



COMMISSION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE POUR L'ASIE ET LE PACIFIQUE

Soixante-sixième session
13-19 mai 2010
Incheon (République de Corée)

**EXAMEN DES QUESTIONS RELATIVES À L'APPAREIL SUBSIDIAIRE DE
LA COMMISSION, Y COMPRIS LE RAPPORT SUR L'EXÉCUTION DU
PROGRAMME POUR LA PÉRIODE BIENNALE 2008-2009 ET LES
ACTIVITÉS DES INSTITUTIONS RÉGIONALES DE LA CESAP :
TRANSPORTS**

(Point 3 c) de l'ordre du jour provisoire)

**RAPPORT DU FORUM DES MINISTRES ASIATIQUES DES TRANSPORTS
SUR SA PREMIÈRE SESSION**

RÉSUMÉ

Le Forum des ministres asiatiques des transports a tenu sa première session à Bangkok du 14 au 18 décembre 2009. La session comportait deux segments : un segment hauts responsables gouvernementaux (14-16 décembre 2009) et un segment ministériel (17-18 décembre 2009). Le Forum a rassemblé 151 représentants, y compris 16 responsables de rang ministériel provenant de 27 membres et membres associés de la CESAP, ainsi que des représentants des organismes concernés appartenant ou n'appartenant pas au système des Nations Unies.

Parmi les principaux résultats de la session figure la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie. Le Forum a approuvé notamment la poursuite de la mise en œuvre de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique¹, et du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011)². Il a aussi appuyé l'élaboration d'un accord intergouvernemental sur les ports secs, destiné à faciliter l'approche coordonnée d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré.

La Commission voudra peut-être examiner les questions appelant des décisions de sa part ou soumises à son attention exposées au chapitre I. Elle souhaitera peut-être aussi donner au secrétariat des indications concernant l'application des recommandations.

¹ E/ESCAP/63/13, chap. V.

² Résolution 63/9 de la Commission, en date du 23 mai 2007, annexe.

TABLE DES MATIÈRES

<i>Chapitre</i>	<i>Page</i>
I. QUESTIONS APPELANT DES DÉCISIONS DE LA COMMISSION OU PORTÉES À SON ATTENTION	2
II. TRAVAUX	3
A. Débat d'orientation sur les questions concernant le développement des transports en Asie et l'application de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011)	3
B. Rapport de la Réunion de hauts responsables gouvernementaux	10
C. Questions diverses	11
D. Adoption de la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie	11
E. Adoption du rapport	11
III. ORGANISATION	11
A. Ouverture, durée et organisation du Forum	11
B. Participation	13
C. Élection du bureau	13
D. Ordre du jour	14
IV. DÉCLARATION DE BANGKOK SUR LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN ASIE	15
<i>Annexe.</i> Liste des documents	19

I. QUESTIONS APPELANT DES DÉCISIONS DE LA COMMISSION OU PORTÉES À SON ATTENTION

1. Le Forum a approuvé la poursuite de l'application de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique¹ ainsi que du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011).²

2. Le Forum a prié le secrétariat de continuer à apporter assistance et coordination pour la définition des besoins d'investissements prioritaires et la promotion du financement du développement de l'infrastructure routière et ferroviaire et du matériel roulant ainsi que l'installation de signaux routiers sur le réseau de la Route d'Asie.

3. Il a prié le secrétariat de continuer à collaborer avec la Commission économique pour l'Europe (CEE) en vue de supprimer les obstacles à la circulation dans les couloirs de transport le long des liaisons de transport euroasiatiques et de rendre ces axes opérationnels.

4. Le Forum a appuyé l'élaboration d'un accord intergouvernemental sur les ports secs, destiné à faciliter l'approche coordonnée d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré.
5. Le Forum a prié le secrétariat de continuer à apporter son assistance aux États membres pour la négociation des annexes à l'Accord entre les gouvernements des États membres de l'Organisation de coopération de Shanghai sur la facilitation du transport routier international, accord dont on espérait qu'il serait finalisé dans un avenir proche.
6. Le Forum a estimé que l'élaboration de normes minimales et de codes de conduite pour les transitaires, les opérateurs de transport multimodal et les fournisseurs de services logistiques aurait un effet déterminant pour améliorer les compétences et le professionnalisme dans ce secteur.
7. Le Forum a relevé l'importance du transport intermodal et a souligné qu'il importait d'encourager, autant que possible, les transferts modaux de la route vers le rail et les voies navigables, et du transport motorisé privé vers les transports publics, pour aider à réduire la consommation d'énergie et les émissions dans le secteur des transports.
8. Il a prié le secrétariat d'organiser des réunions régionales sur la sécurité routière pour examiner l'application de la Déclaration de Moscou³. Il a noté avec gratitude l'offre généreuse de la Fédération de Russie d'aider, à travers une contribution volontaire à la CESAP, à la mise en œuvre d'un programme régional d'amélioration de la sécurité routière.
9. Le Forum a adopté la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie⁴.
10. Il a réaffirmé que, dans toutes les activités à entreprendre au titre de la Déclaration de Bangkok, une attention particulière devrait continuer d'être accordée aux besoins particuliers des pays les moins avancés et des pays en développement sans littoral.

II. TRAVAUX

A. Débat d'orientation sur les questions concernant le développement des transports en Asie et l'application de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011)

(Point 4 de l'ordre du jour)

11. Le Forum des ministres asiatiques des transports a estimé que la convocation de sa première session était opportune et donnait la possibilité de recenser les progrès accomplis et d'examiner les domaines où une action s'imposait pour maintenir les avancées des années récentes dans la promotion de la connectivité régionale.
12. Le Forum a estimé que la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et le Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011) composaient une stratégie importante pour un développement régional à long terme des transports favorable au commerce international, au tourisme et à la coopération économique régionale.

³ A/64/540, annexe.

⁴ Voir le chapitre IV.

13. Le Forum a approuvé la poursuite de l'application de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique ainsi que du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011).

14. Il a pris note avec satisfaction des progrès accomplis par un certain nombre de pays pour devenir parties à l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie⁵ et à l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique⁶.

15. Le Forum a noté que les pays aménageaient et amélioraient diverses sections des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique au titre de leurs programmes nationaux. Les projets répondaient à la volonté d'améliorer la connectivité dans la région et avec les autres parties du monde. Le Forum a noté également que les pays collaboraient davantage avec leurs voisins pour planifier et financer des projets particuliers.

16. Le Forum a prié le secrétariat de poursuivre ses activités d'assistance et de coordination pour la définition des besoins d'investissements prioritaires et la promotion du financement du développement de l'infrastructure routière et ferroviaire et du matériel roulant et pour soutenir l'installation de signaux routiers sur le réseau de la Route d'Asie.

17. Le Forum a estimé que les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique étaient deux grands points d'appui dans l'aménagement de couloirs intermodaux internationaux. Il a pris note des progrès réalisés dans l'exécution du projet d'opérationnalisation de couloirs internationaux de transport intermodal en Asie du Nord-Est et en Asie centrale.

18. Le Forum a prié le secrétariat de continuer à collaborer avec la Commission économique pour l'Europe (CEE) pour supprimer les obstacles à la circulation sur les couloirs de transport le long des liaisons de transport euroasiatiques et de rendre ainsi ces axes opérationnels.

19. Le Forum a reconnu que l'aménagement d'installations intermodales comme les ports secs ou les dépôts intérieurs de conteneurs était nécessaire pour le bon fonctionnement des futurs couloirs de transport international. Il a relevé aussi que l'importance croissante accordée à une bonne logistique était à l'origine de projets particuliers comme l'aménagement d'installations intermodales ou de plaques tournantes qui était en cours ou à l'étude dans de nombreux pays.

20. Le Forum s'est déclaré favorable à l'élaboration d'un accord intergouvernemental sur les ports secs, destiné à faciliter l'approche coordonnée d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré.

21. Notant l'importance de formules durables d'entretien des routes et de gestion des équipements routiers, le Forum a reconnu la nécessité d'un partage d'expérience et des meilleures pratiques entre les pays membres.

22. Il a noté les besoins particuliers des pays archipélagiques et insulaires dans le domaine des transports et a prié le secrétariat d'étudier des programmes qui renforceraient la connectivité régionale grâce à des liaisons par transbordeurs. Le

⁵ Nations Unies, Recueil des traités, vol. 2323, n° 41607.

⁶ Résolution 62/4 de la Commission, en date du 12 avril 2006, annexe.

Forum a prié aussi le secrétariat d'étudier des programmes englobant le transport par les voies navigables intérieures.

23. Il a souligné l'importance de l'élimination des obstacles non physiques au passage des frontières et au transport en transit dans la région. Il s'imposait particulièrement de simplifier les formalités et les procédures de franchissement des frontières et de transit, d'harmoniser la législation des transports et d'exploiter les nouvelles technologies pour accélérer les contrôles aux frontières.

24. Le Forum a pris note des progrès réalisés par certains pays membres pour accéder aux conventions internationales sur la facilitation et pour formuler et appliquer des accords sous-régionaux de facilitation des transports dans la sous-région Bassin du Mékong et entre les pays membres de l'Organisation de coopération de Shanghai, ainsi que des accords bilatéraux sur les transports.

25. Il a prié le secrétariat de continuer à aider les États membres pour la négociation des annexes à l'accord entre les Gouvernements des États membres de l'Organisation de coopération de Shanghai sur la facilitation du transport routier international, accord dont on espérait qu'il serait finalisé dans un avenir proche.

26. Le Forum a pris note des mesures concrètes prises par les pays membres pour établir un système intégré de logistique en procédant à des ajustements des politiques et des réglementations, à la mise en place de réseaux logistiques efficaces, homogènes et respectant l'environnement, à la simplification des procédures douanières et à l'amélioration de la gestion logistique, ainsi que pour assurer la libre circulation des marchandises dans des conditions de sécurité.

27. Le Forum a estimé que les activités de formation organisées par le secrétariat dans le domaine du transit en douanes, du transport multimodal et de la logistique aidaient les États membres à obtenir que les transitaires traditionnels deviennent des opérateurs de transport multimodal et fournisseurs de services logistiques pleinement qualifiés.

28. Le Forum a estimé que l'élaboration de normes minimales et de codes de conduite pour les transitaires, les opérateurs de transport multimodal et les fournisseurs de services logistiques aurait un effet déterminant pour améliorer les compétences et le professionnalisme dans ce secteur.

29. Le Forum a noté que les gouvernements de la plupart des pays membres avaient déjà commencé à prendre des mesures pour réduire la consommation d'énergie et les émissions dans le secteur des transports. Il a souligné l'importance de l'application de normes applicables aux émissions des véhicules et de l'introduction de nouveaux véhicules respectueux de l'environnement. Les mesures de ce type étaient autant d'initiatives importantes pour freiner la dégradation de l'environnement.

30. Le Forum a relevé l'importance du transport intermodal et a souligné qu'il fallait encourager autant que possible les transferts modaux de la route vers le rail et les voies navigables, et du transport motorisé privé vers les transports publics pour aider à réduire la consommation d'énergie et les émissions dans le secteur des transports.

31. De nombreux pays avaient pris des mesures diverses pour améliorer la sécurité routière : a) création de comités ou de conseils nationaux de la sécurité routière, de commissions de la sécurité et de fonds pour la sécurité routière; b) définition d'objectifs et de cibles; c) formulation et exécution de plans d'action pour la sécurité routière; d) adoption de lois; e) mise en œuvre de programmes d'éducation et de sensibilisation.

32. Le Forum a prié le secrétariat d'organiser des réunions régionales sur la sécurité routière pour étudier la mise en œuvre de la Déclaration de Moscou. Il a remercié la Fédération de Russie d'avoir offert une aide généreuse, sous la forme d'une contribution volontaire à la CESAP, pour l'exécution d'un programme régional destiné à l'amélioration de la sécurité routière.

33. Conscient des besoins massifs d'investissements pour le développement des infrastructures de transport de la région, le Forum a pris note des différents dispositifs institutionnels et des mécanismes de financement adoptés par de nombreux pays, notamment les fonds spéciaux pour l'infrastructure. Il a relevé aussi l'importance des partenariats public-privé pour le développement des infrastructures de transport, constatant les progrès remarquables accomplis par nombre de pays dans l'exécution de projets utilisant cette méthode. Il a accueilli favorablement l'offre faite par l'Inde, la Turquie, la République de Corée et la Fédération de Russie de partager leur expérience en matière de partenariats public-privé.

34. Le Forum a estimé que l'accès routier et les services de transport dans les zones rurales étaient des composantes essentielles des stratégies de réduction durable de la pauvreté. Il a appelé l'attention sur les avantages présentés par la participation de la population locale à la conception et à l'exécution des projets de transport rural.

35. Le Forum a noté que, dans beaucoup de pays, les services d'autocars ruraux étaient le principal moyen de déplacement à la disposition des populations rurales. Il a demandé au secrétariat d'inclure des modalités d'échange d'expérience en matière de gestion et d'exploitation des transports publics par autocar dans ses activités de documentation et de diffusion des meilleures pratiques.

36. Le Forum a reconnu que les pays en développement sans littoral avaient des besoins particuliers dus à leur situation géographique et, souvent, à leur relief accidenté. Il a observé que des difficultés similaires pouvaient affecter les régions reculées à l'intérieur des pays. Dans les deux cas, des infrastructures et des services de transport efficaces étaient d'une grande importance pour promouvoir le développement inclusif.

37. La délégation indonésienne a informé le Forum que la Conférence ministérielle Asie-Pacifique sur les partenariats public-privé pour le développement de l'infrastructure se tiendrait à Jakarta du 14 au 17 avril 2010. Elle a précisé que la conférence comprendrait la réunion d'un groupe d'experts, un forum des responsables des secteurs public et privé, une exposition et une réunion ministérielle. La délégation a invité tous les membres de la CESAP à participer à la conférence et a demandé au secrétariat de l'aider à l'organiser.

38. Le Forum a remercié le Japon pour l'invitation faite aux pays membres à participer au séminaire sur la Route d'Asie devant se tenir à Tokyo les 18 et 19 février 2010 à l'occasion du cinquantième anniversaire du projet de la Route d'Asie. Il a noté que les invitations officielles seraient envoyées en temps opportun par le Ministère de l'aménagement du territoire, de l'infrastructure, des transports et du tourisme et par la CESAP.

39. La délégation pakistanaise a annoncé qu'à la suite de la décision prise à la Réunion Asie-Europe, le Gouvernement pakistanais prévoyait d'accueillir, en avril 2010 à Islamabad une conférence d'experts sur un « Pont terrestre eurasiatique », sous l'égide du Ministère de la communication. La conférence aurait pour objectif d'établir des itinéraires de transport terrestre entre l'Europe et l'Asie en redonnant vie à la Route de la soie qui fut jadis l'axe du commerce, de la circulation des connaissances et du partage des idées.

40. Au cours du débat de politique générale, les ministres et les représentants ont décrit en détail, dans leurs déclarations, les problèmes et les objectifs, les expériences de développement et les initiatives de politique générale de leur pays en matière d'infrastructures de transport.

41. L'**Arménie** attachait une grande importance au développement du secteur des transports en tant que l'un des moteurs de son économie. Un projet d'axe routier nord-sud avait été lancé pour améliorer les routes AH81 et AH82; un mémorandum d'accord avait été conclu pour la construction d'une liaison ferroviaire entre l'Arménie et la République islamique d'Iran; les travaux d'amélioration des routes rurales se poursuivaient et la stratégie nationale pour l'amélioration de la sécurité routière en 2009-2012 avait été adoptée.

42. Le **Bangladesh** était résolu à jouer son rôle pour promouvoir le développement d'un système intégré de transport multimodal à travers la région. Un certain nombre de projets routiers et ferroviaires étaient déjà engagés en vue d'augmenter la capacité des itinéraires existants de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique et de construire les tronçons manquants. Les possibilités offertes par les partenariats public-privé pour le financement des projets étaient très nouvelles pour le Bangladesh et la Secrétaire exécutive a été priée d'apporter une assistance dans ce domaine.

43. Le **Cambodge** avait avancé considérablement dans la remise en état et la construction des infrastructures de transport. Il donnait un rang de priorité élevé au développement des routes et à la remise en état du réseau ferroviaire, ainsi qu'à la construction du tronçon manquant entre Sisophon et Poipet sur la ligne ferroviaire Singapour-Kunming. Le pays restait confronté aux problèmes liés à la crise financière en cours, aux catastrophes naturelles, au manque de ressources financières et à la sécurité routière.

44. La **Chine** avait entrepris la construction massive de routes rurales et appliquait tout un ensemble de mesures préférentielles en faveur des transports liés à l'agriculture dans le but de réduire la pauvreté. Elle avait pris une série de mesures pour réduire la consommation d'énergie et les émissions dans le secteur des transports. Elle jouait un rôle de plus en plus actif dans la coopération régionale, sous-régionale et bilatérale en matière de facilitation des transports et de développement des infrastructures et avait déjà exécuté différents programmes et projets en conjonction avec d'autres pays. Elle accélérât simultanément le développement d'un système de transport intégré.

45. L'**Inde** avait pris des initiatives pour accélérer le développement des infrastructures routières et ferroviaires, telles que le Projet national de développement des routes, le projet de couloirs spéciaux pour le transport de marchandises et divers programmes régionaux. Elle avait pris aussi des initiatives pour renforcer la connectivité des transports avec les pays voisins à travers plusieurs projets routiers et ferroviaires. L'amélioration de la desserte routière dans les campagnes recevait la priorité en tant que moyen primordial de parvenir à une réduction durable de la pauvreté par l'ouverture de l'accès aux services économiques et sociaux qui générerait un surcroît de revenu et de possibilités d'emplois dans le secteur agricole. La mise en place d'une commission nationale de la sécurité et de la circulation routières et d'un fonds national pour la sécurité était imminente.

46. L'**Indonésie** accordait une grande importance à la création d'un système de transport intermodal dans lequel les réseaux routier et ferroviaire et les transports maritimes formeraient un système de transport sûr et pleinement intégré. Diverses mesures étaient aussi en cours d'élaboration pour améliorer le fonctionnement et les services du secteur des transports par la mise en application du programme de Feuille de route pour la sécurité des transports. Afin de soutenir le développement de la

logistique intégrée des transports, les politiques suivies étaient en cours de révision pour les adapter aux nécessités du transport multimodal et une équipe interministérielle chargée de la logistique avait été créée.

47. Le **Japon** appliquait des mesures en matière de logistique et de transports internationaux, notamment maritimes et aériens, à travers un ensemble d'activités comme le Programme général de politiques logistiques (2009-2013) et le projet de Port super-pôle. Des initiatives étaient en cours également pour améliorer les routes et les chemins de fer du pays. Le Plan d'action ASEAN-Japon sur l'amélioration de l'environnement dans le secteur des transports (Initiative de Hanoi) donnait une importance accrue aux aspects environnementaux des transports.

48. Le **Kazakhstan**, en application de la « Stratégie des transports de la République du Kazakhstan à l'horizon 2015 », avait mis en chantier des projets pour les transports représentant des investissements d'un montant total de 30 milliards de dollars des États-Unis. Ces projets comprenaient la création d'un couloir routier « Chine occidentale-Europe occidentale », la construction de deux nouvelles lignes ferroviaires : Korgas-Zhetgen et Uzen-Gyzylgaya-Bereket-Etrek-Gorgan (la section Uzen-frontière turkmène étant située sur le territoire kazakh) et l'augmentation des capacités au poste frontalier ferroviaire de Dostyk. Des travaux étaient en cours pour éliminer les obstacles non physiques et pour appliquer la formule du guichet unique. Une Commission nationale du transit avait été créée.

49. Le **Kirghizistan** a mis en relief sa situation géographique avantageuse à un carrefour entre l'Est et l'Ouest. Le pays attachait une importance particulière à la renaissance de la Grande route historique de la soie. Les priorités comprenaient la remise en état des couloirs de transport internationaux et la construction de nouvelles routes, en particulier la remise en état d'itinéraires comme Osh-Sary-Tash-Irkeshtam et Bishkek-Naryn-Torugart, ainsi qu'un projet de construction de centres logistiques. Le projet ferroviaire Chine-Kirghizistan-Ouzbékistan était un élément central du développement des chemins de fer. La plus grande attention était accordée aux mesures de sécurité routière et une Commission de la sécurité routière avait été créée. La planification efficace des transports et le renforcement de la coopération internationale dans ce domaine étaient particulièrement importants.

50. La **République démocratique populaire lao**, l'un des pays sans littoral les moins avancés, accordait une grande importance au développement des transports terrestres, souhaitant devenir un pays trait d'union à partir de sa situation de pays enclavé. L'ouverture de la liaison ferroviaire avec la Thaïlande marquait un premier pas dans l'exécution d'un plan qui prévoyait un réseau plus vaste. Le processus national de ratification de l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique était entré dans sa phase finale⁷.

51. La **Mongolie**, pays sans littoral, consacrait une attention spéciale au développement intensif de l'infrastructure des transports. Les priorités générales comprenaient le projet de « Route du millénaire », l'expansion coordonnée des routes et des chemins de fers nationaux pour soutenir le secteur minier du pays et l'augmentation des capacités de transport de transit. Dans ce domaine, la conférence internationale « Transit Mongolie » avait eu lieu en mars 2009.

52. Le **Myanmar** construisait 1 845 kilomètres de voies ferrées qui venaient s'ajouter aux 5 284 kilomètres de voies métriques existants. En outre, 1 696 kilomètres de routes faisant partie de la Route d'Asie avaient été mis à deux voies. Le nombre des postes d'amarrage dans les ports maritimes avait été porté à 28 et le nombre des

⁷ Résolution 62/4 de la Commission, annexe.

aéroports porté à 38. Des accords bilatéraux de transport aérien avaient été conclus avec les autres pays de la sous-région Bassin du Mékong, outre un accord multilatéral sur les services aériens conclu avec la Chine, Singapour et la Thaïlande.

53. Le **Népal** avait décidé que l'exercice budgétaire 2009-2010 serait l'année de la construction routière dans le cadre du développement du secteur des transports. Différents projets étaient mis en œuvre pour donner un accès routier à toutes les circonscriptions administratives. Les initiatives en cours pour créer trois dépôts intérieurs de conteneurs et quatre postes intégrés de contrôle aux frontières faciliteraient le transport intermodal dans la sous-région de la SAARC. Des activités étaient en cours pour définir une stratégie et des plans d'action pour la sécurité routière et pour mettre en fonctionnement le Conseil de la sécurité routière présidé par le Premier Ministre.

54. Le **Pakistan** poursuivait l'exécution du Programme national pour le développement des couloirs commerciaux qui était destiné à améliorer les infrastructures et la logistique des transports et qui ferait du Pakistan un pôle régional et apporterait une meilleure connectivité à l'Asie centrale, la Chine de l'Ouest, l'Afghanistan, la République islamique d'Iran et l'Asie du Sud. Les routes faisant partie de la Route d'Asie étaient en cours de modernisation et d'amélioration et des terminaux frontaliers efficaces étaient en construction pour faciliter les transports internationaux.

55. Les **Philippines**, reconnaissant l'importance de la connectivité physique, notamment dans les pays archipels, pour réduire les écarts économiques et sociaux et promouvoir l'intégration régionale, donnaient une place centrale au développement des infrastructures physiques, du transport intermodal et des liaisons TIC outre l'harmonisation des conventions, des pratiques et des réglementations. L'écologisation du secteur des transports était en cours afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre des véhicules et de bénéficier des avantages dérivés.

56. La **République de Corée** appliquait des mesures pour créer le système de transport écologique prévu dans son programme national de croissance à faible intensité de carbone. Les actions et programmes divers qui avaient été lancés comprenaient notamment : a) un système de prélèvement d'une taxe d'encombrement, b) un système de partage de véhicule, c) l'écoconduite, d) une zone de promotion des transports verts, e) l'aménagement des zones de gares ferroviaires en fonction des transports publics, f) des modes de transport verts et g) des lignes de bus rapides dans les grandes villes.

57. La **Fédération de Russie**, suivant la « Stratégie des transports de la Fédération de Russie à l'horizon 2030 », exécutait des projets de développement des infrastructures des transports, notamment le chemin de fer transsibérien, la Route de la mer du Nord, le couloir international « Chine de l'Ouest – Europe de l'Ouest » ainsi que des ports maritimes et des ports secs. Beaucoup d'entre eux pouvaient présenter un intérêt pour les partenariats public-privé. Des mesures étaient prises aussi pour simplifier les procédures douanières, permettre l'utilisation d'une lettre de voiture unique pour les transports ferroviaires vers l'Europe et répandre l'usage des technologies de navigation par satellite.

58. **Sri Lanka** encourageait le développement des transports publics au service d'un développement national équitable et de la réduction de la pauvreté. Le pays donnait un rang de priorité élevé aux investissements publics dans les programmes d'infrastructure routière et ferroviaire. Le développement de ports secs et de centres logistiques multimodaux était aussi considéré comme important. La sécurité routière retenait spécialement l'attention : parmi les mesures concrètes prises dans ce domaine, figurait la création d'un fonds pour la sécurité routière.

59. La **Thaïlande** avait lancé en 2009 son Deuxième plan de relance économique qui comportait un budget de 5 milliards de dollars destiné à l'amélioration des transports ferroviaires et 2,5 milliards pour le secteur routier. La sécurité multisectorielle de tous les modes de transport, les transports terrestres, les transports par voies navigables et les transports aériens, était spécialement importante. L'année 2010 avait été proclamée année de la sécurité routière et l'exécution du Plan directeur 2010-2014 pour la sécurité routière se conformerait à la Déclaration de Moscou.

60. La **Turquie** travaillait à un certain nombre de projets routiers et ferroviaires destinés à faciliter la circulation entre l'Europe et l'Asie. On pouvait citer notamment la phase finale de la construction du tunnel sous le détroit d'Istanbul et la liaison ferroviaire Kars-Tbilissi-Bakou qui établirait un couloir euroasiatique reliant l'Europe et la région du Caucase. Il était prévu d'investir 350 milliards de dollars dans les infrastructures de transport, y compris les installations intermodales et les lignes de trains de voyageurs à grande vitesse. Un grand nombre de projets pour les transports prenaient la forme de partenariats public-privé.

61. Le représentant de la **Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)** a décrit les principales activités exécutées ou prévues par son organisation pour promouvoir le développement des transports et de la logistique dans la région de la CESAP. Premièrement, le système douanier automatisé SYDONIA avait été mis en service dans un certain nombre de pays membres de la CESAP. Deuxièmement, la CNUCED avait organisé des cours de formation à l'intention des cadres moyens des ports de certains pays membres de la CESAP pour contribuer à la formation des ressources humaines des ports maritimes. Enfin, la CNUCED appuyait le renforcement des capacités pour les négociations dans le cadre de l'OMC et pour la facilitation du commerce dans certains pays membres de la CESAP.

62. Le représentant de l'**Institut asiatique pour le développement des transports (AITD)** a signalé l'importance des questions suivantes : a) la création d'un fonds asiatique pour l'infrastructure; b) les mesures qui favorisent l'interopérabilité des réseaux ferroviaires; c) le rôle des infrastructures et des services de transport dans la lutte contre la pauvreté. Il a fait observer que l'intégration des chemins de fer nationaux au réseau du Chemin de fer transasiatique ferait augmenter les volumes de trafic et les rapprocherait du seuil critique de la viabilité financière.

63. Le représentant du **Programme international d'évaluation des routes (PIER)** a rappelé qu'un grand nombre de personnes mouraient ou étaient blessées quotidiennement dans des accidents de la route. Il a fait remarquer qu'une légère augmentation des dépenses de construction et d'entretien des routes rendrait les routes, nouvelles et actuelles, plus sûres et serait avantageuse pour les économies nationales.

64. Le représentant de l'**Union internationale des chemins de fer (UIC)** a décrit le principal domaine d'activité relevant de « Vision 2025 » et exposé les conclusions de l'étude sur l'amélioration de la conteneurisation en Asie (2009). Il estimait important de développer les couloirs internationaux de transport ferroviaire et la conteneurisation. Son organisation était disposée à collaborer étroitement dans ce domaine avec la CESAP et ses pays membres.

B. Rapport de la Réunion de hauts responsables gouvernementaux

(Point 5 de l'ordre du jour)

65. Le Forum a examiné le rapport de la Réunion de hauts responsables gouvernementaux, Forum des ministres asiatiques des transports, première session, qui s'était tenue du 14 au 16 décembre 2009 à Bangkok (E/ESCAP/FAMT/1). Il a adopté à l'unanimité les conclusions et recommandations figurant dans le rapport.

C. Questions diverses

(Point 6 de l'ordre de jour)

66. Les délégations ont remercié le secrétariat pour les préparatifs et l'organisation du Forum. Les documents avaient été publiés à temps et contenaient des informations très utiles et substantielles qui aideraient les pays membres à développer efficacement leur secteur des transports pour créer un système international de transport intermodal intégré en Asie dans le Pacifique.

67. Aucune autre question n'a été soulevée.

D. Adoption de la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie

(Point 7 de l'ordre du jour)

68. Le Forum était saisi du projet de déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie (E/ESCAP/FAMT/1, annexe).

69. Il a estimé que le projet de déclaration présentait un cadre clair pour promouvoir la coopération régionale au service du développement socioéconomique de la région.

70. Le Forum a réaffirmé que, dans l'exécution de l'ensemble des activités prévues dans la Déclaration de Bangkok, il fallait continuer d'accorder une attention particulière aux besoins propres des pays les moins avancés et des pays en développement sans littoral.

71. Le Forum a adopté la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie⁸.

E. Adoption du rapport

72. Le Forum des ministres asiatiques des transports a adopté le rapport sur sa première session le 18 décembre 2009. À cette occasion, le Forum a remercié le Gouvernement de la Fédération de Russie pour le soutien et l'assistance qu'il avait apportés à l'organisation de la réunion.

III. ORGANISATION

A. Ouverture, durée et organisation du Forum

73. La première session du Forum des ministres asiatiques des transports s'est tenue au Centre de Conférence des Nations Unies à Bangkok les 17 et 18 décembre 2009.

74. La Secrétaire exécutive de la CESAP a donné lecture du message du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et a prononcé une allocution. M. Andrey Nedosekov, Vice-Ministre des transports de la Fédération de Russie, a fait une déclaration au nom de M. Igor Levitin, Ministre des transports de la Fédération de Russie, qui parrainait le Forum. M. Sophon Zaram, Ministre thaïlandais des transports, a prononcé l'allocution d'ouverture.

⁸ Le texte de la Déclaration adopté par le Forum figure au chapitre IV.

1. Message du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies

75. Le Secrétaire général a constaté dans son message que les transports étaient essentiels pour soutenir la vitalité économique, faire progresser l'inclusion sociale, améliorer la santé des populations et réaliser les Objectifs du Millénaire pour le développement. Il a rappelé que le renforcement de la connectivité régionale était spécialement importante et que les efforts consacrés à la création des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer asiatique, sur la base de deux accords intergouvernementaux négociés sous les auspices de la CESAP, donnaient l'exemple de ce que pouvait produire une action collective. Le Secrétaire général a invité les dirigeants et partenaires de la région, à tous les niveaux, à œuvrer ensemble pour soutenir ces deux réseaux qui pouvaient bénéficier à tous les secteurs de la société et aider la population à prendre son avenir en main.

2. Déclaration de la Secrétaire exécutive de la CESAP

76. Rappelant la résolution 64/5 de la Commission sur la création du Forum des ministres asiatiques des transports, la Secrétaire exécutive a déclaré que le temps était venu pour les ministres des transports de la région de se réunir et de réfléchir non seulement aux moyens de réagir à la crise financière actuelle mais aussi à la manière de promouvoir les fondements d'un développement plus durable et plus inclusif de la région, qui contribuerait aussi à la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le développement.

77. La CESAP travaillait avec les États membres au progrès de la connectivité régionale et de l'intégration économique et le secteur des transports avait un rôle primordial à jouer pour créer une connectivité matérielle permettant de réaliser cet objectif. Les transports pouvaient contribuer aussi largement à la réduction de la pauvreté, à la protection de l'environnement et au développement de la sécurité alimentaire.

78. Les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique étaient les pièces maîtresses qui permettraient de concrétiser la vision d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré dans la région. La Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie tendait à améliorer la connectivité des réseaux de transport nationaux, régionaux et interrégionaux. Cela supposait l'intégration des réseaux routiers et ferroviaires au moyen de « ports secs » qui apporteraient des ouvertures économiques dans les arrière-pays éloignés et dans les pays sans littoral. Pour conclure, la Secrétaire exécutive de la CESAP a réaffirmé que la CESAP était prête à collaborer avec les responsables asiatiques des transports pour que cette vision devienne une réalité.

3. Déclaration du Ministre des transports de la Fédération de Russie

79. Le Ministre des transports de la Fédération de Russie a déclaré que, malgré la crise financière mondiale, la Fédération de Russie avait continué à prendre toutes les mesures nécessaires pour développer son infrastructure de transport afin de lever les obstacles auxquels se heurtait le secteur des transports. La Fédération de Russie a exprimé sa gratitude aux pays membres de la CESAP pour la coopération qu'ils avaient apportée aux projets russes. Le Ministre était convaincu que le soutien de la Fédération de Russie à la première session du Forum des ministres asiatiques des transports contribuerait à la mise en œuvre du Programme d'action régional lié à la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique. En conclusion, il s'est félicité du travail d'analyse et des préparatifs effectués par le secrétariat de la CESAP pour l'organisation du Forum.

4. Allocution d'ouverture du Ministre thaïlandais des transports

80. Le Ministre thaïlandais des transports a souhaité une chaleureuse bienvenue à tous les délégués participant à la première session du Forum des ministres asiatiques des transports.

81. Le Ministre a fait observer que les progrès sans précédent accomplis par de nombreux pays au cours des deux dernières décennies en matière de commerce, de production et de développement avaient augmenté les niveaux de vie, réduit la pauvreté et fait de la région un pôle mondial de croissance. Toutefois, malgré les progrès considérables obtenus pour améliorer la connectivité matérielle, il restait beaucoup à faire pour doter la région de transports efficaces et « continus ». Il fallait notamment augmenter les capacités de transport existantes, construire les « tronçons manquants », faciliter la circulation transfrontalière des marchandises et des véhicules et intégrer les modes de transport existants dans un véritable système de transport intermodal régional.

82. Se félicitant du rôle joué par la CESAP pour promouvoir et faciliter la circulation des marchandises, des personnes et des véhicules dans la région et les liaisons avec d'autres régions grâce aux réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, le Ministre a déclaré que la Thaïlande continuerait à soutenir la coopération et l'intégration régionales et à participer activement aux activités de la Commission. En souhaitant vivement le succès des travaux, le Ministre a déclaré ouverte la première session du Forum des ministres asiatiques des transports.

B. Participation

83. Les représentants des membres ci-après de la CESAP ont participé à la session: Arménie, Bangladesh, Bhoutan, Brunéi Darussalam, Cambodge, Chine, Fédération de Russie, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d'), Japon, Kazakhstan, Kirghizistan, Malaisie, Mongolie, Myanmar, Népal, Ouzbékistan, Pakistan, Philippines, République de Corée, République démocratique populaire de Corée, République démocratique populaire lao, Sri Lanka, Thaïlande, Turquie et Viet Nam.

84. En vertu de l'article 9 du mandat de la Commission, les représentants des États membres de l'Organisation des Nations Unies ci-après ont participé à la session : Afrique du Sud et République Tchèque.

85. Étaient représentés les organismes des Nations Unies ci-après: la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement et le Programme des Nations Unies pour l'environnement.

86. Ont également participé les organisations intergouvernementales, organisations non gouvernementales et autres organisations suivantes: Banque asiatique de développement, Commission européenne, Union internationale des transports publics, Institut asiatique pour le développement des transports, Programme international d'évaluation des routes, Union internationale des chemins de fer, Fondation japonaise de recherche pour le financement des infrastructures mondiales, Forum international pour les transports ruraux et le développement rural, Agence japonaise de coopération internationale, Institut japonais du transport international et Institut maritime coréen.

C. Élection du bureau

87. Le Forum a élu M. Syed Abul Hossain (Bangladesh) Président.

88. Conformément à la pratique établie de la Commission, le Forum a décidé d'élire vice-présidents les chefs de délégation de rang ministériel ou équivalent suivants :

- M. Tauch Chankosal (Cambodge)
- M. Kamal Nath (Inde)
- M. Bambang Susantono (Indonésie)
- M. Tadashi Shimura (Japon)
- M. Mamataliev Abdyrakhman (Kirghizistan)
- M. Sommad Pholsena (République démocratique populaire lao)
- M. Tugs Purevdorj (Mongolie)
- M. U Pe Than (Myanmar)
- M. Mohammad Aftab Alam (Népal)
- M^{me} Anneli R. Lontoc (Philippines)
- M. Soon-Man Hong (République de Corée)
- M. Andrey Nedosekov (Fédération de Russie)
- M. Kuerkul Danchaivichit (Thaïlande).

89. M. Erdem Direkler (Turquie) a été élu rapporteur.

D. Ordre du jour

90. Le Forum a adopté l'ordre du jour suivant:

1. Ouverture du Forum.
2. Élection du bureau.
3. Adoption de l'ordre du jour.
4. Débat d'orientation sur les questions concernant le développement des transports en Asie et l'application de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011).
5. Rapport de la Réunion de hauts responsables gouvernementaux:
 - a) L'infrastructure des transports;
 - b) Les transports et le développement;
 - c) Les transports et la pauvreté;
 - d) Les transports et l'environnement;
 - e) Les transports et la société;
 - f) Priorités futures dans le cadre de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011), et projet de Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie;
 - g) Date et lieu de la prochaine session du Forum des ministres asiatiques des transports.

6. Questions diverses.
7. Adoption de la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie.
8. Adoption du rapport du Forum.

IV. DÉCLARATION DE BANGKOK SUR LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN ASIE

Nous, Ministres des transports et représentants des membres et membres associés de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, participant au Forum des ministres asiatiques des transports, tenu à Bangkok du 14 au 18 décembre 2009,

Nous félicitant de la convocation d'un forum des ministres chargé d'examiner les questions de transport d'importance régionale,

Considérant l'importance cruciale de l'intégration régionale pour le développement économique et social des pays de la région de l'Asie,

Notant le rôle essentiel de services de transport efficaces, fiables et rentables, y compris l'infrastructure, la facilitation et la logistique, à l'appui du processus d'intégration régionale,

Rappelant la résolution 63/9 de la Commission relative à l'application de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique⁹ et du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011)¹⁰,

Rappelant le Programme d'action d'Almaty: Répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit¹¹,

Encouragés par le succès de la coopération régionale qui a abouti à l'entrée en vigueur des accords intergouvernementaux sur le réseau de la Route d'Asie¹² et le réseau du Chemin de fer transasiatique¹³,

Notant le rôle important que joue l'infrastructure de transport et des services de transport de haute qualité pour assurer une croissance économique durable et accroître la compétitivité des économies régionales tout en améliorant les niveaux de vie,

Soulignant le rôle important des ports secs pour intégrer les modes de transport, réduire les retards liés au passage des frontières et au transit, faciliter l'utilisation de moyens de transport à fort rendement énergétique et à faible taux d'émissions, et créer de nouvelles possibilités pour la croissance et l'aménagement de pôles de développement,

⁹ Voir E/ESCAP/63/13, chap. V.

¹⁰ Résolution 63/9 de la Commission, annexe.

¹¹ *Rapport de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit, des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit, Almaty, Kazakhstan, 28 et 29 août 2003 (A/CONF.202/3), annexe I.*

¹² Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 2323, n° 41607.

¹³ Voir résolution 62/4 de la Commission, annexe.

Reconnaissant que la formalisation du statut des ports secs pourrait sensiblement contribuer au développement d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré,

Soulignant la nécessité de veiller au professionnalisme du secteur de la logistique et d'en améliorer la performance,

Rappelant la Déclaration du Millénaire¹⁴ et le Document final du Sommet mondial de 2005¹⁵,

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

Conscients qu'un grand nombre d'habitants des régions rurales n'ont guère accès à l'infrastructure et aux services de transport et, de ce fait, aux possibilités économiques et sociales,

Considérant que l'amélioration du rendement énergétique du secteur des transports contribue à la durabilité de l'environnement,

Conscients que la sécurité routière est une question primordiale d'intérêt public, qui requiert un vigoureux engagement politique et des interventions efficaces si l'on veut parvenir à une réduction sensible des décès, traumatismes et autres formes de souffrance humaine imputables à la circulation routière,

Nous félicitant des importants résultats de la Première conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, tenue à Moscou les 19 et 20 novembre 2009¹⁶,

1. *Décidons* que, pour appuyer efficacement le progrès de l'intégration économique régionale, nos autorités gouvernementales respectives définiront et appliqueront des politiques de transport aux niveaux national, sous-régional et régional en tenant compte des principes suivants :

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

b) Mettre en place, à l'appui des réseaux de production et de distribution et du commerce international, un système de transport et de logistique international intermodal intégré qui contribue notablement à la réalisation de l'intégration régionale dans l'intérêt de nos populations;

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

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

e) Faciliter l'accès des populations des régions rurales à l'infrastructure et aux services de transport;

¹⁴ Voir résolution 55/2 de l'Assemblée générale.

¹⁵ Voir résolution 60/1 de l'Assemblée générale.

¹⁶ Voir A/64/540.

f) Accorder une haute priorité à la sécurité routière dans les programmes politiques;

g) Mobiliser des ressources financières auprès de toutes les sources possibles, y compris les partenariats avec le secteur privé et autres dispositifs financiers, pour le développement du système de transport, son entretien et son exploitation,

2. *Prions* la Secrétaire exécutive de continuer d'accorder la priorité à l'application de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011), en particulier pour faciliter l'action que mènent les membres régionaux et les membres associés aux fins suivantes:

a) Concrétiser la vision à long terme d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré;

b) Ratifier, accepter ou approuver l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie et/ou l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique, ou accéder à ces instruments;

c) Développer le réseau de la Route d'Asie, le réseau du Chemin de fer transasiatique et l'infrastructure intermodale de transport;

d) Supprimer les obstacles à la circulation sur les couloirs et itinéraires prioritaires de transport, y compris les liaisons de transport eurasiatiques, et assurer l'opérationnalisation de ces différents axes;

e) Adhérer aux conventions et accords internationaux pertinents ayant pour objet l'harmonisation des normes, règles et procédures de transport routier et ferroviaire et la facilitation du passage des frontières;

f) Assurer la connectivité et l'intégration du réseau de la Route d'Asie et du réseau du Chemin de fer transasiatique ainsi que d'autres modes de transport en favorisant l'élaboration d'un accord intergouvernemental sur les ports secs;

g) Élaborer des directives pour la mise au point de normes minimales et de codes de conduite à l'intention des transitaires, des entrepreneurs de transport multimodal et des fournisseurs de services logistiques;

h) Promouvoir l'accès des populations rurales aux principaux réseaux et services de transport;

i) Promouvoir des transports écologiquement durables grâce à un système efficace de logistique pour le fret et de transfert intermodal pour le transport des voyageurs et des marchandises;

j) Fixer des objectifs, cibles et indicateurs pour la sécurité routière dans le cadre d'un travail en réseau entre les organisations nationales et sous-régionales,

3. *Prions également* la Secrétaire exécutive:

a) D'assurer une coordination efficace avec les autres institutions des Nations Unies, les organismes multilatéraux et les organisations sous-régionales;

b) De collaborer efficacement avec les institutions internationales et régionales de financement, les donateurs multilatéraux et bilatéraux et investisseurs du secteur privé, ainsi qu'avec les organisations internationales afin d'apporter un appui financier et technique accru pour le développement et l'opérationnalisation du réseau du Chemin de fer transasiatique et du réseau de la Route d'Asie;

c) De convoquer en 2011 une Conférence ministérielle sur les transports pour étudier et évaluer la mise en œuvre de la présente déclaration et du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011), et envisager un programme d'action régional pour la phase II (2012-2016).

Annexe

LISTE DES DOCUMENTS

<i>Cote du document</i>	<i>Titre du document</i>	<i>Point de l'ordre du jour</i>
E/ESCAP/FAMT/L.1	Ordre du jour provisoire	3
E/ESCAP/FAMT/L.2	Ordre du jour provisoire annoté	3
E/ESCAP/FAMT/L.3	Projet de rapport	
E/ESCAP/FAMT/1 et Corr.1	Rapport de la Réunion de hauts responsables gouvernementaux	5
E/ESCAP/FAMT/INF/1 (anglais seulement)	Tentative programme	
E/ESCAP/FAMT/INF/2/Rev.1 (anglais seulement)	List of participants	

- - - - -