement d'un réseau intégré de transport intermodal
3. Forums d'investissement pour l'établissement de réseaux destinés à améliorer l'échange d'information sur le climat des affaires et des investissements, et sur les idées et l'expérience en la matière
4. Réunions conjointes des Groupes de travail sur la Route d'Asie et le Chemin de fer transasiatique
5. Renforcement des capacités au moyen de séminaires, d'ateliers et d'activités de formation

Indicateurs de succès:

1. Participation des pays à des études sur le transport intermodal et à l'élaboration de principes directeurs dans ce domaine
2. Élaboration de plans nationaux tenant compte des propositions concernant le développement de l'infrastructure de transport intermodal
3. Examen des possibilités d'accroissement des financements par les États membres, les organismes internationaux de financement et autres parties prenantes, y compris le secteur privé
4. Sentiment positif de la part des pays membres participant aux réunions, et documents rendant compte des échanges d'expérience et des pratiques optimales
5. Utilisation par les pays des résultats des séminaires et des ateliers pour l'élaboration de stratégies et plans nationaux de transport intégré

2.4 Gestion et entretien des infrastructures de transport

Objectif immédiat: Améliorer les capacités nationales en matière de gestion et d'entretien des infrastructures de transport

Produits:

1. Publication de principes directeurs, y compris d'exemples régionaux de pratiques optimales en matière de gestion et d'entretien des infrastructures de transport
2. Renforcement des capacités au moyen de séminaires, d'ateliers et d'activités de formation

Indicateurs de succès:

1. Réaction positive de la part des pays membres et des autres utilisateurs vis-à-vis des produits, et prise en compte des propositions dans les déclarations de politique nationale
2. Mise en œuvre par les pays des principes directeurs établis par la CESAP

3. FACILITATION DES TRANSPORTS

La circulation fluide et efficace des marchandises et des personnes à travers les frontières de la région suppose une collaboration étroite entre ministères et organismes concernés et un appui de toutes les parties prenantes, y compris le secteur privé. Les instruments juridiques multilatéraux relatifs aux transports internationaux peuvent constituer un mécanisme de simplification et d'harmonisation des documents, formalités et procédures liés au franchissement des frontières. On progresse déjà dans certains domaines mais beaucoup plus pourrait être fait

pour réduire davantage les retards et les coûts encourus aux postes-frontières.

3.1 Mécanismes de coordination de la facilitation

Objectif immédiat: Encourager la collaboration entre toutes les parties prenantes concernées par les transports internationaux dans les secteurs public et privé aux fins de la facilitation des transports

Produits:

1. Mise au point et publication des lignes directrices sur la mise en place de mécanismes de coordination nationaux ou le renforcement des mécanismes existants
2. Ateliers, séminaires et services consultatifs concernant la mise en place de mécanismes de coordination nationaux ou le renforcement des mécanismes existants
3. Forums régionaux et sous-régionaux pour les mécanismes nationaux de coordination de la facilitation

Indicateurs de succès:

1. Application par les pays des lignes directrices sur les mécanismes nationaux de coordination
2. Mise en place ou renforcement des organismes nationaux de coordination
3. Existence de sources attestant des échanges de données d'expérience et de bonnes pratiques entre organismes nationaux de coordination

3.2 Cadres juridiques applicables aux transports internationaux

Objectif immédiat: Aider les pays à se doter du cadre juridique nécessaire pour faciliter les transports terrestres internationaux

Produits:

1. Étude concernant l'application de la résolution 48/11 de la Commission sur les modes de transport routier et ferroviaire sous l'angle des mesures de facilitation, et l'inclusion éventuelle de conventions supplémentaires
2. Ateliers, séminaires et services consultatifs sur l'accession aux grandes conventions internationales en matière de facilitation et leur application
3. Lignes directrices concernant l'élaboration et l'application d'accords sur les transports terrestres internationaux

4. Réunions, cours de formation et études sur l'élaboration et l'application d'accords sous-régionaux concernant la facilitation des transports terrestres internationaux

Indicateurs de succès:

1. Adoption des propositions concernant la mise à jour de la résolution 48/11 de la Commission
2. Augmentation du nombre de pays ayant adhéré aux grandes conventions internationales concernant la facilitation des transports internationaux
3. Application par les pays des lignes directrices concernant l'élaboration et l'application d'accords de facilitation
4. Signature par les pays d'instruments de facilitation sous-régionaux ou adhésion à de tels accords

3.3 Application des nouvelles technologies

Objectif immédiat: Encourager la simplification et l'harmonisation des procédures de franchissement des frontières et des documents de transport international et l'application des nouvelles technologies, notamment des technologies de l'information et de la communication

Produits:

1. Étude de l'impact des nouvelles technologies, notamment des technologies de l'information et de la communication, sur les contrôles frontaliers et les transports internationaux
2. Ateliers et séminaires sur l'application des nouvelles technologies pour les contrôles frontaliers et les transports internationaux

Indicateurs de succès:

1. Application par les pays des conclusions de l'étude sur l'impact des nouvelles technologies
2. Application par les pays des nouvelles technologies pour les contrôles frontaliers et les transports internationaux

3.4 Outils pour l'identification des blocages et le suivi de l'impact des mesures de facilitation

Objectif immédiat: Aider les pays à identifier, circonscrire et traiter les principaux blocages affectant la fluidité et l'efficacité des transports internationaux

Produits:

1. Amélioration des instruments de diagnostic et de suivi en matière de facilitation

2. Ateliers, séminaires et cours de formation sur l'application des instruments de diagnostic et de suivi en matière de facilitation

Indicateurs de succès:

1. Utilisation par les pays des instruments améliorés de diagnostic et de suivi en matière de facilitation
2. Réalisation par les pays membres d'analyses temps/coût concernant les itinéraires de transport international et les points de passage frontaliers

3.5 Revalorisation des compétences des transporteurs

Objectif immédiat: Aider les pays à renforcer les capacités des transporteurs en matière de transports terrestres internationaux

Produits:

1. Promotion et mise en réseau régional des centres de formation nationaux concernés par les transports terrestres internationaux
2. Recommandations sur le contenu des cours de formation et le matériel didactique
3. Formation de formateurs

Indicateurs de succès:

1. Participation des centres de formation au réseau
2. Application par les centres des recommandations relatives au contenu des cours et au matériel didactique
3. Organisation de cours de formation par les centres nationaux et internationaux

4. LOGISTIQUE DES TRANSPORTS

Le développement du secteur de la logistique dans certains pays de la CESAP est relativement récent et il est possible de tirer des leçons des initiatives mises en œuvre avec succès ou non à l'intérieur ou à l'extérieur de la région. Ces enseignements concernent la mise en œuvre pratique de la logistique, le développement d'une infrastructure intégrée et l'élaboration de politiques connexes, l'élimination des obstacles, l'utilisation des technologies de l'information et de la communication, l'optimisation des avantages tirés de l'investissement étranger et la gestion du changement dans le secteur de la logistique.

L'absence de normes communes régissant l'activité des transitaires, des opérateurs de transport multimodal et des prestataires de services logistiques freine le développement de ces différentes activités. Il est donc important que les gouvernements et le secteur de la logistique collaborent pour gérer efficacement les changements qui permettront d'améliorer les

performances. L'établissement d'un système logistique national efficace peut être encouragé par le partage du savoir et de l'expérience du secteur privé au sein de forums nationaux, sous-régionaux, régionaux et internationaux. Ces mesures alliées à des programmes appropriés de renforcement des capacités, auraient aussi pour effet d'améliorer le professionnalisme et les compétences dans le secteur. Il est donc nécessaire de faire des recherches sur la manière d'étendre les services logistiques aux zones intérieures au moyen de couloirs, et ainsi susciter tout naturellement la création de noyaux industriels.

4.1 Lignes directrices régissant les activités des prestataires de services logistiques

Objectif immédiat: Créer des normes communes régissant les activités des prestataires de services logistiques et harmoniser les méthodes utilisées par les pays membres régionaux pour mieux faire connaître le rôle des transitaires, des opérateurs de transport multimodal et des prestataires de services logistiques en tant que professionnels à part entière du secteur des transports

Produits:

1. Publication de codes de conduite et de normes minimales fondés sur des pratiques optimales et sur l'expérience en matière de conditions d'agrément et de régimes de responsabilité applicables aux activités des transitaires, des opérateurs de transport multimodal et les prestataires de services logistiques

Indicateurs de succès:

1. Intégration par les pays de certains aspects de ces codes et normes dans les règles de leurs associations professionnelles ainsi que dans leurs réglementations et législations nationales

4.2 Développement de centres de services logistiques

Objectif immédiat: Promouvoir le développement de centres et noyaux de services logistiques efficaces dans l'ensemble de la région

Produits:

1. Publication des conclusions de recherches et d'études sur le développement de couloirs et sur les pratiques optimales en matière de gestion de centres de services logistiques

Indicateurs de succès:

1. Participation des pays à la recherche et à l'apport d'informations sur les faits nouveaux et les meilleures pratiques concernant le développement de centres de services logistiques

4.3 Promotion du partenariat et de l'échange d'expérience dans la région

Objectif immédiat: Créer des réseaux locaux, sous-régionaux, régionaux et internationaux destinés à renforcer la capacité du secteur des services logistiques à établir des partenariats, à partager son expérience et à améliorer sa compétitivité

Produits:

1. Organisation de réunions régionales de transitaires, d'opérateurs de transport multimodal, de prestataires de services logistiques et d'associations d'armateurs
2. Partage de l'expérience du secteur privé avec les pouvoirs publics au moyen de réunions et de publications
3. Organisation de séminaires et d'ateliers sous-régionaux et régionaux, notamment à l'intention de représentants des secteurs public et privé, pour débattre des conclusions des recherches et partager les idées et l'expérience

Indicateurs de succès:

1. Compilation d'informations sur le partage d'expérience et de pratiques optimales, et création de partenariats
2. Identification des questions d'intérêt commun à porter à l'attention des gouvernements
3. Participation des parties prenantes du secteur public et du secteur privé à la planification des activités des centres et noyaux de services logistiques

4.4 Renforcement des capacités logistiques

Objectif immédiat: Renforcement des compétences et des capacités nationales dans le secteur de la logistique par le biais de programmes d'éducation durables destinés aux transitaires, aux opérateurs de transport multimodal, aux prestataires de services logistiques et aux fonctionnaires

Produits:

1. Séminaires de familiarisation sur le rôle et le développement du secteur de la logistique à l'intention des hauts responsables gouvernementaux
2. Ateliers et séminaires de formation des formateurs, utilisant le matériel didactique mis au point par le secrétariat de la CESAP et destinés à renforcer les capacités et les compétences nationales
3. Appui aux gouvernements pour la conception de programmes nationaux durables en matière de transport multimodal et de logistique

Indicateurs de succès:

1. Prise en compte, par les politiques publiques, de la nécessité pour le secteur de la logistique de fournir des services efficaces
2. Programmes de formation conçus et animés par des instructeurs locaux pour renforcer les compétences et les capacités nationales en matière de transport multimodal et de logistique
3. Élaboration par les pays de programmes de formation durables en matière de transport multimodal et de logistique

5. FINANCEMENT ET PARTICIPATION DU SECTEUR PRIVÉ

La plupart des pays de la région souffrent d'une pénurie de services et d'infrastructure de transport. Les fonds que procurent les sources traditionnelles sont très insuffisants par rapport aux besoins d'investissement, de sorte qu'il existe un énorme déficit d'investissement. Il est nécessaire d'accroître les moyens de financement disponibles de toutes sources, en faisant davantage appel aux sources non traditionnelles, notamment à des systèmes de taxation des bénéficiaires directs et aux partenariats public-privé.

Objectif immédiat: Renforcer les capacités institutionnelles permettant de mobiliser des fonds supplémentaires destinés à des investissements dans le secteur des transports en faisant appel à des sources traditionnelles et non traditionnelles, notamment les partenariats public-privé

Produits:

1. Publication de directives sur le financement de l'infrastructure et des services de transport, eu égard aux pratiques optimales existant dans la région
2. Activités de renforcement des capacités axées sur la création et le renforcement des partenariats public-privé, les systèmes de taxation des utilisateurs et la création et la gestion de fonds spéciaux dans le secteur des transports
3. Réunions régionales et mise en réseau des services et programmes nationaux pour les partenariats public-privé
4. Études et rapports sur l'aptitude des pays à mettre en œuvre les partenariats public-privé

Indicateurs de succès:

1. Mise en œuvre des directives par les pays et accroissement des ressources financières et autres à investir dans le secteur des transports

2. Au niveau des pays, création et gestion de fonds spéciaux, et promotion des partenariats public-privé pour le développement et l'entretien des infrastructures de transport
3. Échanges de données d'expérience solidement étayés grâce à la mise en réseau des institutions et organismes responsables des partenariats public-privé
4. Prise en compte, dans les politiques et autres initiatives menées par les pays, des propositions présentées par la CESAP en vue de renforcer l'aptitude aux partenariats public-privé

6. DÉVELOPPEMENT DURABLE DES TRANSPORTS

Les transports sont un puissant moteur du développement économique et social. Toutefois, il importe pour cela de gérer leurs externalités positives et négatives afin de mettre en place des transports durables.

On peut faire valoir que la participation des pays aux réseaux internationaux de production, avec l'appui des transports et des communications, a contribué à faire sortir de la pauvreté davantage d'habitants d'Asie au cours des trente dernières années que jamais auparavant. Cependant, pour que ce processus atteigne les zones non côtières et les pays sans littoral d'Asie, il importe d'appliquer des stratégies intégrant toutes les dimensions d'un système de transport durable et faisant appel à un panachage approprié de moyens d'action, y compris l'évaluation intégrée et l'analyse des politiques axées sur le long terme.

L'intégration d'outils et de processus d'évaluation dans l'élaboration des politiques et des programmes en matière de transports peut assurer une approche plus positive et complète, dans laquelle les questions d'environnement, de société et de lutte contre la pauvreté sont considérées comme des éléments à part entière des objectifs des politiques économiques et de transport.

Objectif immédiat: Renforcer la sensibilisation et la compréhension des décideurs quant aux politiques de nature à favoriser la mise en place de transports durables

Produits:

1. Inclusion des questions relatives au développement durable des transports dans la *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific, the Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*, et dans les études régionales consacrées aux politiques des transports

2. Services consultatifs, réunions et mise en réseau des décideurs et conseillers dans le secteur des transports concernant la prise en compte de l'évaluation intégrée, de l'évaluation environnementale stratégique et des approches connexes dans les plans, programmes et politiques de transport
3. Études de différents moyens de parvenir aux transports durables («avenirs régionaux»)

Indicateurs de succès:

1. Évaluation positive des publications, analyses et produits de la part des pays et autres groupes concernés
2. Prise en compte dans les documents directifs nationaux ou locaux des méthodes, politiques et mesures d'intervention promues par la CESAP
3. Participation des parties prenantes, notamment des groupes de recherche et des institutions nationales

7. SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Plus de la moitié des décès imputables aux accidents de la circulation à l'échelle mondiale se produisent dans la région de la CESAP. En 2005, quelque 440 000 personnes ont été tuées et non moins de 30 millions blessées dans les accidents survenus sur les routes de la région de la CESAP. Étant donné la progression rapide de la motorisation, on estime qu'à l'horizon 2020, les deux tiers environ des décès par accident de la route dans le monde (soit 610 000) se produiront dans la région de la CESAP. Devant cette situation, l'Assemblée générale a adopté une série de résolutions⁷⁸ dans lesquelles elle a invité les pays membres, l'Organisation mondiale de la santé et les commissions régionales à agir face à ce qu'elle a appelé une crise mondiale de la sécurité routière.

Certains progrès ont certes été accomplis dans l'amélioration de la sécurité routière, mais le bilan des accidents de la route en nombre de tués et de blessés ne cesse de s'alourdir dans la région de la CESAP, d'où la nécessité d'intensifier les efforts aux niveaux local, national et régional pour «endiguer le flot».

Objectif immédiat: Promouvoir une prise de conscience accrue et une meilleure compréhension des questions de sécurité routière et des interventions possibles en la matière, et améliorer la collaboration internationale en Asie et dans le Pacifique

Produits:

1. Réunions destinées à examiner et adopter des buts, des objectifs et des indicateurs régionaux en matière de sécurité routière dans le prolongement de la Déclaration ministérielle sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique
2. Coordination des activités du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière dans la région de la CESAP, conformément aux résolutions pertinentes de l'Assemblée générale
3. Site Internet conjoint et réunions pour la mise en commun des ressources, des bonnes pratiques et des données en matière de sécurité routière, et des cartes des risques d'accidents sur la Route d'Asie

Indicateurs de succès:

1. Adoption de buts, d'objectifs et d'indicateurs régionaux, qui sont appliqués par les membres et membres associés
2. Fourniture par les pays membres régionaux d'éléments d'information destinés à alimenter le site Internet et de commentaires sur le contenu de ce site, y compris les cartes des risques d'accidents
3. Retour d'information de la part des usagers

8. LES TRANSPORTS ET LES OBJECTIFS DU MILLÉNAIRE POUR LE DÉVELOPPEMENT

La pauvreté demeure un problème de développement très préoccupant pour la région où de vastes secteurs de la population rurale et urbaine sont privés d'accès aux possibilités de développement économique et social. Le développement des transports qui permet d'améliorer l'accès des pauvres et de mieux les inclure dans le processus général de développement peut être un point de départ dans la lutte contre la pauvreté. L'examen des moyens par lesquels les transports peuvent contribuer à la réduction de la pauvreté au niveau de la formulation et de la programmation des politiques peut contribuer à réduire sensiblement le coût des interventions en faveur des pauvres dans ce secteur. Les objectifs du Millénaire pour le développement offrent une occasion unique d'examiner le développement des transports dans le cadre plus large d'une collaboration intersectorielle pour réduire la pauvreté et favoriser le développement économique et social.

Objectif immédiat: Favoriser une meilleure compréhension des rapports entre des interventions au niveau des transports, la réduction de la pauvreté et la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement

⁷⁸ Il s'agit des résolutions 57/309 du 22 mai 2003, et 58/9 du 5 novembre 2003 sur la crise mondiale de la sécurité routière, et 58/289 du 14 avril 2004 et 60/5 du 26 octobre 2005 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale.

Produits:

1. Séminaires et ateliers consacrés au rôle que peuvent jouer les transports dans la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement, et documents d'information sur les bonnes pratiques suivies dans la région pour le développement des transports conformément aux objectifs
2. Examens et études analytiques et quantitatives concernant les rapports entre les transports et le développement socioéconomique
3. Diffusion de l'information sur les pratiques et interventions optimales destinées à améliorer les liaisons de transport et l'accès aux transports

Indicateurs de succès:

1. Inclusion dans les documents directifs nationaux de propositions pour des interventions en matière de transports visant la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement
2. Utilisation de méthodes, de documents d'information et de moyens didactiques promus par la CESAP à l'appui du développement pro-pauvres et inclusif des transports
3. Échanges d'expériences documentées au sein de la région et exemples de coopération technique entre pays en développement résultant d'activités lancées par le secrétariat

*Cinquième séance plénière
23 mai 2007*

Résolution 63/10

Examen des modalités de coopération régionale pour la gestion des catastrophes naturelles, en particulier l'établissement d'un Centre Asie-Pacifique pour la gestion des catastrophes à l'aide des technologies de l'information, de la communication et de l'espace⁷⁹

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

Reconnaissant le rôle important de la gestion des catastrophes naturelles pour la réalisation du développement durable et la réduction de la pauvreté,

Rappelant les résolutions de l'Assemblée générale 44/236 du 22 décembre 1989, 49/22 A du 2 décembre 1994, 53/185 du 15 décembre 1998, 54/219 du 22 décembre 1999, 56/195 du 21 décembre 2001 et 57/256 du 20 décembre 2002, ainsi que les résolutions du Conseil économique et social 1999/63 du 30 juillet

1999 et 2001/35 du 26 juillet 2001, et prenant dûment en considération la résolution de l'Assemblée générale 57/270 B du 23 juin 2003 sur l'application et le suivi intégrés et coordonnés des textes issus des grandes conférences et réunions au sommet organisées sous l'égide de l'Organisation des Nations Unies dans les domaines économique et social,

Rappelant le rapport du Secrétaire général sur la coopération internationale en matière d'aide humanitaire à la suite de catastrophes naturelles: de la phase des secours à celle de l'aide au développement⁸⁰, qui encourageait notamment le renforcement de la coopération entre les États aux niveaux régional et sous-régional en matière de préparation et de réaction aux catastrophes,

Rappelant la recommandation qu'elle a présentée à sa cinquante-neuvième session pour l'institutionnalisation de mécanismes de coopération régionale en vue de faciliter le partage équitable entre tous les pays de la région des avantages offerts par le développement de la technologie spatiale et de ses applications, concernant notamment les diverses applications des techniques spatiales à la gestion des catastrophes⁸¹, et la demande, formulée lors de sa soixante-deuxième session, de procéder à l'étude nécessaire et d'aider la République islamique d'Iran à renforcer la création de capacités en vue de l'établissement et de l'exploitation d'un centre pour la gestion des catastrophes tel qu'envisagé⁸²,

Consciente de l'importance de la gestion de l'information sur les catastrophes naturelles, dont il est fait mention dans les rapports du Comité consultatif intergouvernemental sur le Programme régional pour les applications des techniques spatiales au développement durable sur sa neuvième session, tenue à Kuala Lumpur les 15 et 16 décembre 2003, et sa dixième session, tenue à Bangalore (Inde) les 21 et 22 octobre 2004, ainsi que dans les rapports du Groupe de travail régional pour la télédétection, les systèmes d'information géographique et la localisation par satellite sur sa onzième réunion, et du Groupe de travail régional pour les applications de la météorologie satellitale et la surveillance des aléas naturels sur sa dixième réunion, l'une et l'autre tenues à Ispahan (République islamique d'Iran) du 3 au 5 septembre 2005; de la Réunion d'experts de haut niveau sur les options techniques des systèmes de gestion des catastrophes: tsunamis et autres, tenue à Bangkok du 22 au 24 juin 2005, et de la Réunion d'experts de haut niveau chargée de préparer la troisième Conférence ministérielle sur les applications des techniques spatiales au développement durable en Asie et dans le Pacifique, tenue à Daejeon (République de Corée) du 17 au 19 octobre 2006,

⁸⁰ A/57/578.

⁸¹ *Documents officiels du Conseil économique et social, 2003, Supplément n° 19 (E/2003/39), par. 232.*

⁸² *Ibid., 2006, Supplément n° 19 (E/2006/39), par. 223.*

⁷⁹ Voir paragraphes 233 à 246 ci-dessus.