

**Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique**

Comité des transports

Cinquième session

Bangkok, 19-21 novembre 2018

Point 3 d) de l'ordre du jour provisoire*

Les grandes questions en matière de transports**Évolution de la connectivité des infrastructures de transport (2014-2018) à l'ère du Programme de développement durable à l'horizon 2030****Note du secrétariat***Résumé*

Le Programme de développement durable à l'horizon 2030 et les objectifs de développement durable appellent à l'adoption de mesures ambitieuses et intersectorielles, fruits de concertations aux niveaux national, régional et mondial, afin que le développement permette de répondre aux besoins du présent sans compromettre la possibilité pour les générations à venir de satisfaire les leurs (A/42/427). L'importance des transports pour le développement durable a été amplement analysée et la contribution de l'ensemble de ce secteur à la réalisation des objectifs de développement durable a été largement reconnue, tant au niveau mondial que régional. C'est dans ce cadre que les États membres de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) ont approuvé la Feuille de route régionale en vue de la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 en Asie et dans le Pacifique (par la résolution 73/9 du 19 mai 2017). On notera que la Conférence ministérielle sur les transports (tenue à Moscou en 2016) a fait de la connectivité des transports la grande priorité de la région de la CESAP pour atteindre ses objectifs en matière de durabilité et qu'elle a adopté le Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021).

Dans ce contexte, le présent document donne un aperçu de l'état de développement des infrastructures dans la région, définit les éléments constitutifs de l'objectif de développement durable n° 9 et montre en quoi les efforts à l'appui de la réalisation des objectifs de développement durable font partie intégrante du programme de connectivité de la CESAP, qui s'inscrit dans le cadre du Programme d'action régional. Les évolutions récentes et les possibles orientations politiques sont présentées sous l'angle du cadre institutionnel global de la CESAP, qui encourage le développement et la mise en service d'infrastructures de transport durables grâce à l'application de l'Accord intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique, de l'Accord intergouvernemental sur le Chemin de fer transasiatique et de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs.

* ESCAP/CTR/2018/L.1.

I. Introduction

1. Dès 1992, la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement a invité les gouvernements du monde entier à repenser le développement économique et à trouver des moyens de mettre un frein à la destruction des ressources naturelles irremplaçables et d'arrêter de polluer la planète¹.

2. Vingt ans plus tard, constatant que les progrès accomplis dans la mise en œuvre des mesures convenues à la Conférence avaient été inégaux, la Conférence des Nations Unies sur le développement durable² a abouti à l'adoption d'un document final (« L'avenir que nous voulons »³) arrêtant des politiques bien ciblées, qui définissent clairement le cap à suivre pour parvenir au développement durable. La Conférence a également décidé de lancer le processus qui devait conduire à la définition des objectifs de développement durable en tant que moyen : a) de tirer parti du succès des objectifs du Millénaire pour le développement⁴ ; et b) de perpétuer la volonté politique et la dynamique qui les sous-tendent au cours de la période 2015-2030.

3. En adoptant « L'avenir que nous voulons », la communauté internationale a pris acte de : a) l'importance d'assurer la circulation efficace des personnes et des biens et l'accès à des transports écologiquement rationnels, sûrs et abordables pour améliorer l'équité sociale, la santé, la résilience des villes, les liens entre zones urbaines et rurales et la productivité des zones rurales ; et b) la nécessité de promouvoir une approche intégrée des politiques aux niveaux national, régional et local pour que les services et systèmes de transport aillent dans le sens du développement durable⁵.

4. En septembre 2015, consciente qu'il fallait intensifier les progrès sur la voie du développement durable si l'on voulait faire une plus large place aux considérations sociales, économiques et environnementales dans l'élaboration des politiques, pratiques commerciales et les modes de vie, l'Assemblée générale a adopté la résolution 70/1 intitulée « Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030 », qui définit les objectifs de développement durable. Le Programme 2030 et les objectifs fournissent un cadre universel à tous les pays, quel que soit leur niveau de développement, pour mieux concilier croissance économique, intégration sociale et protection de l'environnement, ainsi que pour rechercher des solutions globales à toute une série de questions.

5. La mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 pourrait toutefois se révéler plus difficile pour le secteur des transports que pour tous les autres secteurs. En effet, si ce secteur est un maillon essentiel du développement économique et un pourvoyeur d'emplois, il demeure l'un des principaux responsables des émissions de gaz à effet de serre et un grand consommateur de combustibles fossiles. Le problème est encore plus redoutable

¹ Souvent appelée Conférence de Rio ou Sommet « Planète Terre », cette conférence s'est tenue à Rio de Janeiro (Brésil), du 3 au 14 juin 1992.

² Souvent appelée Conférence Rio+20, elle s'est tenue à Rio de Janeiro (Brésil), du 20 au 22 juin 2012.

³ Résolution 66/288 de l'Assemblée générale.

⁴ Les objectifs du Millénaire pour le développement sont huit objectifs et cibles connexes qui ont été adoptés par les chefs d'État lors du Sommet du Millénaire des Nations Unies, tenu au Siège du 6 au 8 septembre 2000. Avec un calendrier de mise en œuvre couvrant la période 2000-2015, ces objectifs visaient à faire respecter le droit des personnes à l'égalité, à la dignité et à l'accès à l'éducation, à la santé et à la protection contre la faim. On trouvera davantage d'informations à l'adresse : www.un.org/millenniumgoals.

⁵ Résolution 66/288 de l'Assemblée générale, par. 132 et 133.

pour la région Asie-Pacifique, qui affiche un taux de natalité élevé et une classe moyenne en expansion, de plus en plus riche et jouissant d'un pouvoir d'achat en conséquence, ce qui a pour effet de stimuler la demande de mobilité et de commerce de marchandises.

6. Dans ce contexte, la Conférence ministérielle sur les transports (tenue à Moscou en décembre 2016) a mis en avant le rôle décisif des transports dans la mise en œuvre du Programme 2030 et adopté la Déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique⁶. La Déclaration ministérielle comprend le Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021), lequel, concrètement, a dévolu la mise en œuvre des objectifs de développement durable aux organisations régionales, aux institutions locales et aux acteurs nationaux, qui connaissent mieux les caractéristiques socioéconomiques de la région.

7. Le Programme d'action régional définit un ensemble d'activités à mener au cours de la période 2017-2021 et fournit de multiples points d'ancrage pour adopter une approche d'ensemble afin de rendre les transports durables dans la région. Ces activités mettent particulièrement l'accent sur la nécessité d'améliorer la connectivité des infrastructures en continuant à développer, moderniser, planifier et rendre opérationnels les réseaux d'infrastructure de transport de la région, notamment en adoptant de nouvelles technologies et en harmonisant les normes opérationnelles et techniques.

II. État des infrastructures et des services de transport dans la région

A. Considérations liées aux politiques générales

8. L'existence d'infrastructures est une condition essentielle, bien qu'insuffisante, pour atteindre les objectifs en matière de connectivité durable. D'une manière générale, le niveau et la performance de la connectivité sont mesurés par la capacité et la facilité avec lesquelles les déplacements peuvent être effectués efficacement entre plusieurs endroits, principalement les points d'origine et de destination, mais aussi les étapes intermédiaires. Plus le nombre de points accessibles est élevé, plus le nombre de mouvements potentiels l'est aussi et plus les services vers les destinations finales en question sont fréquents, et en définitive plus le niveau de connectivité est élevé. La connectivité est donc le fait d'avoir à disposition des transports fiables qui permettent aux personnes et aux marchandises d'atteindre de multiples destinations à des coûts abordables et dans des délais raisonnables.

9. À la lumière de la définition ci-dessus, la connectivité ininterrompue ne peut se faire sans intermodalité, objectif que la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) a longtemps poursuivi dans ses activités, préfigurant et appuyant la résolution 72/212 de l'Assemblée générale (datée du 20 décembre 2017) sur le renforcement des liens entre tous les modes de transport pour atteindre les objectifs de développement durable. Dans sa résolution, l'Assemblée générale note que, lors de la conception de systèmes de transport multimodaux, l'accent devrait être mis sur les modes de transport à faible émission de carbone et consommant peu d'énergie et sur le recours accru aux réseaux de transport interconnectés pour assurer la mobilité et la connectivité en toute fluidité des personnes et des marchandises.

⁶ E/ESCAP/MCT(3)/11.

10. On notera que l'Accord intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique⁷, l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique⁸ et l'Accord intergouvernemental sur les ports secs⁹ offrent un cadre institutionnel global dans lequel des politiques et mesures connexes peuvent être définies et appliquées collectivement, ce qui permettra de progresser vers une meilleure connectivité des transports dans la région. Ces trois accords intergouvernementaux ont été négociés sous les auspices de la CESAP en vue de créer une plus grande convergence d'objectifs aux fins de la réalisation des programmes multilatéraux mondiaux ou régionaux tels que les objectifs de développement durable ou le Programme d'action régional. La CESAP administre ces accords, convoque les groupes de travail créés conformément aux prescriptions juridiques de chacun et élabore des outils, des projets et des directives pour leur mise en œuvre.

11. Le Réseau routier asiatique relie 143 000 km de routes dans 32 pays¹⁰, et le réseau du Chemin de fer transasiatique 118 000 km de voies ferrées dans 28 pays¹¹. Ces deux réseaux doivent respecter des prescriptions techniques minimales et des normes d'exploitation, définies de manière relativement souples dans les accords. Par ailleurs, le recensement d'un ensemble de ports secs d'importance internationale – dans le cadre du récent Accord intergouvernemental sur les ports secs – a facilité l'intégration des deux réseaux entre eux ainsi que les connexions avec d'autres modes de transport, les combinant ainsi pour en faire l'infrastructure intermodale indispensable à la région afin d'assurer une connectivité intermodale ininterrompue¹².

12. Au cours des deux dernières décennies, les pays de la région, avec l'appui et l'assistance technique de la CESAP, ont utilisé le Réseau routier asiatique et le réseau du Chemin de fer transasiatique pour développer leur infrastructure routière et ferroviaire et, ce faisant, ont réussi, pour un coût minime, à capter une quantité croissante des échanges internationaux, essentiellement au moyen des infrastructures existantes. Ce premier effort collectif a contribué à regrouper des systèmes d'infrastructure disparates en un réseau régional commun qui est mieux à même de favoriser l'intégration économique de la région, de renforcer sa croissance économique future et de faciliter l'échange de biens et services. Toutefois, il ne pourra y avoir de couloirs intégrés de transport intermodal durable tels qu'ils sont envisagés, à moins que : a) le transport durable ne soit considéré comme une question de développement prioritaire bénéficiant d'investissements suffisants de la part de tous les pays de la région, indépendamment des niveaux de revenu et des caractéristiques géographiques ; et b) les politiques dans ces domaines ne reposent sur une planification rigoureuse et sur des investissements solides dans les infrastructures.

13. Aussi, une bonne intégration des réseaux dont il est question plus haut, pour autant qu'ils soient reliés aux voies navigables intérieures, aux ports maritimes, aux ports fluviaux, aux aéroports et aux ports secs, pourrait-elle jouer un rôle décisif pour relever les défis particuliers auxquels les pays en développement sans littoral et de transit sont confrontés. Par ailleurs, une telle

⁷ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 2323, n° 41607.

⁸ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 2596, N° 46171.

⁹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, N° 53630.

¹⁰ On trouvera une carte du Réseau routier asiatique à l'adresse : www.unescap.org/sites/default/files/AH-map_2018-2.pdf.

¹¹ On trouvera une carte du réseau du Chemin de fer transasiatique à l'adresse : www.unescap.org/sites/default/files/TAR%20map_1Nov2016.pdf.

¹² On trouvera des informations approfondies sur le contexte et le statut de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs dans le document portant la cote ESCAP/CTR/2018/4.

intégration, conjuguée à des liaisons maritimes efficaces, pourrait également contribuer à faire profiter les pays archipélagiques et les pays insulaires du Pacifique de l'essor économique général de la région. Ce point a été relevé par l'Assemblée générale dans sa résolution 72/212, dans laquelle elle a souligné qu'il importait de renforcer la connectivité entre les îles et de relier les économies des petits États insulaires en développement aux marchés régionaux et aux chaînes d'approvisionnement mondiales, notamment en les intégrant dans les couloirs de transport maritimes et multimodaux et dans les couloirs économiques existants et nouveaux.

14. Or, trop souvent, les infrastructures portuaires sont conçues et développées dans le seul but d'accueillir des navires maritimes. En tant que portes d'accès aux réseaux de transport terrestre, les ports devraient également être développés en tant qu'élément essentiel de toute politique visant à améliorer la desserte des zones de l'arrière-pays par le biais de couloirs intermodaux. Ainsi, une meilleure coordination des politiques entre les autorités concernées devrait permettre d'accorder une plus grande attention, dans la conception future des ports, aux interfaces avec les modes de transport terrestres, en particulier les chemins de fer.

15. À l'heure actuelle, rares sont les ports, s'il en existe, ayant un agencement compatible avec le bon fonctionnement des trains, en particulier des trains de conteneurs. À cet égard, deux principaux obstacles doivent être surmontés : a) les quais de chargement et de déchargement ferroviaires doivent être d'une longueur suffisante pour accueillir des trains complets ; et b) ils doivent être situés à proximité des sites de stockage des conteneurs côté quai d'amarrage pour que les opérations de chargement et de déchargement puissent se faire en une seule fois à l'aide d'équipements de manutention portuaire, tels que des grues à portique ou des gerbeurs. Tels qu'ils sont conçus actuellement, la plupart des ports, loin d'encourager un transfert modal de la route vers le rail, favorisent en fait la prédominance du transport routier pour l'entrée et la sortie des marchandises. Cela a pour effet de retarder la mise en place de systèmes de transport économes en carburant, respectueux de l'environnement et rentables à l'appui du Programme 2030.

16. Le réseau du Chemin de fer transasiatique pourrait jouer un rôle central dans le rééquilibrage des modes de transport. Pourtant, sur les 118 000 km du réseau, 11 500 km, soit 9,8 %, n'existent toujours pas. L'investissement total requis pour mettre en place ces liaisons ferroviaires transfrontières manquantes est estimé à 75,5 milliards de dollars¹³. En outre, les variations de fiabilité technique du matériel roulant, l'interopérabilité limitée et les changements d'écartement des voies induisent des coûts et des retards de transbordement ainsi que des problèmes de capacité de charge. Contrairement aux routes, qui peuvent être construites et améliorées par étapes successives, au gré de l'évolution de la demande ou en fonction des financements disponibles, les systèmes ferroviaires nécessitent d'emblée un apport important de fonds publics ainsi qu'une forte mobilisation des pouvoirs publics.

17. Bien consciente de cela, la CESAP s'emploie activement avec ses membres à identifier les domaines se prêtant à une action conjointe et coordonnée afin de répondre aux besoins en infrastructures et de remédier aux goulets d'étranglement en matière de capacité et aux problèmes institutionnels qui font que le transport ferroviaire n'est pas davantage utilisé pour la circulation internationale des marchandises.

¹³ Estimation de la CESAP.

18. Les responsables politiques de la région sont de plus en plus conscients que le rail a un rôle important à jouer à l'ère du Programme 2030. En effet, un certain nombre de facteurs plaident en faveur d'une utilisation accrue du transport ferroviaire en Asie, à savoir : a) le fait que 12 des pays enclavés du monde sont situés sur le continent asiatique, les ports les plus proches étant souvent situés à plusieurs milliers de kilomètres ; b) le fait que les distances reliant les principaux lieux d'origine et de destination, tant au plan national qu'au plan international, sont tellement énormes que les chemins de fer trouvent leur pleine justification économique ; c) la croissance constante du volume de marchandises échangées ; et d) la reconnaissance du rail comme mode de transport sûr et écologique.

19. Compte tenu de ce qui précède, la CESAP a lancé, en 2017, un projet intitulé « Développement des services de transport ferroviaire intermodal ininterrompus en Asie du Nord-Est et en Asie centrale pour renforcer les liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie », avec la participation active de responsables des transports et de gestionnaires du secteur ferroviaires de Chine, de Fédération de Russie, du Kazakhstan, de Mongolie et de République de Corée. Dans le cadre de ce projet, la CESAP a réalisé deux études qui ont permis de recenser les meilleures pratiques et de formuler des recommandations concernant : a) la simplification de la documentation ; et b) le déploiement et l'utilisation des technologies de l'information pour promouvoir une plus grande efficacité des services de transport intermodal ferroviaire.

20. En ce qui concerne le Réseau routier asiatique, à ce jour, 7 % de ses axes ne sont toujours pas conformes aux normes minimales souhaitables de la catégorie III. En outre, s'il est incontestable que les pays membres ont bien avancé dans la modernisation des axes du Réseau qui sillonnent leur territoire, un groupe de critères différents est trop souvent appliqué aux mêmes tronçons d'un côté ou de l'autre d'une frontière entre pays voisins. Cela freine le développement de la circulation routière transfrontalière internationale car les exploitants estiment que la piètre qualité des infrastructures pose des risques, aussi bien pour les conducteurs que pour les véhicules.

21. Malgré ce qui précède, le Réseau routier asiatique a atteint aujourd'hui un niveau de maturité qui était inconcevable au tout début de sa création. Conscientes du fait que qualité des infrastructures et considérations de sécurité vont de pair, les parties à l'Accord intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique ont adopté en décembre 2017 une nouvelle annexe à l'Accord, relative aux normes de conception pour améliorer la sécurité routière sur le Réseau. Celle-ci prévoit une approche coordonnée de l'élaboration et de l'adoption de normes pour les équipements de sécurité des infrastructures routières et entrera en vigueur dans un délai de 12 mois après le dépôt, par les deux tiers des parties, de l'instrument d'acceptation auprès du dépositaire, comme prévu à l'article 8, alinéa 5 de l'Accord¹⁴.

¹⁴ On trouvera des renseignements plus détaillés et un d'instrument type d'acceptation en consultant le document portant la cote ESCAP/CTR/2018/7.

B. Amélioration de la connectivité des infrastructures dans la région : aperçu de certaines initiatives multilatérales

22. Les initiatives du Réseau routier asiatique et du Chemin de fer transasiatique ont contribué à la mise au point de plusieurs initiatives multilatérales dans les domaines des transports, telles que le Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale de la Banque asiatique de développement (BAsD) et le projet de liaison ferroviaire entre Singapour et Kunming de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN). Il est à noter que le Réseau routier asiatique a également contribué à la négociation de deux accords importants : a) l'accord entre les gouvernements des États membres de l'Organisation de Shanghai pour la coopération concernant la création de conditions favorables au transport routier international, signé à Douchanbé en septembre 2014 ; et b) l'Accord intergouvernemental sur le transport routier international le long du Réseau routier asiatique, signé à Moscou en décembre 2016¹⁵ par les Gouvernements chinois, mongol et russe. Les deux accords ont été négociés avec l'assistance technique de la CESAP et le secrétariat continue d'aider les États membres concernés à les appliquer.

23. Les itinéraires du Réseau routier asiatique et du Chemin de fer transasiatique continuent de servir de toile de fond à la promotion des synergies économiques dans la sous-région grâce à des programmes multilatéraux portant sur le développement des infrastructures, l'intégration de divers modes et les initiatives transfrontières. Dans l'édition 2014 de son rapport sur les transports en Inde (2014 *India Transport Report*), le Gouvernement indien a clairement indiqué que, pour améliorer sensiblement la productivité et l'efficacité, il était impératif que la planification future du réseau de transport indien soit axée sur le développement du transport multimodal, tant pour les échanges à l'intérieur du pays que pour les importations et les exportations¹⁶.

24. Partant de ce constat, le Gouvernement indien a collaboré avec ses voisins à la mise en œuvre de plusieurs projets, dans le cadre de l'Initiative du golfe du Bengale pour la coopération technique et économique multisectorielle, de l'initiative Bangladesh-Bhoutan-Inde-Népal et du Programme de coopération économique sous-régionale de l'Asie du Sud, qui a été mis en place par la BAsD. Ces programmes contribuent à faire naître une volonté politique commune et à satisfaire les besoins de financement nécessaires pour opérationnaliser le Réseau routier asiatique et celui du Chemin de fer transasiatique. Par exemple, dans le cadre de son Programme de coopération économique sous-régionale de l'Asie du Sud, la BAsD fournit des fonds au Bangladesh pour rénover les 190 km de l'axe Elenga-Hatikamrul-Rangpur (lequel fait partie de l'itinéraire AH2) et le tronçon de 70 km reliant Joydebpur à Elenga (qui fait partie de l'itinéraire AH41) en vue de créer une route à quatre voies qui améliorera la desserte entre les pays d'Asie du Sud et offrira aux pays enclavés que sont le Bhoutan et le Népal un meilleur accès routier au port de Chittagong situé dans le dans le golfe du Bengal.

25. Les initiatives susmentionnées pourraient éventuellement s'inscrire dans un plan plus ambitieux visant à créer des liaisons entre l'Asie du Sud et l'Asie du Sud-Est. La première étape du projet est la réalisation de la route dite « trilatérale » qui couvrirait une distance de 1 300 km et relierait Moreh, dans l'État de Manipur (nord-est de l'Inde) à Mandalay et Nay Pyi Taw (Myanmar), pour aboutir à Mae Sot, au nord-ouest de la province de Tak (Thaïlande). La

¹⁵ On trouvera davantage d'informations sur l'évolution de la situation dans le domaine de la facilitation de la connectivité opérationnelle dans le document portant la cote ESCAP/CTR/2018/2.

¹⁶ Inde, *India Transport Report : Moving India to 2032* (New Delhi, 2014).

route à quatre voies en projet fait également partie du couloir est-ouest proposé par l'ASEAN et des itinéraires AH1 et AH2 du Réseau routier asiatique. De Mae Sot, le tracé de cette route pourrait continuer à travers la Thaïlande jusqu'au Cambodge, pour relier la République démocratique populaire lao et le Viet Nam à l'ouest, puis la Malaisie et Singapour au sud.

26. En ce qui concerne la connectivité ferroviaire, en 2017, l'Azerbaïdjan, la Géorgie et la Turquie ont achevé la liaison ferroviaire Bakou-Tbilissi-Kars, et ont construit le tronçon de 98 km du réseau du Chemin de fer transasiatique qui manquait jusqu'alors entre Akhalkalaki (Géorgie) et Kars (Turquie). Une fois achevé le tronçon qui reliera Qazvin, Rasht et Astara (entre la République islamique d'Iran et l'Azerbaïdjan), le projet ferroviaire Bakou-Tbilissi-Kars offrira à l'Afghanistan ainsi qu'aux pays enclavés d'Asie centrale davantage de possibilité de transit vers l'Europe centrale et du Sud.

27. Que ce soit dans le cadre du réseau du Chemin de fer transasiatique ou dans un autre contexte, les gouvernements des pays d'Asie centrale lancent ou prévoient de lancer un certain nombre de travaux d'infrastructure ferroviaire dans le but d'améliorer leurs liaisons avec les sous-régions voisines et d'avoir accès aux ports internationaux chinois (notamment ceux de Shanghai, de Lianyungang et de Tianjin) et iraniens (notamment ceux de Bandar Abbas et de Chabahar ; voir paragraphes 28 et 29). Deux points importants sont à signaler à cet égard, à savoir le tronçon du réseau du Chemin de fer transasiatique qui fait défaut entre la Chine, le Kirghizistan et le Tadjikistan, et les infrastructures ferroviaires que le Gouvernement afghan envisage de mettre en place, en particulier le projet de ligne est-ouest de 1 300 kilomètres dans le nord du pays, qui relierait Nijni Pyandzh (à la frontière avec le Tadjikistan) à Shamtigh (à la frontière avec l'Iran). Cette ligne sera reliée aux tronçons en provenance de l'Ouzbékistan – citons le tronçon existant de 75 km qui raccorde Termez, en Ouzbékistan, à Mazar-i-Sharif, en Afghanistan – ou à ceux situés au Turkménistan, comme le tronçon de 88 km reliant Atamyrat (Turkménistan), à Aqina (Afghanistan), ou encore au tronçon prévu au poste frontière de Torghundi. En septembre 2018, la CESAP a organisé un séminaire de renforcement des capacités à l'intention de tous les pays concernés dans le but de combler les lacunes en matière de connectivité ferroviaire et de définir des mesures concrètes pour aller de l'avant.

28. Le port iranien de Chabahar revêt une importance particulière pour l'architecture naissante appelée à relier l'Asie centrale, l'Europe et l'Asie du Sud. La première phase de construction de ce port a été achevée en décembre 2017 et son développement devrait se poursuivre à l'avenir. Les plans d'aménagement prévoient la possibilité d'une liaison par rail passant par Zahedan pour relier la ligne principale Bafq-Mashhad-Sarakhs, offrant une liaison ferroviaire avec l'Afghanistan via la nouvelle ligne en projet au nord de l'Afghanistan (voir paragraphe 27) et avec l'Asie centrale via la ligne existante reliant la République islamique d'Iran et le Turkménistan à Sarakhs, d'où existent déjà des liaisons ferroviaires avec les autres pays d'Asie centrale.

29. Le projet du port de Chabahar a été financé par l'Inde dans le cadre d'un accord trilatéral conclu en 2016 entre l'Afghanistan, l'Inde et la République islamique d'Iran pour développer un couloir de transport et de commerce entre l'Inde et l'Afghanistan et faire de ce port une des plaques tournantes régionales du transport maritime. La multiplication des liaisons maritimes entre le port de Jawaharlal Nehru, à l'est de Mumbai, et celui de Chabahar dynamiserait considérablement le commerce entre l'Asie centrale et l'Asie du Sud, en particulier entre le Bangladesh, l'Inde et le Népal. Dans le contexte de la liaison ferroviaire Bakou-Tbilissi-Kars récemment mise en service (voir paragraphe 26), le projet du port de Chabahar donne un nouveau souffle au projet de liaison entre Qazvin, Rasht et Astara, ainsi qu'au développement du Couloir occidental

dédié au transport de fret (Western Dedicated Freight Corridor) en cours de construction par la compagnie des chemins de fer indiens (Indian Railways) pour relier Mumbai à Tughlakabad, le port sec le plus important d'Inde, situé au sud-est de New Delhi. Le lancement récent de nouveaux services de transport ferroviaire bilatéraux entre le Bangladesh et l'Inde¹⁷ et la construction prévue d'un tronçon de chemin de fer entre Agartala (Inde) et Akhaura (Bangladesh) pourraient compléter ces initiatives et faire aboutir le projet d'un couloir de transit terre-mer qui relierait les États du nord-est de l'Inde à Istanbul, et serait émaillé de multiples liaisons vers les autres sous-régions d'Asie comme d'Europe.

30. Il est important de signaler que la généralisation des navires de gros gabarit, en particulier des porte-conteneurs, stimule l'investissement dans les infrastructures portuaires dans la région (élargissement des quais d'amarrage, dragage pour permettre un tirant d'eau plus important ou encore acquisition de matériel moderne de manutention des cargaisons). Tel sera le cas, par exemple, pour le futur port en eau profonde d'Anaklia (Géorgie), qui aura une profondeur de 16 mètres et accueillera plusieurs types de navires et de marchandises, avec une capacité maximale de 10 000 équivalents vingt pieds (EVP). Ce projet de 2,5 milliards de dollars, qui devrait être mené à bien en 2021, se déroulera en neuf phases. La première phase a été lancée à la fin 2017 et comprend la construction d'un terminal à conteneurs d'une capacité de 900 000 EVP et d'équipements de manutention de vrac sec d'une capacité de 1,5 million de tonnes. S'inscrivant dans le cadre du développement d'une zone économique spéciale, le port se développe comme point de transit entre l'Europe, la région du Caucase et l'Asie centrale, République islamique d'Iran comprise.

31. Comme on l'a vu, les couloirs de transport ouvrent la voie à une connectivité améliorée, à une compétitivité accrue et permettent de forger un sentiment d'appartenance régionale. Dans cet esprit, des initiatives intersectorielles et multinationales telles que l'initiative « Une ceinture, une route » peuvent également servir à renforcer les mécanismes d'intégration de la CESAP et encourager la planification conjointe de projets fondés sur une vision commune du développement. Ceci est particulièrement important pour le développement du transport ferroviaire dans la région, car le rail est un moyen de transport sûr, fiable et économe en énergie, qui permet de couvrir de grandes distances. La construction d'une ligne à voie unique de 420 km qui reliera la Chine, la République démocratique populaire lao et la Thaïlande a débuté, à grands frais, en juin 2017, malgré des problèmes techniques. À ses deux extrémités, cette nouvelle ligne sera reliée aux tronçons existants du réseau du Chemin de fer transasiatique qui sont en cours de réfection (en Chine et en Thaïlande), le but étant de créer une infrastructure de transport à même de répondre à l'augmentation prévue du volume des échanges entre la Chine et la Communauté économique de l'ASEAN. Une fois achevée, la ligne fera partie des couloirs économiques desservant les zones industrielles du sud-est de la Thaïlande et offrira une voie commerciale vers le complexe industriel de Dawei, que le Gouvernement du Myanmar envisage de construire.

32. En l'attente de la mise en service ou de la modernisation – coûteuses – d'infrastructures de transport terrestre transfrontière, les États membres ont commencé à développer les liaisons maritimes entre leurs ports dans l'optique de les relier par la suite à leurs réseaux routier et ferroviaire nationaux. Ainsi, en novembre 2017, les Gouvernements du Bangladesh, du Bhoutan, de l'Inde, du Myanmar, du Népal, de Sri Lanka et de la Thaïlande ont commencé à débattre, dans le cadre de l'Initiative du golfe du Bengale pour la coopération technique et économique multisectorielle, d'un accord dans le domaine du

¹⁷ « Connectivity projects boost India-Bangladesh ties », *Times of India*, 10 novembre 2017.

cabotage qui permettrait de resserrer leurs relations commerciales. Cet accord s'appliquerait à la navigation dans un rayon de 20 milles marins de la côte, zone dans laquelle peuvent circuler des navires plus petits et nécessitant moins de tirant d'eau, ce qui reviendrait donc moins cher. En commençant par une liaison entre la province de Ranong (Thaïlande) et le port de Chittagong (Bangladesh), le réseau serait ensuite étendu aux ports de Kolkata, de Chennai et de Visakhapatnam en Inde et à celui d'Hambantota à Sri Lanka¹⁸.

33. Dans le cadre du Programme d'action régional, les activités de la CESAP liées à l'expansion du Réseau routier asiatique et du réseau du Chemin de fer transasiatique, ainsi qu'au développement du réseau régional de ports secs d'importance internationale, sont des outils à disposition des décideurs leur permettant de comparer les tendances, de définir une vision commune du développement des infrastructures, d'adopter des programmes communs et de créer des partenariats pour favoriser l'intégration économique régionale et une connectivité durable. Du reste, en développant des synergies entre les programmes, les activités et les initiatives, les efforts de chaque pays, organisation ou organisme restent ciblés et l'utilisation des ressources est optimisée.

III. Connectivité des infrastructures de transport et objectifs de développement durable

A. Construire des infrastructures résilientes

34. L'intérêt d'avoir des infrastructures de transport bien connectées entre elles pour faciliter le commerce et le développement économique n'a jamais été mis en doute, comme en témoignent les efforts constants déployés par les pays et les institutions gouvernementales pour combler le manque d'infrastructures afin de satisfaire la demande croissante de transport et de mobilité. En 2017, la Banque asiatique de développement a estimé qu'il faudrait investir 22,6 billions de dollars entre 2016 et 2030 pour répondre aux besoins en matière d'infrastructure en Asie et dans le Pacifique – notamment s'agissant des infrastructures de transport, énergétiques et des télécommunications¹⁹.

35. Toutefois, ce n'est que ces dernières années, notamment avec l'introduction du concept de durabilité en matière de transport, que les infrastructures ont suscité un regain d'intérêt. La cible 9.1 de l'objectif correspondant vise à mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente, y compris une infrastructure régionale et transfrontière, pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain, en privilégiant un accès universel, financièrement abordable et équitable. Cela soulève à son tour de nouvelles questions quant à l'approche à suivre en matière de planification et d'investissement dans les infrastructures, lorsqu'il s'agit de faire en sorte que les infrastructures soient durables et résistantes et de prendre les décisions politiques nécessaires dans ce sens.

36. Il n'existe pas de définition communément admise de ce qu'on entend par « infrastructure de qualité ». En principe, une infrastructure de transport bien construite, pouvant être utilisée et exploitée en toute sécurité et qui est correctement entretenue tout au long de son cycle de vie pourrait être considérée comme étant de bonne qualité. Il convient toutefois de noter que la notion de qualité des infrastructures est relative, car elle dépend de facteurs tels que le terrain, la main-d'œuvre, les compétences techniques et le capital. Il s'ensuit qu'à mesure que les économies se développent et que les ressources deviennent

¹⁸ « Bimstec talks highlight cooperation », *Bangkok Post*, 1^{er} septembre 2018.

¹⁹ BAsD, *Meeting Asia's Infrastructure Needs* (Manille, 2017).

plus abondantes, des efforts sont faits pour améliorer continuellement la qualité de l'infrastructure. À cet égard, on ne saurait trop insister sur l'utilité de la technologie pour améliorer la sécurité des infrastructures de transport.

37. Le terme « fiabilité » est généralement utilisé pour exprimer une certaine garantie du bon fonctionnement d'un composant ou d'un système, ou du moins un certain niveau de performance souhaité dans des conditions données pendant une certaine durée²⁰. Du point de vue des transports, l'infrastructure doit être techniquement fiable et capable de répondre à la demande de mobilité, et cela à tout moment et dans toutes (ou la plupart) des conditions météorologiques, entre autres facteurs extérieurs. Toutefois, la défaillance d'une partie d'un réseau routier, ferroviaire ou autre ne signifie pas nécessairement que le réseau est instable ou peu fiable, pour autant que les modes de transport soient intégrés et que des solutions de remplacement existent. En définitive, l'efficacité et l'accessibilité des transports – deux des objectifs du transport durable – passent par des infrastructures de transport fiables.

38. L'expression « infrastructure durable » est souvent utilisée pour désigner le processus de conception, de construction et d'exploitation d'éléments structureaux d'une manière qui ne porte pas atteinte aux mécanismes sociaux, économiques et écologiques nécessaires pour préserver l'égalité entre personnes, la diversité et la fonctionnalité des systèmes naturels. La construction de nouvelles infrastructures ou la modernisation d'infrastructures existantes est coûteuse, nécessite l'utilisation de matériaux à forte intensité de carbone et présente d'autres inconvénients sur le plan environnemental.

39. Cependant, les infrastructures en elles-mêmes ne sont généralement responsables que d'un faible pourcentage des émissions totales de gaz à effet de serre. La contribution des infrastructures aux efforts de préservation de l'environnement consisterait donc à réduire au minimum les émissions liées à la construction et à l'entretien desdites infrastructures. En outre, en favorisant une intermodalité plus fluide entre les moyens de transport, on pourra répondre à la demande croissante en utilisant proportionnellement moins d'infrastructures, ce qui permettra d'améliorer sensiblement les services aux usagers et de réaliser des économies d'énergie considérables. Il s'ensuit que, dans le cadre de la cible 9.1 de l'objectif correspondant, les infrastructures de transport durables peuvent être considérées comme des infrastructures écologiquement rationnelles, climatiquement neutres et économes en énergie.

40. Le terme « résilience » est peut-être le plus complexe à définir et est celui qui est le plus souvent associé aux stratégies de réduction des risques de catastrophe. Le concept a été introduit pour la première fois dans les années 1970 dans le contexte de l'écologie, où il correspondait à une mesure de la longévité des systèmes et de leur capacité à faire face aux changements et aux perturbations tout en conservant intactes les relations entre les populations ou les variables d'état²¹. Dans le contexte des transports, la résilience présuppose d'assurer l'intégrité, la fiabilité et la fonctionnalité du système de transport, ainsi qu'un rétablissement rapide des services après un choc majeur ou un stress chronique²², induits par exemple par les catastrophes naturelles ou celles liées aux changements climatiques, les cyberattaques ou le vieillissement des infrastructures.

²⁰ Shelemyahu Zacks, *Introduction to Reliability Analysis: Probability Models and Statistical Models* (New York, Springer-Verlag, 1992).

²¹ C.S. Holling, "Resilience and stability of ecological systems", *Annual Review of Ecology and Systematics*, vol. 4 (1973).

²² Judith Y.T. Wang, « Resilience thinking' in transport planning », *Civil Engineering and Environmental Systems*, vol. 32, No 1-2 (2015).

41. Le secteur de l'ingénierie appelle ceci la conception à « sûreté intégrée », partant du principe que le fait de compter sur un seul mode de transport accroît les risques, tandis que le fait d'assurer l'intégration et l'optimisation de tous les modes en fonction de leurs points forts respectifs peut augmenter le nombre de changements qui peuvent intervenir dans un système avant qu'il ne franchisse un seuil et passe à un autre régime de stabilité¹⁹, moins performant qu'auparavant. D'où l'importance accordée par les États membres de la CESAP à la connectivité durable et intermodale, comme définie dans le Programme d'action régional.

42. Il s'ensuit que l'architecture institutionnelle de la CESAP en matière d'infrastructures de transport contribue dans une large mesure à la réalisation de l'objectif de développement durable n° 9 en ce qui concerne les infrastructures, lesquelles : a) doivent être bien conçues et doivent pouvoir être utilisées sans danger (qualité) et, b) doivent répondre systématiquement aux besoins de transport (fiabilité).

43. La mise en place de systèmes de transport intégrés et durables, conformément au volet connectivité du Programme d'action régional, ne pourra se faire que si l'Accord intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique, l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et l'Accord intergouvernemental sur les ports secs sont utilisés comme un cadre institutionnel d'ensemble favorisant une action concertée au niveau régional. Une telle démarche permettrait d'accroître la capacité des réseaux à fonctionner comme un système intégré dans les situations d'urgence, permettant ainsi de disposer d'itinéraires bis et de points d'accès alternatifs, ce qui réduirait le risque d'être excessivement tributaire d'un mode de transport unique (d'où un gain de résilience). C'est pour cela qu'il est impératif, si l'on veut atteindre les objectifs du Programme d'action régional, que les pays qui ne l'ont pas encore fait adhèrent aux accords et adoptent une approche coordonnée du recensement des axes routiers, des voies ferrées et des ports secs visés par lesdits accords.

B. La technologie et l'innovation comme vecteurs de changement

44. Dans la résolution 72/212, l'Assemblée générale a également souligné qu'il fallait favoriser l'intégration de la science, de la technologie et de l'innovation aux systèmes de transport durables, intégrés, multimodaux et intermodaux en tirant parti, dans les décennies à venir, des possibilités technologiques pour susciter des changements en profondeur dans les systèmes de transport.

45. Le déroulement des projets d'infrastructure est souvent considéré comme relativement prévisible, faisant intervenir des connaissances d'ingénierie et une main-d'œuvre abondante, mais ces projets ne sont pas considérés comme des ouvrages de haute technologie. Or, un large éventail de technologies révolutionnaires transforment rapidement la façon dont l'infrastructure est construite et exploitée et bouleversent les modalités de fonctionnement de ce secteur. Le réseau foisonnant d'objets connectés numériquement – qu'il s'agisse d'appareils, de véhicules ou autres – qui sont équipés de capteurs et dotés de capacités informatiques intelligentes, (on parle de l'« Internet des objets »), ouvre de nouvelles perspectives au regard des exigences de fiabilité et de résilience des infrastructures évoquées plus haut. Ces technologies permettent non seulement une meilleure conception structurelle dans les circonstances qui prévalaient au moment de la construction, mais aussi une meilleure surveillance de certains actifs d'infrastructure en fonction de l'évolution des circonstances, permettant ainsi d'accroître la sécurité des

²³ Ibid.

infrastructures. Par exemple, en se projetant cinquante ans dans l'avenir, il aurait été possible de surveiller en condition réelle l'état du pont qui s'est récemment effondré en Italie, permettant ainsi d'adapter régulièrement ses caractéristiques techniques en fonction de plusieurs contraintes : augmentation du trafic, véhicules de plus en plus lourds, phénomènes météorologiques de plus en plus violents en raison des changements climatiques. Tout ceci aurait permis de prendre des mesures palliatives pour éviter la catastrophe.

46. Ces dernières années, les technologies – en particulier les technologies de l'information et de la communication – ont profondément bouleversé le fonctionnement du secteur des transports, ce qui a radicalement changé les attentes du secteur et de ses acteurs quant aux services pouvant être rendus. La vitesse et la facilité avec lesquelles on peut rassembler, transmettre et traiter les données ont bousculé les pratiques de conception, d'exploitation et d'entretien des infrastructures et des véhicules.

47. Les possibilités d'explorer et de promouvoir l'exploitation de ces technologies et innovations de pointe ne manquent pas et contribueraient aux efforts menés par la région pour atteindre les objectifs de développement durable, comme présentés brièvement ci-dessous :

Activités en rapport avec les transports et rapprochements avec certains objectifs de développement durable

Objectif 4. Assurer à tous une éducation équitable, inclusive et de qualité et des possibilités d'apprentissage tout au long de la vie.

Cible 4.4. D'ici à 2030, augmenter nettement le nombre de jeunes et d'adultes disposant des compétences, notamment techniques et professionnelles, nécessaires à l'emploi, à l'obtention d'un travail décent et à l'entrepreneuriat.

Application. L'adoption des nouvelles technologies numériques peut donner lieu à de nouveaux modèles d'activité qui aideront les États membres à valoriser, auprès des jeunes, l'image du travail dans le secteur des transports, lequel, comme le secteur de la logistique, pourra ainsi bénéficier d'une nouvelle génération de travailleurs spécialisés.

Objectif 7. Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable.

Cible 7.3. D'ici à 2030, multiplier par deux le taux mondial d'amélioration de l'efficacité énergétique.

Application. Grâce aux nouvelles technologies, il est désormais possible de recycler l'énergie créée par le freinage des trains pour la réinjecter dans les caténaires qui sont raccordées aux arrêts de bus situés devant la gare (voir aussi cible 11.6 mentionnée plus bas).

Objectif 3. Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge.

Cible 3.9. D'ici à 2030, réduire nettement le nombre de décès et de maladies dus à des substances chimiques dangereuses et à la pollution et à la contamination de l'air, de l'eau et du sol.

Objectif 11. Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables.

Cible 11.6. D'ici à 2030, réduire l'impact environnemental négatif des villes par habitant, y compris en accordant une attention particulière à la qualité de l'air et à la gestion, notamment municipale, des déchets.

Application. Le procédé technologique décrit dans la rubrique concernant la cible 7.3 permet de stocker l'électricité créée, qui est ensuite utilisée par les bus électriques, ce qui contribue à rendre les transports urbains plus durables.

Objectif 9. Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation.

Cible 9.1. Mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente, y compris une infrastructure régionale et transfrontière, pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain, en privilégiant un accès universel, financièrement abordable et équitable.

Application. Des capteurs modernes très sensibles, capables de mesurer les variations de résistance électrique, peuvent être incorporés dans le béton d'un pont pour déceler les contraintes qui s'exercent sur celui-ci. Non seulement ces capteurs transmettent-ils, via une connexion sans fil, des données aux responsables de la gestion du trafic sur la capacité portante du pont, mais ils fournissent aux ingénieurs un flux de données en temps réel sur l'état de la structure de l'ouvrage. Par exemple, en cas de survenue d'un séisme, les capteurs peuvent mesurer les performances dynamiques du pont, aidant ainsi à déterminer sa capacité résiduelle.

L'utilisation de véhicules aériens téléguidés (drones) peut également permettre de surveiller, de manière durable, économique et impartiale des sites d'investissement, ainsi que des infrastructures pleinement opérationnelles^a. L'acquisition rapide et précise de données par les drones, couplée à des outils de modélisation tridimensionnelle perfectionnés, peut faciliter les processus de conception grâce à la fourniture de données géospatiales précises, et contribuer à limiter les coûts d'ajustement des plans et projets.

Les drones équipés de caméras et de scanners à haute résolution peuvent remplacer l'homme pour effectuer des inspections de précision. Les progrès du traitement de l'image offrent une précision avec laquelle l'œil humain ne peut rivaliser. Ceci est particulièrement important lorsque les infrastructures sont difficiles d'accès ou présentent un risque pour les équipes d'inspection. De plus, les données présentées sous la forme d'une carte thermique sont faciles à interpréter et aident à planifier précisément les réparations.

Objectif 15. Préserver et restaurer les écosystèmes terrestres, en veillant à les exploiter de façon durable, gérer durablement les forêts, lutter contre la désertification, enrayer et inverser le processus de dégradation des terres et mettre fin à l'appauvrissement de la biodiversité.

Cible 15.2. D'ici à 2020, promouvoir la gestion durable de tous les types de forêt, mettre un terme à la déforestation, restaurer les forêts dégradées et accroître nettement le boisement et le reboisement au niveau mondial.

Application. Des traverses en matière plastique hybride sont progressivement installées sur certaines voies ferrées. Ces traverses sont fabriquées en plastique recyclable et renforcées de deux barres d'acier selon un procédé de fabrication breveté afin d'obtenir la rigidité et la résistance requises. Elles ont une durée de vie de plus de 50 ans, contre seulement dix ans pour les traverses en chêne non traité, et offrent le même niveau d'amortissement et de rigidité continue de la voie. Ces traverses ont été mises au point en réponse à l'interdiction européenne

d'utiliser de la créosote pour traiter les traverses de chemin de fer, mais aussi en raison de la rareté du bois dur.

^a Pour une description détaillée de l'emploi qui est fait des drones dans le domaine des transports, voir PwC, « Clarity from above: transport infrastructure – the commercial applications of drone technology in the road and rail sectors », janvier 2017.

48. Étant donné que le cycle de conception et de développement industriel des technologies innovantes est, dans de nombreux cas, devenu plus court que le cycle d'élaboration des politiques, les autorités chargées de la planification et de la réglementation sont souvent confrontées à un décalage entre l'apparition des nouvelles technologies et leur mise en service au niveau national. Dans ce contexte, les membres de la CESAP peuvent tirer parti du cadre intergouvernemental que constitue le secrétariat pour recevoir et échanger des informations sur les meilleures pratiques en matière d'utilisation des technologies pour les infrastructures de transport, ce qui permettra non seulement d'accélérer le cycle des politiques nationales en fonction des événements nouveaux, mais également de faire en sorte que le développement des infrastructures régionales s'inscrive dans le cadre des objectifs de développement durable. Le Groupe de travail sur les projets relatifs au Réseau routier asiatique et le Groupe de travail sur le réseau du Chemin de fer transasiatique sont deux plateformes idéales pour examiner et promouvoir des mesures ou initiatives dans ces domaines, en examinant les meilleures pratiques et en partageant le savoir-faire.

IV. Questions à examiner par le Comité

49. Le Comité est invité à examiner le présent document et à fournir des informations sur les projets en cours ou prévus en vue d'assurer une meilleure connectivité aux niveaux sous-régional et régional.

50. Le Comité est en outre invité à échanger des avis, des données d'expérience et à examiner les pratiques nationales concernant la mise en place d'infrastructures fiables, durables et résilientes. En particulier, le Comité est invité à :

a) Fournir des orientations sur les moyens de renforcer encore les activités et les partenariats de la CESAP à l'appui de la connectivité des infrastructures régionales de transport, conformément aux objectifs du Programme d'action régional ;

b) Encourager les États membres qui ne l'ont pas encore fait à adhérer à l'Accord intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique, à l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et à l'Accord intergouvernemental sur les ports secs, afin d'assurer une intégration entre les modes de transport et une connectivité durable ;

c) Encourager l'utilisation de la plateforme intergouvernementale de la CESAP pour recevoir et partager des informations sur les meilleures pratiques en matière d'utilisation des technologies pour la construction, la surveillance, l'entretien et l'exploitation des infrastructures de transport ;

d) Inviter le secrétariat à nouer des partenariats avec les principaux centres de recherche de la région pour diffuser des connaissances sur les évolutions technologiques liées à la résilience des infrastructures, à promouvoir l'utilisation des technologies et l'innovation, et à définir des activités pertinentes en coopération avec les États membres.