



Economic and Social Council

Distr.: Limitée
16 mars 2012

Français
Original: Anglais

Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique

Conférence ministérielle sur les transports

Deuxième session

Bangkok, 12-16 mars 2012

Point 10 de l'ordre du jour provisoire

Projet de rapport de la Conférence

Projet de rapport de la Conférence

I. Questions appelant des décisions de la Commission ou portées à son attention

La Conférence ministérielle sur les transports recommande à la Commission l'approbation du document final suivant adopté à sa deuxième session (pour le texte, voir E/ESCAP/MCT.2/L.3).

II. Compte rendu des travaux

A. Débat d'orientation sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et l'application du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011), de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et de la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie, y compris le rapport des hauts responsables.

(Point 7 de l'ordre du jour)

1. La Conférence était saisie des documents E/ESCAP/MCT.2/12 et E/ESCAP/MCT.2/L.3.

2. La Conférence a appuyé pleinement l'élaboration et la formulation des visions de chacun des 10 domaines retenus dans le projet de programme d'action régional, phase II (2012-2016), et a exprimé son soutien à la tenue du Forum des ministres asiatiques des transports au milieu de la phase II du programme.

3. La Conférence a réaffirmé la vision d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré pour la région et a exprimé sa conviction qu'un tel système jouerait un rôle central dans la facilitation de la circulation des voyageurs, des marchandises et des services dans toute la région et dans l'amélioration de la qualité de vie de la population. À cet égard, la Conférence a noté avec satisfaction que beaucoup de pays avaient accordé la priorité au développement des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer

transasiatique dans leur pays et développaient et modernisaient progressivement les réseaux pour améliorer la connectivité nationale et régionale. Toutefois, il fallait continuer de renforcer et de moderniser les deux réseaux, y compris par la construction des tronçons manquants sur le réseau du Chemin de fer transasiatique.

4. La Conférence a appuyé l'idée selon laquelle les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique ainsi que le développement des ports secs et la fourniture de liaisons intermodales avec les transports maritimes et les ports maritimes contribueraient à promouvoir la connectivité intrarégionale et interrégionale tout en facilitant le commerce et la circulation des voyageurs. À cet égard, elle s'est félicitée que de nombreux pays aient accordé la priorité aux ports secs. La Conférence a pris note avec satisfaction des progrès accomplis dans l'élaboration d'un accord intergouvernemental sur les ports secs et espérait sa mise au point définitive lors d'une réunion intergouvernementale en 2012.

5. La Conférence a reconnu l'existence d'un grand nombre d'obstacles non matériels à la fluidité et à l'efficacité des transports transfrontières dans la région, en particulier en matière de transport terrestre, et a mis l'accent sur l'importance de la coopération régionale aux fins d'éliminer ces obstacles. La Conférence a demandé qu'un rang de priorité élevé soit accordé à la facilitation des transports dans la mise en œuvre de la phase II du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique (2012-2016).

6. La Conférence a reconnu l'existence d'un grand nombre d'obstacles non matériels à la fluidité et à l'efficacité des transports transfrontières dans la région, en particulier en matière de transport terrestre, et a mis l'accent sur l'importance de la coopération régionale aux fins d'éliminer ces obstacles. La Conférence a demandé qu'un rang de priorité élevé soit accordé à la facilitation des transports dans la mise en œuvre de la phase II du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique (2012-2016).

7. La Conférence a reconnu les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre des accords sous-régionaux relatifs à la facilitation des transports, et a insisté sur la nécessité d'élaborer des dispositions législatives nationales en matière de transports transfrontières, de renforcement des capacités, de coordination et de soutien financier, ou de modifier celles qui existaient.

8. La Conférence a noté avec satisfaction la conclusion de la négociation sur le projet d'accord entre les gouvernements des États membres de l'Organisation de coopération de Shanghai sur la facilitation du transport routier international et la signature prévue de l'accord à Beijing en juin 2012 durant le Sommet de l'Organisation de coopération de Shanghai.

9. La Conférence a pris note des efforts déployés par plusieurs pays membres afin d'améliorer l'efficacité de la logistique des transports par la promotion du transport intermodal; la mise en place de réseaux logistiques informatiques entre les pays; l'introduction d'accords de transport multimodal entre les pays; et l'utilisation des systèmes de suivi des conteneurs par satellite.

10. La Conférence a exprimé son appui aux efforts déployés par le secrétariat pour promouvoir la participation du secteur privé au développement des transports dans la région. Il a formulé le souhait que de tels efforts seraient poursuivis et qu'ils seraient axés, en particulier, sur la nécessité d'explorer des

méthodes de financement innovantes et de continuer à promouvoir et à appuyer l'établissement de partenariats public-privé.

11. La Conférence a été informée de la réussite de nombreux projets de partenariats public-privé liés au développement des infrastructures de transport, qui ont contribué à la connectivité asiatique sur les réseaux maritimes, routiers et ferroviaires. Elle a aussi mis l'accent sur le rôle important du secrétariat qui pouvait aider à identifier les initiatives de partenariats public-privé.

12. La Conférence a pris note que des investissements étaient nécessaires dans les infrastructures et les services de transport afin qu'ils soient plus durables. Elle a insisté sur l'importance de la durabilité économique et sociale des systèmes de transport, outre la durabilité environnementale.

13. La Conférence a pris note que les changements climatiques faisaient peser une menace sur la durabilité des infrastructures de transport dans de nombreux pays et que des stratégies de réduction des émissions de carbone devaient être mises en œuvre, en tenant particulièrement compte de l'efficacité énergétique. À cet égard, certains États membres s'employaient à favoriser un changement au profit de modes de transport autres que les transports routiers, par exemple: a) en encourageant l'utilisation des voies navigables intérieures et côtières; b) en étendant les réseaux de transports publics; c) en favorisant les transports non motorisés; d) en améliorant et en électrifiant le réseau ferroviaire de sorte qu'il soit utilisé de préférence au réseau routier; e) en assurant la gestion de la demande de véhicules; f) en intégrant la réduction des émissions dès la conception au moyen des technologies de systèmes de transport intelligents; g) et en prenant des mesures visant à réduire les émissions des véhicules et à rendre les navires, ainsi que les stratégies de transports maritimes, plus économes en carburant.

14. La Conférence a insisté sur le rôle important que jouaient les systèmes publics de transport urbains efficaces, accessibles et intégrés dans la réduction des émissions du secteur des transports et a souligné la nécessité d'améliorer le service, la qualité et la disponibilité de tels systèmes.

15. La Conférence a pris note des problèmes particuliers rencontrés par les pays petits pays insulaires et archipélagiques en développement dans la mise en place de systèmes de transport durables fournissant des services de transport maritime efficaces, fiables et peu coûteux aux niveaux national, sous-régional et international. Elle a noté qu'ils étaient vulnérables aux changements climatiques et à différents types de catastrophe naturelle, et qu'ils avaient besoin d'envisager des stratégies d'atténuation et d'adaptation appropriées.

16. La Conférence a souligné qu'il était important de continuer à promouvoir la sécurité routière par l'introduction de stratégies nationales dans ce domaine, et la mise en œuvre et l'évaluation de plans et programmes d'action. À cet égard; elle a pris note avec satisfaction des plans et initiatives nationaux annoncés en matière de sécurité routière par de nombreux gouvernements des États membres au cours de l'année 2011, qui avait été aussi l'année du lancement de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020)¹. De plus, la Conférence a prié le secrétariat et les organismes internationaux qui s'occupaient activement de la sécurité routière de continuer à apporter leur soutien à la poursuite de l'objectif de la

¹ Voir la résolution 64/255 de l'Assemblée générale relative à l'amélioration de la sécurité routière mondiale.

Décennie qui est de stabiliser et réduire le nombre de décès sur les routes. En outre, la délégation russe a informé la Conférence d'un projet de résolution sur la sécurité routière devant être soumis à l'Assemblée générale à sa soixante-sixième session, et a sollicité le soutien des États membres en la matière.

17. La Conférence a reconnu que le développement durable des transports était essentiel pour atteindre les Objectifs du Millénaire pour le développement, car les réseaux de transport bien développés permettaient à la population d'avoir accès aux services de santé et d'éducation, aux marchés et aux avantages économiques et sociaux. À cet égard, les États membres avaient entrepris de développer, d'améliorer et d'entretenir leurs routes rurales pour offrir à leurs agriculteurs un meilleur accès aux marchés et avaient enregistré une progression économique notable et une réduction de la pauvreté en conséquence.

18. La Conférence a noté que l'examen des points 1 à 6 de l'ordre du jour avait été confié aux hauts responsables, dont les conclusions et recommandations étaient consignées dans leur rapport (E/ESCAP/MCT.2/12). Elle a fait siennes les conclusions et recommandations des hauts responsables.

19. Dans les déclarations qu'ils ont faites au cours du débat de politique générale, les ministres et représentants ont donné des précisions concernant les problèmes et objectifs, les expériences de développement et les initiatives de politique générale concernant leurs infrastructures.

20. L'Arménie a continué de centrer son action sur l'amélioration de ses infrastructures de transport, notamment la construction de nouvelles liaisons routières et ferroviaires le long du Couloir de transport Nord-Sud, la remise en état d'importants tronçons routiers internationaux dans la direction du Nord, la reconstruction et la remise en état des routes rurales, ainsi que le projet de construction d'un port sec à proximité de l'aéroport international.

21. Le Bangladesh a reconnu qu'il importait d'améliorer considérablement ses infrastructures de transport et de développer la connectivité régionale. Les liaisons internes et internationales ainsi que le développement des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique étaient d'importants aspects de la stratégie du Bangladesh en matière de transport de surface. Un plan-cadre vicennal a été approuvé en 2009 pour le secteur routier. Le Gouvernement projetait de rénover l'ensemble de la portion du réseau de la Route d'Asie se situant sur son territoire et de la porter à quatre voies, et a entrepris un programme destiné à assurer la connectivité ferroviaire régionale englobant des tronçons du Chemin de fer transasiatique et à établir et développer des dépôts de conteneurs intérieurs.

22. Le Bhoutan, étant un pays sans littoral, a souligné qu'il accordait beaucoup d'importance au développement de la connectivité internationale et régionale dans le domaine des transports dans le cadre de sa quête du bonheur national brut, l'essence de la philosophie de développement du pays. En décembre 2011, il avait ouvert un service aérien intérieur pour la première fois dans l'histoire de l'aviation du pays et s'est dit déterminé à établir des liaisons ferroviaires. Plus de 8 000 km de route, y compris des tronçons de la Route d'Asie (AH48), avaient été construits au cours des dernières décennies. On y accordait aussi beaucoup d'attention aux mesures de sécurité routière et nombre d'activités prévues dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière avaient été exécutées ou lancées dans le pays.

23. Le *Cambodge* continuait de remettre en état, d'améliorer et de moderniser ses infrastructures de transport parallèlement aux mesures prises pour faciliter les transports et assurer la sécurité routière. Au nombre des projets figuraient un nouveau pont suspendu à haubans sur le Mékong à Neak Loeng, la ligne ferroviaire reliant Sisophon à Poipet dans le cadre de la liaison ferroviaire Singapour-Kunming, le nouveau terminal à conteneurs de Phnom Penh et la construction d'autres dépôts de conteneurs intérieurs et zones économiques spéciales.

24. La *Chine* accordait un rang de priorité élevé au perfectionnement de ses infrastructures de transport, au renforcement des capacités de gestion dans le domaine des transports, à l'amélioration des systèmes et services de transport public et à l'amélioration de la sécurité des transports. Tout en accroissant son investissement dans ses propres infrastructures de transport dans les zones frontalières et en ouvrant de nouveaux tronçons et points de franchissement de frontière, elle avait fourni une assistance aux pays voisins pour développer leurs infrastructures de transport et collaboré étroitement avec d'autres pays au titre de divers cadres de coopération.

25. La *République populaire démocratique de Corée* s'est déclarée favorable aux initiatives régionales prises dans le domaine des transports et s'est dite prête à adhérer aussi bien à l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie² qu'à l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique.³ Elle participait activement à des activités de coopération technique avec la CESAP et de coopération bilatérale avec d'autres pays en vue d'améliorer et de remettre en état son infrastructure de transport et espérait que cette coopération se poursuivrait. La création d'une liaison ferroviaire à grande vitesse entre Pyongyang et Sinuiju, la modernisation de son réseau ferroviaire, l'amélioration de la route Wonsan-Hamhung, la construction des tronçons routiers Pyongyang-Sinuiju et Hamhung-Rajin et l'installation de signaux routiers réglementaires étaient au nombre des activités en cours et planifiées.

26. Les *Fidji* ont relevé les nombreuses difficultés rencontrées par le pays du fait de son isolement géographique, de catastrophes naturelles, d'infrastructures insuffisantes, de déséquilibres commerciaux et du manque d'intérêt pour la mise en œuvre de partenariats privé-public en faveur du développement infrastructurel. Elles avaient réussi à mettre en place un système de franchise maritime pour compenser les armateurs privés desservant les lignes moins rentables et à assurer l'approvisionnement d'un grand nombre de localités en zone maritime. Elles travaillaient avec Kiribati et Tuvalu pour réduire le coût des transports et améliorer la connectivité sur le réseau de transport sous-régional en recourant à la formule de plaque tournante du Pacifique.

27. L'*Inde* avait lancé son programme national de développement routier dans le but de développer 7 300 km de routes nationales par an et d'autres programmes visant à développer 15 600 km de routes en zone isolée en vue de promouvoir le développement inclusif, dont le financement proviendrait de sources multiples. Afin d'améliorer la sécurité routière, son attention s'est portée sur les aspects techniques, la lutte contre les infractions, l'éducation et les secours d'urgence. On y a entrepris la construction de couloirs spécifiques pour le transport ferroviaire de marchandises dans les zones Nord-Est et Nord-Ouest. On

² Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 2323, n° 41607.

³ Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 2596, n° 46171.

y assurait des services ferroviaires réguliers avec le Bangladesh, le Népal et le Pakistan et étudiait la possibilité d'établir des liaisons avec d'autres pays voisins.

28. L'*Indonésie* a précisé que son système de transport intermodal facilitait le déplacement des personnes et des marchandises entre les quelque 17 000 îles constituant le pays et à l'intérieur de celles-ci, et se situait par conséquent au cœur de l'économie, de la croissance et du développement nationaux. Elle avait accompli ces dernières années d'importants progrès dans l'expansion de ses réseaux routier et ferroviaire, le développement des postes d'amarrage dans ses ports maritimes, la remise en état et la modernisation de son réseau aérien, et l'amélioration de son système logistique et de la sécurité routière.

29. La *République islamique d'Iran* avait adhéré à plus de 10 accords multilatéraux régionaux, dont les accords intergouvernementaux sur les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, et avait pris des mesures efficaces pour améliorer les liaisons de transport avec ses voisins. En association avec d'autres pays voisins, elle avait mis en place des couloirs de transit international, notamment les couloirs de transport Nord-Sud et Est-Ouest. Elle avait en outre réalisé plusieurs projets importants dans le domaine des chemins de fer ou était en voie de le faire, notamment certains tronçons manquants le long du réseau du Chemin de fer transasiatique sur son territoire. La réalisation de ces projets avait grandement amélioré l'accès à la mer des pays sans littoral d'Asie centrale.

30. Le *Japon* a exprimé ses remerciements pour l'appui et les encouragements qu'il avait reçu à la suite du tremblement de terre et du tsunami qui avait frappé la région Nord-Est du pays en mars 2011. Il a précisé que la société avait un besoin croissant de systèmes de transport offrant sécurité et commodité et ayant des effets positifs sur l'environnement, et a souligné à cet égard la nécessité d'améliorer la qualité des transports. Il avait mis en place des mesures pour promouvoir et introduire les normes universelles dans ses réseaux de transport public, afin de rendre les gares ferroviaires, les bus et les taxis accessibles à toutes les sections de la société y compris les usagers se déplaçant en fauteuil roulant et les personnes âgées. Il s'est déclaré disposé à partager ses données d'expérience dans l'amélioration de la qualité des transports avec les autres pays de la région.

31. Le *Kazakhstan* accordait une grande importance au développement d'un système de transport intégré, comprenant tous les modes de transport et l'infrastructure logistique, l'accent étant mis tout particulièrement sur la construction de nouvelles lignes ferroviaires et de nouveaux tronçons routiers dans le cadre des liaisons internationales de transport. Il avait entrepris un grand projet le couloir de transport «Europe occidentale-Chine occidentale», et construisait une vaste zone économique spéciale avec la Chine à Khorgos.

32. La *République démocratique populaire lao* a insisté sur la nécessité de trouver un équilibre entre les mesures consacrées au développement des infrastructures physiques, à savoir l'aspect «matériel», et celles visant à éliminer les barrières intangibles, autrement dit l'aspect «logiciel», au vu de son expérience de la coopération sous-régionale dans le cadre de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) et de la sous-région du Bassin du Mékong.

33. La *Malaisie* a dit que son Gouvernement avait lancé récemment le Programme de métamorphose nationale dont l'un des sept domaines d'action était l'amélioration des transports publics urbains. Le pays avait ainsi pu étendre et

améliorer considérablement les lignes ferroviaires nationales et internationales, et s'efforçait d'accroître l'utilisation des technologies vertes dans les transports. Il avait aussi mené des campagnes éducatives et mettrait prochainement en place un système de contrôle automatisé pour améliorer la sécurité routière.

34. Les *Maldives* ont expliqué que leur politique consistait à développer différents modes de transport en vue de se doter d'un système de transports efficaces, durables et sûrs. Elles prévoyaient de mettre en place un réseau de transports reliant leur territoire aux autres ports maritimes d'Asie du Sud, de façon à faciliter les échanges commerciaux qui généreraient à leur tour de nouvelles perspectives d'investissement et de tourisme entre les pays concernés.

35. La *Mongolie* était en train de mettre en œuvre plusieurs projets importants en faveur des transports, dans le cadre de sa politique nationale sur les transports ferroviaires et de son nouveau programme de développement. Une haute priorité était accordée au développement du réseau national des chemins de fer afin d'assurer la connexion avec les pays d'Asie du Nord-Est et du Sud-Est ; le réseau serait complété par des dépôts de conteneurs situés dans l'intérieur des terres, à Sukhbaatar, Oulan-Bator et Zamyn-Uud.

36. Le *Myanmar* a modernisé au niveau III des segments de la Route d'Asie totalisant 1 696 kilomètres, avec des fonds publics et l'aide du secteur privé. Il était en train de construire 1 845 kilomètres supplémentaires de voies ferrées, ainsi que des ports internationaux en eaux profondes à Dawei et à Kyaukpyu. Il avait inauguré récemment l'aéroport international de Nay Pyi Taw, dont l'aérogare pour passagers était équipée de toutes les installations voulues. En septembre 2011, il avait lancé un programme visant à retirer de la circulation les véhicules anciens, afin d'améliorer l'efficacité des transports et de réduire l'impact environnemental.

37. Le *Népal* prévoyait d'entretenir, d'étendre et de moderniser son réseau de transports, de sorte que sa population dispose d'un système de transports sûrs, fiables et durables. Les initiatives de conservation du patrimoine routier se poursuivaient, de même que les travaux visant à mettre en place un système de transports publics urbains à Katmandou, avec des autoponts et des voies de contournement, en parallèle des travaux de modernisation et d'extension du réseau ferroviaire. Afin de faciliter le transport de marchandises, il était prévu de créer des dépôts de conteneurs dans l'intérieur du pays, avec des postes de contrôle intégrés. Par ailleurs, un plan d'action national sur la sécurité routière venait d'être finalisé ; son objectif était de prévenir les accidents de la circulation causés par des véhicules de plus en plus nombreux et de freiner ainsi l'augmentation du nombre de morts et de blessés sur les routes.

38. Le *Pakistan* avait lancé son Programme national d'amélioration des couloirs commerciaux, qui visait à réorganiser les infrastructures de transport existantes ainsi que les services et la logistique utilisés pour les échanges commerciaux, et à améliorer la connectivité régionale, en particulier les connexions avec la Chine, l'Afghanistan et les républiques d'Asie centrale, la République islamique d'Iran et la Turquie, entre autres. Une grande attention était également accordée aux partenariats public-privé, et une autoroute avait été construite sur le segment AH4 de la Route d'Asie dans le cadre d'un projet BOT (construction-exploitation-transfert).

39. Les *Philippines* avaient conçu en 2010 une stratégie pour le développement et l'intégration des transports écologiquement durables. L'objectif

était de freiner l'augmentation exponentielle de la consommation énergétique et des émissions, et de développer un marché pour les biens et les services écologiquement durables. Le pays comptant pas moins de 7 100 îles, il avait intégré en 2003 son réseau routier aux liaisons maritimes au moyen de terminaux de navires rouliers.

40 La *République de Corée* a déclaré qu'elle allait augmenter les investissements et les subventions en faveur d'un transfert modal du transport routier de marchandises au profit du rail et d'une utilisation accrue de la navigation côtière et des voies navigables intérieures. Sa politique urbaine prévoyait une extension du réseau de pistes cyclables et une utilisation plus efficace de l'espace routier grâce aux applications des systèmes de transport intelligents. L'extension du réseau ferroviaire permettrait d'atteindre l'objectif que s'était fixé le pays d'assurer l'accès aux chemins de fer à 83 % de la population d'ici à 2020. Il était prévu en outre de consolider les systèmes d'information logistique, de développer davantage la coopération inter-régionale et de renforcer la résistance face aux catastrophes.

41 La *Fédération de Russie* avait beaucoup avancé dans le développement de son système de transports ; notamment, elle avait achevé la construction de la route Tchita-Khabarovsk, qui offrait désormais une liaison ininterrompue entre les frontières orientale et occidentale du pays, elle avait progressé dans la mise en œuvre du projet de rénovation de la ligne de chemin de fer transcoréenne, ainsi que du projet visant à réduire à sept jours, d'ici à 2015, le temps de transit sur la ligne du Transsibérien (Transib 7), et avait développé le suivi par satellite avec ses systèmes de géolocalisation GLONASS et GLONASS/GPS.

42 Clôture de la Conférence *Sri Lanka* avait participé activement à l'élaboration des projets d'accords que les pays de l'Association sud-asiatique de coopération régionale préoyaient de conclure en matière de chemins de fer et de circulation automobile afin d'améliorer leur connectivité. La construction du port maritime de Hambanthota était terminée. Une ligne de chemin de fer de 280 km était en cours de construction dans la région du nord, de même qu'un nouvel aéroport international dans la région du sud. Une étude de faisabilité avait été réalisée en vue d'installer des dépôts de conteneurs à proximité du port de Colombo. Par ailleurs, Sri Lanka avait mis au point un plan décennal pour améliorer la sécurité routière dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière.

43. Le *Tadjikistan* avait adopté un programme pour le développement de son système de transports, assorti de mesures d'application, et entrepris des études de préfaisabilité sur les possibilités de connexion de son réseau ferroviaire à ceux des pays voisins. Il a souligné que, compte tenu de son territoire montagneux, il accordait la plus grande attention à la sécurité routière et prenait à cet égard des mesures spéciales, comme la construction de tunnels et l'utilisation de systèmes de gestion automatisée de la circulation.

44. La *Thaïlande* avait entrepris de réduire les coûts de la logistique en augmentant de 2 à 10 %, sur dix ans, la part du transport ferroviaire. Cet objectif serait atteint grâce au développement d'un réseau de logistique en étoile (*hub-and-spoke*) et à l'intégration des réseaux ferroviaire et routier. Le Plan directeur pour le développement des chemins de fer adopté pour la période 2010-2025 comprenait trois phases principales : a) restructuration ; b) modernisation ; et c) amélioration de l'efficacité du réseau grâce au développement des lignes à grande vitesse et de nouvelles routes logistiques.

45. La *Turquie* avait investi quelque 60 milliards de dollars au cours des neuf dernières années pour développer et moderniser ses infrastructures de transport. De nombreux projets, en particulier dans les secteurs routier et aéroportuaire, avaient été mis en œuvre dans le cadre de partenariats public-privé. Plusieurs projets consacrés aux chemins de fer étaient en cours d'exécution, dont la création d'un réseau de lignes à grande vitesse à partir d'Ankara. Parallèlement aux efforts visant à moderniser et à intégrer les installations physiques, des mesures étaient également prises en vue de supprimer les barrières intangibles aux postes-frontières.

46. Le représentant de la *Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement* (CNUCED) a fait savoir que son organisation souhaitait renforcer la collaboration avec la CESAP et d'autres commissions régionales concernant la prestation de services de transports durables et inclusifs. Cette collaboration consisterait notamment en services consultatifs sur l'automatisation des douanes, le développement des ports, la facilitation du commerce et la formation. Les priorités stratégiques actuelles étaient l'utilisation plus efficace de l'énergie, la durabilité du transport de marchandises et le développement des partenariats public-privé.

47. Le représentant de *l'Institut asiatique pour le développement des transports* (AITD) a insisté sur l'avantage de relier les réseaux routier et ferroviaire à d'autres réseaux tels que ceux des conduites d'acheminement et du câblage optique. Il a informé la Conférence sur les activités menées par l'Institut pour appuyer la coopération économique régionale, le développement des ressources humaines et la lutte contre la pauvreté, notamment des initiatives de renforcement des capacités consistant en formations dans diverses disciplines destinées aux responsables des chemins de fer dans les pays de la région

48. Le représentant de *l'Union internationale des transports routiers* a souligné l'impact important du transport routier sur la performance de l'économie mondiale. Il a évoqué les résultats de la Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques (NELTI), d'où il ressortait qu'un important pourcentage du coût et du temps de transport était lié au passage des frontières. Il a engagé la CESAP à poursuivre ses activités pour la réduction du temps d'attente aux frontières et à utiliser le commerce intra-régional de marchandises comme indicateur de l'efficacité de la facilitation du transport routier.

49. Le représentant de *l'Union internationale des chemins de fer* (UIC) a souligné qu'il importait que la région mette en place une infrastructure ferroviaire suffisante pour faire face à l'accroissement considérable du trafic par conteneurs. Il a indiqué que la région devait aussi développer ses compétences en matière de partenariats public-privé afin de surmonter les obstacles liés à l'insuffisance des moyens financiers. Il a informé la Conférence d'un certain nombre de projets ferroviaires entrepris par l'UIC, en particulier un projet exécuté en collaboration avec la Banque asiatique de développement dans les pays de la Sous-région bassin du Mékong.

50. Le représentant du *Comité de l'Organisation de coopération ferroviaire* (OSJD) a indiqué que son organisation s'employait à promouvoir l'adoption de lois sur l'unification des transports ferroviaires. Elle avait contribué avec succès à la mise en service de trains de conteneurs entre la Chine et l'Allemagne et participerait également à l'organisation de parcours de démonstration de trains de conteneurs entre Urumqi (Chine) et Berlin en 2012.

B. Questions diverses

(point 8 de l'ordre du jour)

51. La Conférence a exprimé sa gratitude au secrétariat pour l'organisation des manifestations parallèles ci-après: a) exposition sur la sécurité routière et b) exposition sur le Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016)..

52. Aucune autre question n'a été examinée.

C. Adoption de la déclaration ministérielle sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, comprenant un programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016)

(point 9 de l'ordre du jour)

53. La Conférence était saisie du projet de déclaration ministérielle sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, auquel étaient annexés un programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016) et le projet révisé de cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux (voir E/ESCAP/MCT.2/L.3).

54. La Conférence a estimé que le projet de déclaration offrait un cadre bien défini pour la promotion de la coopération et de l'intégration des transports aux fins d'un développement inclusif et durable dans la région. Elle a noté que la déclaration pourrait donner un nouvel élan au développement du secteur des transports si les membres et membres associés, les organisations sous-régionales et le secrétariat de la CESAP s'associaient pour promouvoir la collaboration et l'action.

55. La Conférence a adopté par acclamation la Déclaration ministérielle sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, y compris le Programme d'action régional sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016) et le Cadre stratégique régional pour la facilitation du transport routier international.

D. Adoption du rapport de la Conférence

(point 10 de l'ordre du jour)

56. Le rapport de la Conférence ministérielle sur les transports, deuxième session, a été adopté à l'unanimité le 16 mars 2012.

III. Organisation de la Conférence

A. Ouverture, durée et organisation

57. La deuxième session de la Conférence ministérielle sur les transports s'est tenue au Centre de Conférence des Nations Unies à Bangkok du 12 au 16 mars 2012. La Conférence a comporté deux segments: le Segment hauts responsables (du 12 au 14 mars 2012), et le Segment ministériel (les 15 et 16 mars 2012).

58. M. Chadchart Sittipunt, Vice-Ministre des transports du Gouvernement thaïlandais, a prononcé l'ouverture de la Conférence. La Secrétaire exécutive de la CESAP a donné lecture d'un message du Secrétaire général de l'ONU et prononcé une allocution de bienvenue.

59. Dans son message, le Secrétaire général soulignait le rôle toujours croissant du secteur des transports dans la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le développement et pour assurer de nouvelles possibilités. Insistant sur l'importance de l'accès, il relevait que d'importants progrès avaient été accomplis pour améliorer la connectivité physique et institutionnelle entre les sous-régions grâce aux réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique.

60. Le Secrétaire général notait que le nouveau domaine de réalisation concernait le développement des ports secs. En outre, il engageait les pays membres à améliorer la sécurité routière et à travailler en partenariat dans l'intérêt des peuples de l'Asie et du Pacifique.

61. La Secrétaire exécutive a indiqué que la réunion en cours témoignait de l'importance et de l'intérêt de l'approche régionale pour accroître la connectivité régionale et l'intégration économique. La Déclaration de Busan de 2006 et la Déclaration de Bangkok de 2009 avaient présenté l'une et l'autre la vision d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré. Cette vision était fondée sur la poursuite de l'investissement dans les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, le développement de systèmes de transport donnant accès aux communautés rurales et isolées, et la facilitation des transports.

62. La Secrétaire exécutive a fait savoir à la Conférence que le projet d'accord intergouvernemental sur les ports secs avait été rédigé et examiné aux niveaux régional et sous-régional. L'on comptait que l'accord serait adopté plus tard dans l'année et ouvert à la signature à la soixante-neuvième session de la Commission, en 2013.

63. La Secrétaire exécutive a souligné le rôle crucial des transports pour la réduction de la pauvreté et pour un développement inclusif et durable. Si aucun des Objectifs du Millénaire pour le développement (OMD) ne portait directement sur la question des transports, ce secteur n'en constituait pas moins l'un des principaux facilitateurs de la réalisation des OMD.

64. La Secrétaire exécutive a assuré les pays membres de la volonté de la CESAP de travailler avec eux à la réalisation de la vision d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré. Les catastrophes naturelles survenues récemment avaient rappelé à tous que la résilience devait constituer un aspect essentiel de la planification de l'infrastructure de transport.

65. Le Vice-Ministre des transports de Thaïlande a souhaité une chaleureuse bienvenue aux participants. Il a évoqué une série d'activités entreprises par le Gouvernement thaïlandais pour développer l'infrastructure de transport et a mentionné notamment l'intention de la Thaïlande de devenir un centre régional d'affaires, de commerce et d'investissement et de contribuer au développement durable en poursuivant la réalisation de projets de transport public.

66. Le Vice-Ministre s'est félicité de la large gamme d'activités exécutées par le secrétariat de la CESAP pour aider les pays membres à réaliser la connectivité régionale et interrégionale grâce aux réseaux de la Route d'Asie et

du Chemin de fer transasiatique et à la facilitation des transports. Il a réaffirmé l'appui et la coopération sans réserve de la Thaïlande avec tous les pays de la région, le secrétariat de la CESAP et les partenaires de développement pour la concrétisation de la vision commune d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré.

67. Le Vice-Ministre a conclu en présentant ses vœux pour le succès de la Conférence.

B. Participation

68 Les membres et membres associés de la CESAP ci-après ont participé à la session: Arménie, Bangladesh, Bhoutan, Cambodge, Chine, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Fidji, Géorgie, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d'), Japon, Kazakhstan, Kirghizistan, Malaisie, Maldives, Micronésie (États fédérés de), Mongolie, Myanmar, Népal, Ouzbékistan, Pakistan, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Philippines, République de Corée, République populaire démocratique de Corée, République démocratique populaire lao, Sri Lanka, Tadjikistan, Thaïlande, Turquie et Viet Nam..

69. Des représentants de l'Afrique du Sud Ont participé à la session.

70. Étaient représentés les organismes et institutions spécialisées des Nations Unies ci-après: Banque mondiale, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Organisation maritime internationale, Organisation mondiale de la santé, Programme des Nations Unies pour le développement – Secrétariat du Tumen et Union postale universelle et Organisation mondiale de la santé.

71. Étaient également représentés les organisations intergouvernementales, organisations non gouvernementales et autres organismes suivants: Association du transport aérien international, Association thaïlandaise des transitaires internationaux, Banque asiatique de développement, Comité de l' Organisation pour la collaboration des chemins de fer, Commission du Mékong, Conférence pour l'interaction et les mesures de confiance en Asie, Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés, Fondation japonaise de recherche pour le financement des infrastructures mondiales, Institut asiatique pour le développement des transports, Institut coréen des transports, Institut coréen pour la recherche ferroviaire, Institut de recherche coréen sur les établissements humains, Institute of Road Traffic Education, Korea Expressway Corporation, Partenariat mondial pour la sécurité routière, Union internationale des chemins de fer et Union internationale des transports routiers.

C. Élection du bureau

72. La Conférence a élu M. Lyonpo Nandalal Rai (Bhoutan) président.

73. Conformément à la pratique établie, la Conférence a décidé d'élire vice-présidents les chefs de délégations suivants:

M. Tauch Chankosal (Cambodge)

M. Weng Mengyong (Chine)

M. Pak Jong-Song (République populaire démocratique de Corée)

- M. Timoci L. Natuva (Fidji)
- M. Bambang Susantono (Indonésie)
- M. Ali Nikzad (République islamique d'Iran)
- M. Kazuo Inaba (Japon)
- M. Sommad Pholsena (République démocratique populaire lao)
- Datuk Abdul Rahim Bakri (Malaisie)
- M. Ahmed Shamheed (Maldives)
- M. Tugs Purevdorj (Mongolie)
- M. Thant Shin (Myanmar)
- M. Francis Awesa (Papouasie-Nouvelle-Guinée)
- M. Joo Sung-Ho (République de Corée)
- M. Santha Kumara Ananda Welgama (Sri Lanka)
- M. Chadchart Sittipunt (Thaïlande)
- M. Nguyen Hong Truong (Viet Nam)
74. M. Hong Sinara (Cambodge) a été élu rapporteur..

D. Ordre du jour

75. La Conférence a adopté l'ordre du jour suivant:

Segment hauts responsables

1. Ouverture de la session:
 - a) Allocutions d'ouverture;
 - b) Élection du bureau;
 - c) Adoption de l'ordre du jour.
2. Étude et évaluation de l'application du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011), de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et de la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie.
3. Questions émergentes concernant les transports:
 - a) Une vision du développement du secteur des transports dans la région de l'Asie et du Pacifique ;
 - b) Infrastructures de transport ;

- c) Facilitation des transports ;
 - d) Logistique des transports ;
 - e) Financement et participation du secteur privé ;
 - f) Développement durable des transports ;
 - g) Sécurité routière ;
 - h) Transports et Objectifs du Millénaire pour le développement ;
 - i) Transports maritimes interinsulaires ;
 - j) Raccordement des réseaux de transport sous-régionaux.
4. Projet de déclaration ministérielle sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, comprenant un programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016).
5. Questions diverses.
6. Adoption du rapport des hauts responsables.

Segment ministériel

7. Débat d'orientation sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et l'application du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011), de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et de la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie, y compris le rapport des hauts responsables.
8. Questions diverses.
9. Adoption de la déclaration ministérielle sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, comprenant un programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016).
10. Adoption du rapport de la Conférence.
11. Clôture de la Conférence.

Annexe

Liste des documents

Cote du document	Titre	L'ordre du jour
<i>Distribution générale</i>		
E/ESCAP/MCT.2/1 et Corr.1	Étude et évaluation de l'application du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011), de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et de la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie	2
E/ESCAP/MCT.2/2 et Corr.1	Une vision du développement du secteur des transports dans la région de l'Asie et du Pacifique	3 (a)
E/ESCAP/MCT.2/3 et Corr.1	Infrastructures de transport	3 (b)
E/ESCAP/MCT.2/4 et Corr.1	Facilitation des transports	3 (c)
E/ESCAP/MCT.2/5 et Corr.1	Logistique des transports	3 (d)
E/ESCAP/MCT.2/6	Financement et participation du secteur privé	3 (e)
E/ESCAP/MCT.2/7	Développement durable des transports	3 (f)
E/ESCAP/MCT.2/8	Sécurité routière	3 (g)
E/ESCAP/MCT.2/9	Transports et Objectifs du Millénaire pour le développement	3 (h)
E/ESCAP/MCT.2/10	Transports maritimes interinsulaires	3 (i)
E/ESCAP/MCT.2/11	Raccordement des réseaux de transport sous-régionaux	3 (j)
E/ESCAP/MCT.2/12	Rapport des hauts responsables	9
E/ESCAP/MCT.2/13	Déclaration ministérielle sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique	
E/ESCAP/MCT.2/14	Rapport de la Conférence	10
<i>Distribution limitée</i>		
E/ESCAP/MCT.2/L.1 et Corr. 1	Ordre du jour provisoire annoté	1
E/ESCAP/MCT.2/L.2	Projet de rapport de la Conférence	10
E/ESCAP/MCT.2/L.3	Projet de déclaration ministérielle sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique	9
<i>Documents de travail</i>		
E/ESCAP/MCT.2/WP.1 et Corr	Projet de déclaration ministérielle sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique	4
E/ESCAP/MCT.2/WP.2	Projet de programme d'action régional pour le	4

développement des transports en Asie et dans le
Pacifique, phase II (2012-2016)

Documents de séance

E/ESCAP/MCT.2/CRP.1	Projet de rapport des hauts responsables	6
E/ESCAP/MCT.2/CRP.2	Projet de déclaration ministérielle sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique.	4

Documents d'information

E/ESCAP/MCT.2/INF/1/Rev.1 et Corr.1 et 2 (en anglais seulement)	Information for participants	
E/ESCAP/MCT.2/INF/2 (en anglais seulement)	Provisional list of participants	
E/ESCAP/MCT.2/INF/3	Programme provisoire	
E/ESCAP/MCT.2/INF/4 (en anglais seulement)	Activities implemented under the Regional Action Programme for Transport Development in Asia and the Pacific, phase I (2007-2011)	2
E/ESCAP/MCT.2/INF/5 et Corr.1 (en anglais seulement)	Selected policy issues in inter-island shipping	3 (i)
