



---

**Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique****Soixante-huitième session**

Bangkok, 17-23 mai 2012

Point 3 c) de l'ordre du jour provisoire

**Examen des questions relatives à l'appareil subsidiaire de la Commission, y compris les activités des institutions régionales de la CESAP: transports****Rapport de la Conférence ministérielle sur les transports sur sa deuxième session***Résumé*

La deuxième session de la Conférence ministérielle sur les transports a eu lieu à Bangkok. Elle comprenait deux segments : le Segment hauts responsables (12-14 mars 2012) et le Segment ministériel (15-16 mars 2012). Elle a réuni 187 participants, dont 20 responsables de niveau ministériel, représentant 33 pays membres de la Commission et un pays non membre, ainsi que des organismes des Nations Unies, d'autres organisations internationales, des organisations non gouvernementales et des associations du secteur privé de la région de l'Asie et du Pacifique. La Conférence a examiné et débattu les questions émergentes du domaine des transports, et a adopté la Déclaration ministérielle sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, qui contient deux annexes : le Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016), et le Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux.

La Commission est invitée à examiner puis à approuver la Déclaration ministérielle sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et ses deux annexes, et à donner des orientations pour leur mise en application.

---

\* La soumission tardive du présent document s'explique par le fait que la Conférence ministérielle a eu lieu après le délai fixé pour l'envoi des documents de pré-session aux services de conférence.

## Table des matières

	<i>Page</i>
I.	Questions appelant des décisions de la Commission ou portées à son attention ..... 2
	Déclaration ministérielle sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique ..... 2
	Annexe I: Programme d'action régional sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016) ..... 5
	Annexe II: Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux ..... 16
II.	Compte rendu des travaux ..... 25
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 ..... 25
B.	Questions diverses ..... 34
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) ..... 34
D.	Adoption du rapport de la Conférence ..... 35
III.	Organisation ..... 35
A.	Ouverture, durée et organisation de la Conférence ..... 35
B.	Participation ..... 36
C.	Élection du bureau ..... 37
D.	Ordre du jour ..... 37
Annexe	
	Liste des documents ..... 39

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

### **Déclaration ministérielle sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique**

*Nous, Ministres des transports et représentants des membres et membres associés de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, réunis à Bangkok du 12 au 16 mars 2012, à l'occasion de la Conférence ministérielle sur les transports,*

*Reconnaissant l'importance cruciale d'infrastructures et de services de transport efficaces, fiables et sûrs pour l'intégration régionale et le développement économique et social durable et inclusif des pays de la région de la CESAP,*

*Rappelant* la résolution 63/9 de la Commission, en date du 23 mai 2007, relative à l'application de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique<sup>1</sup> et du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011), et la résolution 66/4 de la Commission, en date du 19 mai 2010, relative à l'application de la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie,

*Rappelant également* le Programme d'action d'Almaty: Répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit,<sup>2</sup> la Stratégie de Maurice pour la poursuite de la mise en œuvre du Programme d'action pour le développement durable des petits États insulaires en développement,<sup>3</sup> et le Programme d'action en faveur des pays les moins avancés pour la décennie 2011-2020 (Programme d'action d'Istanbul),<sup>4</sup>

*Reconnaissant* la nécessité de faire preuve d'engagement et de persistance à long terme pour traiter des questions cruciales dans le secteur des transports afin de faciliter une croissance économique durable, d'améliorer les conditions de vie de nos peuples et de renforcer encore la compétitivité des économies de la région,

*Encouragés* par la coopération régionale fructueuse qui a permis l'entrée en vigueur de l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie<sup>5</sup> et de l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique<sup>6</sup>, et des progrès dans la formulation d'un accord intergouvernemental sur les ports secs,

*Reconnaissant* que la croissance du commerce intrarégional peut être soutenue davantage si les couloirs de transport régionaux sont élargis et si les goulets d'étranglement sont éliminés,

*Réaffirmant* notre volonté de mettre en œuvre la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie,,

1. *Adoptons* le Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016),<sup>7</sup>

2. *Adoptons* le Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux,<sup>8</sup>

<sup>1</sup> E/ESCAP/63/13, chap. V.

<sup>2</sup> *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.*

<sup>3</sup> *Rapport de la Réunion internationale chargée d'examiner la mise en œuvre du Programme d'action pour le développement durable des petits États insulaires en développement, Port-Louis (Maurice), 10-14 janvier 2005 (publication des Nations Unies, n° de vente F.05.II.A.4 et rectificatif), chap. I, résolution I, annexe II.*

<sup>4</sup> *Rapport de la quatrième Conférence des Nations Unies sur les pays les moins avancés, Istanbul (Turquie), 9-13 mai 2011 (A/CONF/219/7) (Publication des Nations Unies numéro de vente 11.II.A.1) Chap.II.*

<sup>5</sup> Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 2323, n° 41607, où il est enregistré sous le titre « Accord intergouvernemental sur le réseau routier asiatique ».

<sup>6</sup> Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 2596, n° 46171.

<sup>7</sup> Annexe I.

<sup>8</sup> Annexe II.

3. *Prions* le Secrétaire exécutif de continuer d'accorder la priorité à la mise en œuvre de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique<sup>1</sup> et du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016), en particulier pour aider les membres et membres associés de la région à concrétiser la vision d'un système durable de transport et de logistique international intermodal intégré,

4. *Prions aussi* le Secrétaire exécutif:

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

b) De collaborer efficacement avec les institutions internationales et régionales de financement, les donateurs multilatéraux et bilatéraux, les investisseurs du secteur privé et les organisations internationales dans le but de mobiliser davantage d'appui financier et technique pour un développement et une opérationnalisation plus larges du Chemin de fer transasiatique et de la Route d'Asie;

c) De convoquer en 2016 une conférence ministérielle sur les transports afin d'examiner et d'évaluer la mise en œuvre de la phase II (2012-2016) du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, et d'envisager un programme de travail pour l'avenir.

## Annexe I

### Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016)

Aujourd'hui plus que jamais, la région est tributaire de son réseau de transport pour son développement. Qu'il s'agisse de transporter des produits manufacturés ou agricoles à destination des marchés internationaux, de livrer des denrées alimentaires aux communautés rurales et urbaines, d'amener les travailleurs à leur lieu de travail, les jeunes à l'école ou les malades à l'hôpital, les transports jouent un rôle essentiel. Si les modes de développement varient dans la région, les pays qui ont été en mesure d'améliorer la capacité et l'efficacité de leur système de transport sont aussi ceux qui ont obtenu les meilleurs résultats. Pour l'avenir, des liaisons de transport améliorées à destination de marchés régionaux en rapide croissance auront pour effet de stimuler davantage encore le développement économique et social.

L'objectif principal de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique<sup>a</sup> et de son Programme d'action régional<sup>b</sup> est de favoriser la coopération et l'intégration économique régionales en matière de transport à l'appui d'un développement inclusif et durable. Le Programme d'action régional phase II (2012-2016) assurera la continuité et permettra de faire fond sur les progrès substantiels des cinq dernières années.

Dans chaque domaine de fond, le renforcement des capacités et l'échange de données d'expérience seront au cœur de la poursuite des activités tendant à créer un système durable de transport et de logistique international intermodal intégré, en tant que vision à long terme pour le développement des transports dans la région et moyen de faire face aux défis de la mondialisation.

Pour la mise en œuvre du Programme d'action régional phase II (2012-2016), le secrétariat de la CESAP continuera à travailler en étroite collaboration avec les principaux organismes du système des Nations Unies, les organisations intergouvernementales, sous-régionales et non gouvernementales, et d'autres institutions participantes.

#### 1. Définition des grandes orientations au niveau ministériel

Étant donné la rapidité des transformations que connaît la région, il est nécessaire de définir en temps utile au niveau ministériel de grandes orientations afin d'entretenir et d'accélérer le progrès sur la voie de la réalisation d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré dans la région. À sa première session, tenue à Bangkok du 14 au 18 décembre 2009, le Forum des ministres asiatiques des transports a énoncé des directives et orientations<sup>c</sup> auxquelles la Commission a donné son aval dans sa résolution 66/4 du 19 mai 2010 concernant l'application de la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie.

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

<sup>a</sup> E/ESCAP/63/13, chap V.

<sup>b</sup> Résolution 63/9 de la Commission (annexe).

<sup>c</sup> Voir E/ESCAP/66/11.

Produits:

1. Réunion du Forum des ministres asiatiques des transports au point médian de la période d'application du Programme d'action régional, phase II (2012-2016);

2. Examen et orientation des politiques de transport de la région au niveau ministériel.

Indicateurs de succès:

1. Participation de haut niveau à la réunion du Forum des ministres asiatiques des transports;

2. Décisions solidement documentées des ministres des transports permettant plus de coordination et de cohérence entre les pays sur les questions d'intérêt commun.

**2. Développement des infrastructures de transport**

Si les accords intergouvernementaux sur les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique constituent le socle de la connectivité régionale, la capacité et la qualité de ces infrastructures sont inégales dans la région et certains tronçons de ces réseaux sont encore à construire. Dans la plupart des pays, le transport intermodal est limité par le manque de capacité au niveau des ports secs.

Objectif immédiat: promouvoir la connectivité et la coopération régionales et interrégionales en continuant à aménager et à améliorer les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique ainsi que les liaisons de transport Europe-Asie, et les ports secs.

Produits:

1. Réunions des groupes de travail sur la Route d'Asie et le Chemin de fer transasiatique;

2. Accord intergouvernemental sur les ports secs;

3. Études, réunions et activités de renforcement des capacités sur le développement intégré des transports et l'amélioration et l'entretien (gestion des actifs) de la Route d'Asie, du Chemin de fer transasiatique, des ports secs d'importance internationale et des ports maritimes;

4. Études sur les corridors internationaux de transport intermodal desservant les échanges interrégionaux et intrarégionaux;

5. Mise à jour de l'information et des données mesurant les progrès réalisés dans l'aménagement et le fonctionnement de l'infrastructure de transport d'importance régionale;

6. Activités relevant du projet conjoint CEE-CESAP sur le développement de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie.

Indicateurs de succès:

1. Adoption d'amendements à l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie et à l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique.
2. Négociation et signature, par les États membres, d'un accord intergouvernemental sur les ports secs ;
3. Mesures prises par les États membres pour améliorer et développer les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique et les ports secs reconnus internationalement, dans leur pays;
4. Mesures prises par les États membres pour donner suite aux recommandations d'études sur l'aménagement de corridors régionaux et interrégionaux de transport intermodal.

**3. Facilitation des transports**

En dépit des efforts faits pour éliminer les obstacles non physiques aux transports, les progrès ont été lents étant donné la complexité de la tâche. Cela est particulièrement évident s'agissant du transport terrestre international, qui continue à se heurter à de sérieuses difficultés dans l'ensemble de la région. Pour aider à résoudre ce problème, un certain nombre d'accords sous-régionaux sur le transport transfrontière/en transit ont été négociés et signés mais rares sont ceux qui sont pleinement ou efficacement appliqués. Dans beaucoup de pays de la région, le transport international par la route est limité par le nombre de permis de transport délivrés et n'est autorisé qu'à proximité des frontières ou sur un petit nombre d'itinéraires. Malgré certains progrès, les longues attentes restent fréquentes aux frontières. De même, dans le domaine des chemins de fer, la simplification et l'harmonisation des documents et des procédures et le développement des services entre les pays se heurtent toujours à de grandes difficultés. Toutes ces restrictions accroissent les coûts et entraînent d'importants retards dans les transports terrestres internationaux.

Objectif immédiat: promouvoir la circulation fluide et sans entrave des marchandises, des voyageurs et des véhicules par la route et par le rail dans l'ensemble de la région, notamment aux points de passage des frontières.

Produits:

1. Création d'un réseau régional d'experts juridiques et techniques sur la facilitation des transports, et élaboration d'un plan d'action pour l'application du Cadre stratégique régional pour la facilitation de transports routiers internationaux;
2. Ateliers/études sur la coopération régionale et sous-régionale dans le contexte du Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux;
3. Réalisation d'une étude pour identifier les problèmes entourant la coopération régionale pour la facilitation du transport ferroviaire international;
4. Assistance pour l'adoption et l'application des conventions et accords internationaux sur la facilitation des transports, notamment ceux qui ont été recommandés par la Commission dans sa résolution 48/11 en date du

23 avril 1992 («Modes de transport routier et ferroviaire sous l'angle des mesures de facilitation»), et pour la formulation et l'application d'accords sous-régionaux sur la facilitation des transports internationaux routiers et ferroviaires;

5. Services consultatifs/ateliers sur la création ou le renforcement de mécanismes nationaux de coordination de la facilitation et sur l'organisation de contrôles communs aux frontières en vue de faciliter les transports internationaux routiers et ferroviaires;

6. Études/ateliers sur l'application des technologies de l'information et de la communication et d'autres nouvelles technologies ainsi que sur la méthode temps/coût-distance, en vue de faciliter les transports internationaux routiers et ferroviaires.

Indicateurs de succès:

1. Institution du Réseau régional d'experts juridiques et techniques sur la facilitation des transports.

2. Mesures prises par les États membres et les organisations et institutions régionales et sous-régionales en vue d'appliquer le cadre stratégique régional pour la facilitation du transport routier international;

3. Dispositions prises par les États membres pour adhérer aux conventions internationales sur la facilitation, en particulier celles qui ont été recommandées par la Commission dans sa résolution 48/11, et pour appliquer ces conventions, et mesures suggérées pour la signature, la ratification et la mise en œuvre des accords sous-régionaux;

4. Mesures prises par les États membres pour la mise en place ou le renforcement de mécanisme nationaux de coordination de la facilitation, et en vue de l'exécution de contrôles communs;

5. Mesures prises par les États membres pour appliquer les nouvelles technologies et la méthodologie temps/coût-distance en vue d'améliorer l'efficacité des transports internationaux

#### **4. Logistique des transports**

Le secteur logistique en est encore à ses débuts dans beaucoup de pays de la région et se heurte donc à des difficultés du fait de son coût élevé et de l'insuffisance des résultats obtenus. Pour organiser un système logistique efficace, il faut traiter dans leur ensemble tous les problèmes que cela soulève. Il importe de créer un environnement propice, et notamment un cadre réglementaire et directif. La politique de logistique des transports constitue un très important élément de la politique logistique générale, et son élaboration peut offrir un point de départ pour la réalisation d'objectifs logistiques plus vastes. Les autres mesures permettant d'accroître le professionnalisme et la compétence des prestataires de services logistiques comportent l'établissement de normes minimales et de codes de conduite à l'échelon national, le partage de connaissances et de données d'expérience à l'échelon régional, et la création de programmes durables de formation et de renforcement des capacités aux niveaux national, sous-régional et régional.

Objectif immédiat: aider les pays à élaborer des politiques en matière de logistique des transports et à renforcer le professionnalisme et la compétence des prestataires de services logistiques.

Produits:

1. Directives pour l'élaboration de politiques en matière de logistique des transports;
2. Directives pour l'établissement de normes minimales et de codes de conduite à l'intention des prestataires de services logistiques;
3. Réunions régionales de transitaires, d'opérateurs de transport multimodal et de prestataires de services logistiques, ainsi que de leurs associations nationales;
4. Assistance technique et appui au secteur concerné et aux gouvernements pour un programme de formation durable.

Indicateurs de succès:

1. Mesures prises par les États membres pour intégrer les directives concernant la politique de logistique en matière de transport dans leurs politiques nationales de logistique.
2. Mesures prises par les États membres pour intégrer les directives à l'intention des prestataires de services logistiques dans la législation nationale et/ou dans la réglementation au niveau de cette branche d'activité;
3. Échanges de données d'expérience et de connaissances entre les transitaires, les opérateurs de transport multimodal et les prestataires de services logistiques;
4. Mise en place par les pays de programmes de formation durables portant sur le transport de fret, le transport multimodal et la logistique.

**5. Financement et participation du secteur privé**

Il existe dans le secteur des transports une demande massive d'investissements, tant pour l'infrastructure et les services que pour l'entretien. Cependant, la plupart des pays se heurtent à des contraintes budgétaires. Certains pays de la région sont parvenus à créer des mécanismes novateurs de financement et d'investissement, notamment des partenariats public-privé (PPP), et ont adopté d'autres méthodes productrices de revenus qui ont créé des possibilités nouvelles ou élargies de financement. Cependant, les possibilités de partenariat sont sévèrement limitées, notamment par l'absence de compétences et d'expérience dans les domaines de l'élaboration et de l'exécution de projets en partenariat, de la gestion des contrats et de la rationalisation des processus administratifs.

Objectif immédiat: promouvoir la coopération régionale entre les secteurs public et privé pour le financement et l'entretien de l'infrastructure.

Produits:

1. Études d'investissement portant des sections de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique et sur des liaisons intermodales, y compris les ports secs, les ports fluviaux et les ports maritimes;
2. Forums d'investissement pour promouvoir les partenariats et le partage d'expérience concernant le financement de la Route d'Asie, du

Chemin de fer transasiatique, des ports secs reconnus internationalement, des ports fluviaux et des ports maritimes;

3. Évaluation et promotion d'options et initiatives pour le financement de l'entretien des routes;

4. Appui à la coopération régionale et au réseautage entre les unités et programmes de PPP;

5. Assistance aux pays membres et aux institutions: partage des bonnes pratiques et organisation de programmes de renforcement des capacités en matière de PPP;

6. Assistance technique pour déterminer l'aptitude aux PPP.

Indicateurs de succès:

1. Mesures prises par les États membres pour développer l'investissement dans l'infrastructure de transport et de logistique, notamment par l'intermédiaire de PPP, conformément aux propositions et aux conseils du secrétariat.

2. Mesures prises par les États membres pour intégrer les recommandations concernant l'entretien du réseau de transport routier.

3. Échanges officiels d'informations et rapports de réunions.

## **6. Développement durable des transports**

Le secteur des transports est le troisième consommateur d'énergie de la région. C'est également l'un des secteurs qui se développent le plus rapidement dans la région. L'on s'attend à ce que le coût de l'énergie continue à augmenter, ce qui accroîtra la pression sur tous les secteurs pour la recherche d'une plus grande efficacité, et l'on craint que le niveau d'émissions nocives ne s'aggrave encore à moins de mesures appropriées. Dans le secteur des transports, il est possible de réaliser des progrès substantiels grâce à des transferts modaux et à une meilleure organisation<sup>d</sup>

Objectif immédiat: renforcer la connaissance et la compréhension des diverses options en matière de transport de fret qui peuvent réduire la consommation d'énergie et les émissions.

Produits:

1. Propositions tendant à encourager, par des mécanismes appropriés, un transfert modal de la route vers le rail et le transport par eau, et l'utilisation de la Route d'Asie, du Chemin de fer transasiatique et des ports secs pour la distribution intermodale des marchandises et le transport des voyageurs;

2. Réunions régionales permettant le partage d'expérience sur l'adoption de systèmes logistiques de transport de fret faibles consommateurs d'énergie et plus respectueux de l'environnement;

---

<sup>d</sup> La question des améliorations technologiques concernant la puissance motrice et les sources d'énergie sera traitée dans le cadre de programmes parallèles par la Division de l'environnement et du développement durable de la CESAP et par d'autres partenaires.

3. Inclusion de questions relatives au transport durable dans la *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific*, le *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific* et dans des études régionales ad hoc sur les politiques de transport;

4. Renforcement des capacités à des fins de sensibilisation et pour la promotion d'un développement des transports écologiquement durable.

#### Indicateurs de succès:

1. Mesures prises par les États membres pour promouvoir des politiques de transfert modal conformes aux propositions et aux conseils du secrétariat.

2. Mesures prises par les États membres pour tenir compte des questions relatives au transport durable lorsqu'ils élaborent des politiques et projets de transport.

### **7. Sécurité routière**

Les accidents de la route causent chaque jour et chaque minute des tragédies humaines. Dans la région de l'Asie et du Pacifique, ils entraînent chaque année 700 000 décès, soit la moitié environ du total mondial. Le problème de la sécurité routière a reçu plus d'attention ces derniers temps avec la Déclaration ministérielle sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique (novembre 2006)<sup>e</sup> et la résolution 64/255 de l'Assemblée générale (2 mars 2010). Malgré ces initiatives mondiales, dans de nombreux pays de la région, la sécurité routière ne reçoit toujours pas la priorité dans la planification et les politiques nationales.

Objectif immédiat: aider les pays de la région à respecter leurs engagements au titre de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020)<sup>f</sup>.

#### Produits:

1. Réunions et assistance technique pour aider les pays à constituer des capacités de gestion de la sécurité routière conformément au programme de la Décennie d'action pour la sécurité routière, y compris la collecte de données et le suivi des progrès;

2. Réunions destinées à susciter un engagement de haut niveau pour les interventions en matière de sécurité routière et à permettre l'échange des meilleures pratiques en matière d'amélioration de la sécurité routière;

3. Services consultatifs et appui technique aux campagnes nationales de sécurité routière et aux activités de sensibilisation connexes;

4. Réseau en ligne sur la sécurité routière.

#### Indicateurs de succès:

1. Mesures prises par les pays pour appliquer des politiques et programmes de sécurité routière conformes aux objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière.

<sup>e</sup> E/ESCAP/63/13, chap IV.

<sup>f</sup> Voir résolution 64/255 de l'Assemblée générale, par. 2.

2. Mesures prises par les États membres pour améliorer les systèmes de collecte de données et d'information sur la sécurité routière.

3. Échanges documentés des meilleures pratiques en matière de sécurité routière à l'occasion de réunions ou par l'intermédiaire d'un réseau en ligne sur la sécurité routière.

## **8. Les transports et les Objectifs du Millénaire pour le développement**

Si les Objectifs du Millénaire pour le développement (OMD) ne font pas directement référence aux transports, il est maintenant généralement admis que l'infrastructure et les services de transport jouent un rôle essentiel dans la réalisation de ces Objectifs. De nombreux pays de la région souffrent d'importantes inégalités spatiales sur le plan du revenu, de la richesse et des opportunités, qui sont imputables à l'absence de routes rurales praticables par tous les temps, à la faible fréquence ou au manque de fiabilité des services de transport vers les zones ou îles périphériques, aux difficultés d'accès à l'arrière pays et à l'insuffisance de la connectivité entre les zones rurales et urbaines. Le manque d'entretien de l'infrastructure, en particulier des routes, réduit sa valeur d'actif et accroît les coûts d'exploitation des véhicules, la durée des parcours et les risques en matière de sécurité pour les utilisateurs. Il existe d'énormes possibilités d'accroître la contribution des transports à la réalisation des OMD. Pour exploiter ce potentiel, les gouvernements doivent intégrer la réduction de la pauvreté et les objectifs des OMD dans leurs programmes et projets de transport dès le début de leur élaboration et de leur programmation.

Objectif immédiat: encourager la prise en considération des Objectifs du Millénaire pour le développement dans la planification et l'exécution des interventions régionales en matière de transport.

### Produits:

1. Études et ateliers sur l'intégration de considérations relatives aux OMD dans la planification et les politiques de transport selon qu'il convient, en particulier s'agissant du développement infrastructurel, de la logistique « de la ferme au marché », de la sécurité alimentaire et de la sécurité routière;

2. Échange de données d'expérience entre les pays membres sur le développement de l'infrastructure et des services de transport donnant accès aux communautés rurales et permettant de les relier aux grands axes routiers nationaux et régionaux;

3. Travaux préparatoires à l'examen décennal, en 2013, de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty.

### Indicateurs de succès:

1. Mesures prises par les États membres pour intégrer les Objectifs du Millénaire pour le développement aux programmes et politiques de transport, s'agissant en particulier des domaines pertinents du Programme d'action régional.

2. Adoption des recommandations contenues dans le document de travail régional soumis à la réunion mondiale chargée de procéder à l'examen décennal de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty.

## 9. Transports maritimes interinsulaires

L'organisation de services de navigation efficaces, sûrs et d'un coût abordable pour assurer des liaisons avec les pays insulaires et archipélagiques en développement et entre eux se heurte à un certain nombre d'obstacles et de problèmes particuliers. Elle fait notamment intervenir des décisions sur la dimension des navires, la rapidité des services, la capacité des ports, la sécurité et le confort, qui doivent tenir compte simultanément du faible volume et de l'irrégularité du trafic, de l'importance des distances, de flux de marchandises peu équilibrés et de produits d'exportation à faible valeur unitaire. Les difficultés rencontrées aboutissent parfois à des services peu profitables ou, au contraire, à l'octroi d'une préférence à des services particulièrement lucratifs ou profitables au détriment des autres. Ainsi s'instaure un cercle vicieux dans lequel la régularité, la fiabilité et le prix des services vont se détériorant. Les problèmes peuvent se situer à trois niveaux: national, sous-régional et international.

Objectif immédiat: aider à définir les moyens d'améliorer la régularité, la fiabilité et le coût des services de transport maritime dans les pays archipélagiques et les pays insulaires en développement.

### Produits:

1. Études, activités de renforcement des capacités et recommandations à l'intention des pays archipélagiques et des pays insulaires en développement concernant les stratégies efficaces pour assurer des services de transport maritime interinsulaires sûrs, fiables et abordables;

2. Services consultatifs et assistance technique aux pays membres qui en font la demande pour la mise en œuvre de mesures d'appui aux transports maritimes interinsulaires.

### Indicateurs de succès:

1. Mesures prises par les États membres pour intégrer des recommandations sur les transports interinsulaires conformes aux propositions et conseils du secrétariat.

## 10. Interconnexion des réseaux sous-régionaux de transport

Dans la région de l'Asie et Pacifique, des organisations et programmes intergouvernementaux se sont employés à promouvoir la connectivité physique et institutionnelle au sein de leurs propres sous-régions. Les accords et initiatives auxquels cela a donné lieu ont eu pour effet d'introduire des différences dans les régimes juridiques et opérationnels applicables aux mouvements des marchandises, des véhicules et des voyageurs entre les sous-régions. Ces différences peuvent constituer des obstacles physiques et autres à des transports fluides et efficaces entre les sous-régions.

Objectif immédiat: identifier les obstacles physiques et non physiques à la connectivité entre les sous-régions et constituer une instance pour le renforcement de la collaboration entre les organismes sous-régionaux chargés du développement des transports.

Produits:

1. Projets de documents indiquant les problèmes qu'il peut être nécessaire de traiter pour améliorer la connectivité physique et institutionnelle entre les sous-régions;
2. Réunions des pays membres de la CESAP et des organisations et programmes sous-régionaux (en séquence avec les réunions des organes délibérants pertinents), chargées d'examiner les mesures à prendre en collaboration pour appuyer la connectivité entre les sous-régions;
3. Assistance technique et appui pour la mise en œuvre d'initiatives de connectivité entre les sous-régions en faveur du développement des transports.

Indicateurs de succès:

1. Mesures prises par les États membres pour améliorer la connectivité régionale conformément aux propositions et conseils du secrétariat.
2. Inscription de propositions et questions présentées par le secrétariat à l'ordre du jour de réunions des pays membres et d'organisations/programmes sous-régionaux.



## **Annexe II**

### **Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux**

Le cadre stratégique régional a pour objectif d'aider les pays membres de la CESAP et leurs partenaires de développement à rendre plus efficaces les projets et programmes de facilitation des transports et à accélérer le développement des transports routiers internationaux grâce à des objectifs à long terme.

Le cadre stratégique donne aux pays membres et à leurs partenaires de développement des orientations générales pour l'élaboration de politiques, accords, programmes, projets et autres mesures connexes en faveur de la facilitation des transports. Il les aide aussi à privilégier des approches communes pour résoudre les problèmes de facilitation des transports et réduire ainsi la complexité du système actuel.

Le cadre stratégique permet en outre de mieux coordonner les initiatives nationales, bilatérales, sous-régionales et régionales et d'accélérer ainsi la facilitation des transports.

Vu le caractère incontournable de certaines des barrières intangibles qui entravent les transports routiers internationaux, il est proposé de s'intéresser en priorité aux éléments de base de ces transports et aux principales mesures qui peuvent être prises pour faciliter ces derniers<sup>a</sup>.

#### **I. Éléments de base du transport routier international**

##### **A. Autorisations de transport routier et droits de trafic**

###### **1. Description du problème**

Dans toute l'Asie, le trafic routier international est le plus souvent limité aux zones frontalières et à un nombre réduit de routes. La plupart des autorisations de transport ne sont délivrées que pour un voyage unique fait par un véhicule donné selon un itinéraire spécifique. Une autre contrainte imposée aux transports routiers internationaux est la limitation des opérations de transit, ce qui signifie que les marchandises transportées par route doivent souvent être transbordées en zone frontalière ou à des points de chargement sur un trajet déterminé, avec pour corollaire une augmentation inutile des coûts et des délais du transport.

###### **2. Objectif**

Encourager la délivrance aux transporteurs, pour chaque véhicule conforme de leur flotte, d'autorisations de transport pour entrées multiples. Ces autorisations seraient valables pour une durée d'un an, pour des activités de transport entre pays ou en transit, et pour des réseaux routiers ou des itinéraires multiples. Favoriser également les autorisations de transport multilatérales parallèlement aux autorisations bilatérales.

---

<sup>a</sup> Si un pays a déjà mis en place des dispositifs simplifiés dans certains des domaines énumérés, il peut centrer ses efforts sur d'autres domaines recommandés.

### **3. Marche à suivre**

Lorsque des pays élaborent ou renouvellent un accord bilatéral ou multilatéral sur les transports routiers internationaux, ou à l'occasion de consultations sur l'application de ce type d'accord, ils peuvent envisager d'introduire un système d'autorisations de transport valables un an pour des entrées multiples et/ou des réseaux routiers ou des itinéraires multiples, qui soient délivrées aux transporteurs plutôt qu'aux véhicules individuellement.

## **B. Visas des chauffeurs professionnels et autres membres d'équipage des véhicules routiers**

### **1. Description du problème**

Contrairement aux membres des équipages marins ou aériens, les chauffeurs routiers professionnels n'ont pas accès à une procédure simplifiée au niveau mondial pour l'obtention des visas ou des autorisations d'entrée temporaire nécessaires aux activités de transport international. La délivrance des visas aux chauffeurs routiers professionnels est le plus souvent réglementée par des accords bilatéraux. Ces dernières années, certains pays ont tenté de régler ce problème au moyen d'accords sous-régionaux, et des organisations internationales se sont également efforcées de faciliter les procédures. Cependant, dans de nombreux pays, les chauffeurs routiers professionnels ne constituent toujours pas une catégorie spécifique en matière de visas et, dans presque tous les pays de la région, ils sont assimilés aux visiteurs ou aux travailleurs étrangers.

Les chauffeurs routiers professionnels doivent suivre des procédures complexes et difficiles pour avoir un visa, lequel leur est généralement accordé pour une entrée unique à chaque fois. Dans certains pays, ils doivent se rendre aux ambassades ou consulats des grandes villes pour faire la demande en personne, et attendre une semaine, voire plus, avant d'obtenir le visa ou apprendre qu'il leur a été refusé.

Ces difficultés continuent de causer des retards dans la livraison des marchandises, et obligent parfois les transporteurs à procéder à un changement de véhicule, ou au moins de chauffeur, au passage des frontières.

### **2. Objectif**

Les pays de la région devraient au minimum introduire un système de visas valables un an et pour des entrées multiples à l'intention des chauffeurs professionnels et des équipages des véhicules routiers. Ils peuvent aussi se mettre d'accord pour uniformiser les documents et les procédures de base.

### **3. Marche à suivre**

Pour atteindre cet objectif, les autorités nationales responsables des transports routiers internationaux peuvent intervenir auprès des ambassades ou consulats pour faciliter la délivrance des visas. Elles peuvent par exemple établir, selon qu'il convient, des listes de chauffeurs routiers professionnels et les communiquer à leurs homologues dans les autres pays pour transmission aux ministères des affaires étrangères, aux ambassades ou aux consulats. Elles peuvent aussi produire des lettres de certification à joindre aux assurances données par les transporteurs pour appuyer les demandes de visa des chauffeurs routiers.

Les autorités responsables des transports doivent consulter leur ministère des affaires étrangères quand elles négocient des accords sous-régionaux de facilitation des transports qui contiennent des dispositions sur la délivrance de visas. Si nécessaire, elles devraient demander aux autorités compétentes de négocier des modalités bilatérales ou sous-régionales pour la délivrance de visas aux chauffeurs routiers professionnels.

## **C. Importation temporaire de véhicules routiers**

### **1. Description du problème**

Le plus souvent, pour être autorisés à entrer dans un pays, les véhicules doivent fournir une forme quelconque de garantie (comme un cautionnement ou une caution en espèces, par l'intermédiaire d'agents locaux) ou s'acquitter d'une taxe unique à chaque entrée, au titre de formalités douanières. Seuls quelques pays de la région n'imposent pas ce genre d'obligation.

Il existe quelques conventions internationales relatives à l'entrée temporaire de véhicules, mais la plupart des pays de la région n'y sont pas parties.

Le recours à des accords harmonisés et un système de garantie unifié au niveau sous-régional ne serait pas la solution idéale pour les transporteurs, mais permettrait d'éviter les cautionnements ou cautions en espèces ou autre paiement exigé à chaque passage de frontière aux véhicules qui traversent plusieurs pays. Toutefois, les frais liés aux documents et garanties émis dans le cadre d'un tel système peuvent constituer un obstacle. S'ils sont plus élevés que la taxe unique payable à la frontière, le système ne présente plus d'intérêt.

### **2. Objectif**

La région devrait appliquer comme norme minimale les dispositions des conventions internationales sur l'importation temporaire de véhicules.

### **3. Marche à suivre**

Les pays qui n'ont pas encore adhéré aux conventions internationales sur l'importation temporaire de véhicules devraient prendre des mesures pour promouvoir progressivement ces conventions<sup>b</sup>. Celles-ci prévoient toutes les mêmes obligations en matière d'importation temporaire de véhicules. Quant aux pays qui y sont déjà parties, ils peuvent prendre des mesures pour garantir la pleine application de ces instruments dans la pratique.

## **D. Assurance des véhicules**

### **1. Description du problème**

Il est courant, dans toute la région, d'exiger la souscription d'une assurance à chaque passage de frontière, ce qui entraîne des retards et oblige les chauffeurs routiers à demander à chaque fois un reçu individuel de leur paiement en espèces. Bien que des systèmes d'assurance sous-régionaux

---

<sup>b</sup> La Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux des Nations Unies ou la Convention relative à l'admission temporaire (Convention d'Istanbul) de l'Organisation mondiale des douanes.

soient prévus depuis des années, il reste encore beaucoup à faire pour qu'ils soient opérationnels.

## **2. Objectif**

La région devrait adopter l'assurance aux tiers comme norme minimale pour les véhicules intervenant dans les opérations de transport routier international, en utilisant soit le système de la « carte verte »<sup>c</sup>, soit un système sous-régional parallèle.

## **3. Marche à suivre**

Il est souhaitable que les pays adhèrent au système de la « carte verte ». Ceux des sous-régions assurant des liaisons de transport routier avec l'Europe peuvent adopter la carte verte pour faciliter l'accès à cette région. Ceux des autres sous-régions peuvent mettre au point un système d'assurance aux tiers pour véhicules à moteur qui soit compatible avec celui de la carte verte, en ayant comme objectif à long terme d'adhérer à celui-ci. Les pays qui ne participent à aucun système d'assurance sous-régional peuvent envisager des dispositifs bilatéraux ou trilatéraux inspirés du système de la carte verte.

## **E. Poids et dimensions des véhicules**

### **1. Description du problème**

Dans nombre de pays de la région, les routes et les ponts sont gravement endommagés par le passage de véhicules trop lourds, et ce problème peut être aggravé par le passage supplémentaire de véhicules étrangers en surcharge. Les surcharges s'expliquent en partie par le fait que les normes techniques relatives aux poids et dimensions autorisés diffèrent d'un pays à l'autre, et en partie par le fait que certains transporteurs cherchent à accroître leurs bénéfices en transportant des charges plus volumineuses afin de réduire le nombre de voyages.

En même temps, les contrôles et les pesées répétés aux frontières et aux postes de pesée routière tout au long du trajet nuisent à l'efficacité des transports. Les transporteurs ont demandé que les procédures soient simplifiées, et qu'il y ait moins de contrôles et de pesées pendant la traversée d'un pays.

Aucune norme internationale ou régionale ne régleme le poids et les dimensions des véhicules autorisés à circuler sur les routes. Des pays ont tenté d'harmoniser ou d'unifier leurs normes au niveau sous-régional. Les accords bilatéraux sur les transports routiers internationaux prévoient habituellement que le transporteur doit respecter les normes nationales des pays traversés, qui sont le plus souvent d'autres pays que celui où lui-même a son siège.

## **2. Objectif**

Si l'on veut développer dans la région des transports routiers internationaux efficaces et durables, il serait utile d'unifier les poids et dimensions autorisés des véhicules aux niveaux bilatéral, trilatéral, quadrilatéral et sous-régional, notamment la charge autorisée par essieu.

<sup>c</sup> Voir, par exemple, le document ECE/TRANS/SC.1/2009/6.

### **3. Marche à suivre**

Une approche pratique pourrait consister à unifier ces normes dans le cadre d'accords bilatéraux et multilatéraux (y compris trilatéraux, quadrilatéraux et sous-régionaux).

Les pays peuvent également envisager de négocier un système de contrôle des véhicules surchargés, aux niveaux bilatéral et multilatéral. Ce système pourrait prévoir des mesures telles qu'amendes, avertissements et suspension des autorisations de transport.

## **F. Certificats d'immatriculation et de contrôle technique des véhicules**

### **1. Description du problème**

À l'heure actuelle, c'est en vertu d'accords bilatéraux ou multilatéraux que les pays membres de la CESAP reconnaissent mutuellement leurs certificats d'immatriculation et de contrôle technique. Les cartes et plaques d'immatriculation écrites en caractères nationaux restent cependant courantes, ce qui pose des difficultés aux autorités chargées de procéder aux vérifications requises pour l'entrée des véhicules. C'est également une source de problèmes pour la police et causera des difficultés supplémentaires lorsque le dédouanement électronique sera mis en service.

Pour permettre la reconnaissance mutuelle des certificats d'immatriculation des véhicules, il faut normaliser le signe distinctif de l'État d'immatriculation, les informations détaillées concernant les prescriptions techniques et les contrôles périodiques du véhicule, ainsi que les numéros des plaques d'immatriculation ou des marques d'identification. Les numéros des plaques d'immatriculation ou des marques d'identification doivent être composés soit de chiffres arabes soit de chiffres arabes et de lettres en caractères latins majuscules, conformément aux dispositions de la Convention de 1968 sur la circulation routière.

### **2. Objectif**

Il faut encourager l'adoption des normes sur les certificats d'immatriculation, les numéros des plaques d'immatriculation ou des marques d'identification et les signes distinctifs des pays, telles que définies par la Convention de 1968 sur la circulation routière.

### **3. Marche à suivre**

Les pays qui ne l'ont pas encore fait doivent faire le nécessaire pour devenir parties à la Convention de 1968 sur la circulation routière.

Les pays pour lesquels il est difficile d'adhérer à la Convention à court terme peuvent envisager d'appliquer les normes de cet instrument tout en utilisant un autre mécanisme compatible avec celui-ci, en évitant d'avoir recours à des normes différentes dans les accords bilatéraux ou multilatéraux qu'ils pourraient conclure.

## **II. Mesures clés pour faciliter les transports routiers internationaux**

Les pays de la région ont acquis une expérience précieuse en ce qui concerne l'élaboration et la mise en application d'accords sur les transports, aux niveaux national, sous-régional et régional, et connaissent bien les différentes approches, plus ou moins efficaces, qui peuvent être adoptées à cet égard. Un certain nombre de mesures clés sont proposées ci-après pour guider les initiatives collectives, la collaboration et le partage d'expérience entre les pays membres de la CESAP.

### **A. Instaurer un régime juridique efficace**

Les conventions internationales et les accords sous-régionaux et bilatéraux ont un rôle essentiel à jouer.

#### **1. Création d'un réseau régional d'experts juridiques sur la facilitation des transports**

C'est aux experts juridiques aux niveaux national, régional et international qu'il revient de faire connaître et appliquer les conventions internationales sur la facilitation des transports, de formuler et mettre en œuvre des accords sous-régionaux, de conclure des accords bilatéraux et d'harmoniser les documents et les procédures. Un réseau régional de négociateurs et d'experts juridiques issus des administrations, des associations de transports et des milieux universitaires, et représentant un pays ou une sous-région, pourrait jouer un rôle essentiel en encourageant l'harmonisation des différents instruments juridiques relatifs à la facilitation des transports, en coordonnant leur application, et en fournissant des conseils dans ce domaine.

Ce réseau permettrait aux pays membres et aux organisations ou institutions sous-régionales de:

- Échanger des informations;
- Coordonner leurs activités;
- Repérer les éventuels conflits juridiques entre différents accords sous-régionaux et en évaluer les implications;
- Proposer des solutions aux conflits juridiques qui se posent lorsqu'un pays est partie à un ou plusieurs accords;
- Proposer des moyens de relier des pays de différentes sous-régions soumis à différents accords sous-régionaux; et
- Partager l'expérience.

Le réseau d'experts pourrait également promouvoir les conventions internationales sur la facilitation des transports et encourager la formulation et la mise en œuvre d'accords sous-régionaux, et aider à élaborer des accords bilatéraux sur les transports routiers internationaux ou à améliorer ceux qui existent déjà. Il constituerait une référence professionnelle commune pour les questions juridiques liées à la facilitation des transports routiers dans la région, et apporterait une aide juridique pour la formulation et l'application des accords.

L'échange d'informations entre les membres du réseau se ferait au moyen de communications électroniques, de séminaires, de formations, de réunions d'experts, d'études en groupe ou individuelles. Le secrétariat de la CESAP pourrait fournir des services de secrétariat et un appui financier pendant quelques années. À long terme, le réseau fonctionnerait de façon indépendante avec le soutien du secrétariat et pourrait réaliser des études à la demande d'organismes publics, de la CESAP et d'autres organisations ou institutions.

## **2. Adhésion à une série de conventions internationales sur la facilitation des transports**

Dans sa résolution 48/11, la Commission a proposé aux pays de la région d'adopter un ensemble commun et harmonisé de normes pour la facilitation des transports terrestres internationaux, en devenant partie à une première série de conventions<sup>d</sup>.

En 2006, à la demande de la Commission, le secrétariat a entrepris une étude à l'issue de laquelle il a conclu que trois nouveaux instruments internationaux pourraient compléter ceux recommandés dans la résolution 48/11:

- a) Le Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, 1978;
- b) La Convention de Kyoto révisée sur la simplification et l'harmonisation des procédures douanières, 1999;
- c) La Convention relative à l'admission temporaire (Convention d'Istanbul), 1990.

Ensemble, ces 10 instruments internationaux peuvent fournir un cadre cohérent pour simplifier et harmoniser les mesures régionales de facilitation des transports conformément aux normes internationales.

Les pays qui ne l'ont pas encore fait doivent envisager d'adhérer à ces conventions fondamentales, telles qu'elles ont été modifiées, ou, si cette démarche s'avère trop longue en raison de procédures internes, d'introduire dans leur législation les normes définies dans ces conventions, à titre de mesure transitoire.

Cependant, adhérer aux conventions internationales ne suffit pas, il est tout aussi important d'assurer leur application effective. Les pays doivent examiner les obligations découlant des conventions internationales à la lumière de leurs lois et pratiques en vigueur, et ajuster si besoin leur législation, leurs documents et leurs procédures relatives aux transports routiers internationaux.

---

<sup>d</sup> Convention des Nations Unies sur la circulation routière et Convention des Nations Unies sur la signalisation routière (1968), Convention douanière des Nations Unies relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) (1975), Convention douanière des Nations Unies sur l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1956), Convention douanière relative aux conteneurs (1972), Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982), et Convention des Nations Unies relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention CMR) (1956).

### **3. Accords sous-régionaux**

L'objet principal des accords sous-régionaux de facilitation des transports routiers internationaux est de favoriser le développement du trafic sous-régional, d'harmoniser et de simplifier les formalités et les procédures, et d'établir des normes communes qui soient conformes aux conventions internationales. Pour la plupart des pays de la région, l'application effective des accords sous-régionaux est devenue une tâche capitale mais difficile.

La mise en œuvre d'un accord sous-régional fait intervenir nombre de ministères et autres autorités. Elle suppose aussi de modifier la législation nationale, les formalités et les procédures existantes, et les fonctions de certains organismes ou entités. Un soutien politique solide est nécessaire de la part des pays, de même qu'un appui financier et technique de la part des organisations et institutions internationales. Il faut renforcer la sensibilisation au niveau régional afin d'appeler l'attention des gouvernements et de la communauté internationale sur cette question importante.

### **4. Accords bilatéraux**

Compte tenu des difficultés que rencontrent nombre de pays pour gérer et mettre en œuvre les accords bilatéraux relatifs aux transports routiers internationaux, la région peut choisir comme stratégie d'appliquer les conventions internationales et les accords régionaux chaque fois que possible, et d'avoir recours aux accords bilatéraux uniquement pour les questions qui ne sont pas couvertes par ces instruments. Il serait utile d'élaborer des directives et un modèle de structure normalisée pour les accords bilatéraux relatifs aux transports routiers internationaux, afin d'aider les pays à formuler puis appliquer ces accords bilatéraux, et favoriser ainsi une plus grande harmonisation.

## **B. Étendre l'utilisation des nouvelles technologies**

Les nouvelles technologies, notamment les technologies de l'information et de la communication (TIC), peuvent être très utiles pour renforcer la facilitation des transports routiers. Il faut encourager davantage leur application aux transports routiers internationaux et mettre en place des postes-frontières modernes, équipés de systèmes de déclaration électronique. L'utilisation des nouvelles technologies pour faciliter les contrôles au passage des frontières est encore relativement nouvelle dans la région. Pour que ces technologies puissent être utilisées sans réserve, il faut d'abord modifier les législations et simplifier les formalités et les procédures existantes. Les pays doivent être encouragés à partager leur expérience sur l'utilisation, dans le cadre des procédures d'autorisation et de contrôle des transports routiers internationaux, d'applications innovantes et intégrées associées aux nouvelles technologies, afin de favoriser l'harmonisation au niveau régional.

## **C. Développer la formation professionnelle dans le secteur des transports routiers internationaux**

Les activités menées au titre du Cadre stratégique régional doivent inclure des initiatives de renforcement de la formation professionnelle de toutes les parties prenantes du secteur des transports routiers internationaux, notamment les décideurs, les administrateurs et les chauffeurs routiers, de façon à leur donner les compétences nécessaires à l'exécution des tâches qui leur correspondent dans le cadre des opérations de transport international. À

moyen et long terme, il est souhaitable que des organismes nationaux soient mis en place pour assurer la formation de ces différents intervenants. Toutefois, en Asie du Sud et du Sud-Est, il serait plus utile et plus efficace, à court terme, d'établir des organismes sous-régionaux chargés de dispenser des formations axées sur les opérations de transport au niveau sous-régional ; cela permettrait aux pays de pallier en partie leur manque de capacités et de moyens financiers. En Asie centrale et occidentale, où les liens avec l'Europe sont plus étroits, une formation sur les transports inter-régionaux peut être dispensée en parallèle de celle sur les opérations sous-régionales.

Le secrétariat de la CESAP pourrait apporter son concours en définissant les principaux sujets à inclure dans les programmes de formation, de façon à favoriser l'adoption de normes communes en matière de formation professionnelle.

#### **D. Créer ou renforcer des mécanismes nationaux de coordination**

Une approche globale et intégrée, qui fasse appel à la fois aux ministères et organismes publics concernés et au secteur privé, est nécessaire pour relever efficacement les défis que pose la facilitation des transports. Une telle collaboration est essentielle pour l'élaboration des diverses mesures de facilitation et pour leur exécution. Certains pays de la région couverte par la CESAP se sont dotés de mécanismes de coordination qui assument l'ensemble des tâches requises. Ces mécanismes devraient être renforcés de façon à être pleinement opérationnels. En outre, des dispositifs devraient être mis en place pour encourager le partage d'expériences.

#### **E. Encourager le contrôle conjoint aux frontières**

Il faut encourager le contrôle conjoint au passage des frontières, en conformité avec les normes internationales, notamment les guichets et inspections uniques et les contrôles douaniers communs, avec des procédures de dédouanement prioritaire pour certaines catégories de marchandises (par exemple, les denrées périssables) sur une base bilatérale et réciproque, afin de réduire ainsi le nombre d'entités de contrôle. Il faut cependant tenir compte de la complexité du contrôle conjoint et des différences qui peuvent exister dans son exécution par les différents postes-frontières ; c'est pourquoi il convient d'examiner de manière approfondie la situation de chaque poste et de concevoir pour chacun un modèle spécifique. À cet égard, le partage d'expérience peut être utile pour aider les pays à concevoir des solutions optimales, aussi bien pour l'infrastructure que pour les modalités de fonctionnement.

#### **F. Promouvoir les zones économiques frontalières, les ports secs et les centres de logistique**

Le développement récent de zones franches économiques, communes ou non, aux abords des frontières, ainsi que de ports secs et de centres logistiques, a permis aux autorités et aux transporteurs routiers de résoudre nombre des difficultés qui se posent à eux. Il convient d'exploiter les avantages que cela peut signifier pour la logistique et la facilitation des transports routiers internationaux.

## G. Étendre l'utilisation des outils de facilitation

Les outils de facilitation comme la méthode temps/coût-distance peuvent être utiles pour identifier les obstacles au transport international ainsi que les solutions possibles. Il faut étendre et encourager leur utilisation, avec l'appui des ministères des transports, des autres autorités concernées et des transporteurs. Ces outils peuvent servir également pour peaufiner les projets et en évaluer les résultats.

## 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 la formulation d'une vision pour chacun des 10 domaines d'action 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 à mi-parcours 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, elle 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 sur leur territoire, et s'attachaient à étendre et à moderniser progressivement les réseaux pour améliorer la connectivité nationale et régionale. Toutefois, il fallait continuer de développer 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 le renforcement des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique ainsi que le développement des ports secs et la création de liaisons intermodales avec les transports maritimes et les ports maritimes favoriseraient 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. Elle a pris note avec satisfaction des progrès accomplis dans l'élaboration d'un accord intergouvernemental sur les ports secs et espérait que celui-ci serait définitivement mis au point durant une réunion intergouvernementale en 2012.

5. La Conférence a reconnu l'existence d'un grand nombre d'obstacles intangibles à la fluidité et à l'efficacité des transports transfrontières dans la région, en particulier les transports terrestres, et a mis l'accent sur

l'importance de la coopération régionale aux fins d'éliminer ces obstacles. Elle 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 recensé un certain nombre de mesures permettant d'éliminer les barrières intangibles : a) accession aux conventions internationales sur la facilitation des transports ; b) élaboration et mise en application d'accords bilatéraux et sous-régionaux ; c) mise en place de postes de contrôle intégrés aux frontières, avec contrôles douaniers conjoints et guichets et inspections uniques, et création de zones franches économiques communes aux abords des frontières ; d) modification des législations nationales, harmonisation de la réglementation et des règlements, et simplification des documents et des procédures ; e) élaboration de documents douaniers stratégiques et utilisation des nouvelles technologies.

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 des négociations entre les gouvernements des États membres de l'Organisation de coopération de Shanghai sur le projet d'accord relatif à la facilitation du transport routier international, et s'est félicitée de la signature prochaine de l'accord, prévue à Beijing en juin 2012 durant le Sommet de cette organisation.

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 d'informations logistiques entre les pays, la conclusion d'accords internationaux de transport multimodal, 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. Elle a formulé le souhait que de tels efforts soient poursuivis et qu'ils soient 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 (PPP). La Conférence a accueilli favorablement la proposition de la République islamique d'Iran d'accueillir la Conférence ministérielle Asie-Pacifique sur les partenariats public-privé pour le développement des infrastructures, en novembre 2012.

11. La Conférence a été informée de la réussite de nombreux projets de partenariats public-privé liés au développement des infrastructures de transport, qui avaient contribué à interconnecter les réseaux maritimes, routiers et ferroviaires d'Asie. 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 relevé que les investissements dans les infrastructures et les services de transport devaient être 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 en encourageant l'utilisation des voies navigables intérieures et côtières, en étendant les réseaux de transports publics, en favorisant les transports non motorisés, en améliorant et en électrifiant le réseau ferroviaire de sorte qu'il soit utilisé de préférence au réseau routier, en assurant la gestion de la demande de véhicules, en intégrant la réduction des émissions dès la conception au moyen des technologies de systèmes de transport intelligents, 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 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 que ces pays 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 en matière de sécurité routière annoncés 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)<sup>9</sup>. 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 Décennie, qui était 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

---

<sup>9</sup> Voir la résolution 64/255 de l'Assemblée générale relative à l'amélioration de la sécurité routière mondiale.

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 sur les problèmes et objectifs, les expériences de développement et les initiatives de politique générale concernant leurs infrastructures.

20. L'*Arménie* continuait 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 rénovation d'importants tronçons routiers internationaux dans la direction du Nord et la reconstruction et la remise en état des routes rurales, et prévoyait aussi de construire 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 sa stratégie en matière de transport de surface. Un plan-cadre vicennal avait 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 avait entrepris un programme destiné à assurer la connectivité ferroviaire régionale englobant des tronçons du Chemin de fer transasiatique et à établir et développer les dépôts de conteneurs à l'intérieur des terres.

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 a exprimé son souhait d'établir des liaisons ferroviaires. Plus de 8 000 km de routes, y compris des tronçons de la Route d'Asie (AH48), avaient été construits au cours des dernières décennies. On 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 déjà été lancées ou le seraient dans les dix prochaines années.

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 Loeung, une ligne ferroviaire reliant Sisophon à Poipet en tant qu'élément de la liaison ferroviaire Singapour-Kunming, un nouveau terminal de conteneurs à Phnom Penh, la construction d'autres dépôts de conteneurs dans l'intérieur du pays, et la création de 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, et à l'amélioration des systèmes et services de transport public et de la sécurité des transports. Tout en accroissant les investissements 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'Asie<sup>10</sup> qu'à l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique.<sup>11</sup> 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 ou 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 créant une «plaque tournante du Pacifique».

27. L'*Inde* avait lancé son Programme national de développement routier dont l'objectif était de développer 7 300 km de routes nationales par an et d'autres programmes visant à développer 15 600 km de routes dans les zones reculées en vue de promouvoir le développement inclusif, dont le financement proviendrait de sources multiples. Afin d'améliorer la sécurité routière, elle privilégiait les aspects techniques, la lutte contre les infractions, l'éducation et les secours d'urgence. Elle avait entrepris la construction de couloirs spécifiques pour le transport ferroviaire de marchandises dans les zones Nord-Est et Nord-Ouest. Elle exploitait 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 de son territoire et à l'intérieur de celles-ci, et se situait par conséquent au cœur de l'économie, de la croissance et du développement du pays. Elle avait accompli ces dernières années d'importants progrès dans l'expansion de ses réseaux routier et ferroviaire, le développement des ports, des ports secs et de l'infrastructure aéroportuaire, et l'amélioration de son système de logistique ; elle avait aussi renforcé les campagnes de

<sup>10</sup> Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 2323, n° 41607.

<sup>11</sup> Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 2596, n° 46171.

sensibilisation à la sécurité routière et avancé dans le développement durable des transports.

29. La *République islamique d'Iran* a souligné l'interconnexion des réseaux de transports sous-régionaux et a indiqué qu'elle avait adhéré à plus de 60 conventions internationales relatives aux différents modes de transport ainsi qu'à 10 accords multilatéraux régionaux, dont les accords intergouvernementaux sur les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique ; elle avait aussi conclu des accords bilatéraux sur tous les modes de transports avec 120 pays, et pris des mesures efficaces pour améliorer les liaisons de transport avec ses voisins. En association avec d'autres pays limitrophes, 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 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 reçus à la suite du tremblement de terre et du tsunami qui avaient 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 le principe de conception universelle 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*, soucieux d'accroître son potentiel en matière de transport en transit, 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 et régionales de transport. À ce titre, il avait récemment achevé la construction de nouvelles liaisons ferroviaires entre Zhetigen et Khorgas, et entre Uzen et la frontière turkmène. En outre, il poursuivait la réalisation d'un grand projet dans le couloir de transports «Europe occidentale-Chine occidentale», et développait une vaste zone économique spéciale avec la Chine à Khorgas.

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* avait mis en œuvre un programme de métamorphose nationale dont l'un des six 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* avait 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 le Gouvernement avait passé un contrat avec une entreprise internationale pour la construction d'une autoroute sur le segment AH4 de la Route d'Asie, dans le cadre d'un projet BOT (construction-exploitation-transfert).

39. La *Papouasie-Nouvelle-Guinée* avait élaboré des stratégies et des plans nationaux dans le domaine des transports, conformément à son plan

directeur plus général de développement à long terme pour la période 2010 à 2030. Elle avait lancé plusieurs programmes, dont un projet de modernisation des principaux aéroports pour un coût total de 400 millions de dollars et un projet d'agrandissement du port de Lae dans lequel serait investie une somme équivalente. Elle prévoyait en outre de rénover l'autoroute des Highlands et un port du Golfe de Papouasie, afin de favoriser le développement de cette région riche en ressources.

40. 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.

41. 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. La République de Corée proposait en outre d'étendre l'utilisation des systèmes de transport intelligents, de renforcer la coopération inter-régionale en matière de facilitation des transports terrestres, et de prendre des mesures en vue d'accroître la résistance face aux catastrophes dans la région.

42. 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 jours), et avait développé le suivi par satellite avec ses systèmes de géolocalisation GLONASS et GLONASS/GPS.

43. *Sri Lanka* avait participé activement à l'élaboration des projets d'accords que les pays de l'Association sud-asiatique de coopération régionale prévoient 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 ferroviaire 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.

44. Le *Tadjikistan* avait adopté un programme pour le développement de son système de transports, assorti de mesures d'application ; dans ce cadre, en vue de s'intégrer aux systèmes de transports régionaux et mondiaux, le pays avait entrepris d'améliorer ses infrastructures de transport, en particulier les couloirs de transport du réseau de la Route d'Asie traversant son territoire, en

construisant de nouvelles routes et en rénovant celles existant déjà. Il conduisait en outre des études de préfaisabilité sur les possibilités de connexion de son réseau ferroviaire à ceux des pays voisins et sur l'extension de l'accès aux ports maritimes. Compte tenu de son territoire montagneux, le Tadjikistan veillait particulièrement à la sécurité routière, au moyen de différentes mesures spéciales comme la construction de tunnels et la mise en place de systèmes de gestion automatisée de la circulation.

45. La *Thaïlande* avait investi dans les transports ferroviaires afin de réduire les coûts de la logistique, l'objectif étant d'augmenter de 2 à 10 %, sur dix ans, la part des chemins de fer dans les transports. 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 existant. La Thaïlande avait également adopté une politique de développement des lignes à grande vitesse.

46. 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 prises en vue de supprimer les barrières intangibles aux postes-frontières.

47. Le *Viet Nam* avait modernisé au niveau III le tronçon de l'AH1 reliant sa frontière avec la Chine, au nord du pays, à sa frontière avec le Cambodge, au sud-ouest, et commencé la construction de l'autoroute Hai Phong-Hanoi-Lao Cai-Kunming, dont l'achèvement était prévu en 2014. Il était en train d'étudier la faisabilité de la construction d'un chaînon manquant sur la liaison ferroviaire Singapour-Kunming, en coopération avec le Cambodge. Par ailleurs, nombre d'initiatives en rapport avec la sécurité routière avaient été entreprises, dont le lancement de la Décennie d'action pour la sécurité routière et le renforcement du Comité national de la sécurité routière, dont la présidence avait été confiée au Vice-Premier ministre. Enfin, le Viet Nam avait adopté une stratégie nationale pour la sécurité routière couvrant la période jusqu'en 2020, avec une vision à l'horizon 2030.

48. Le représentant de la *Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement* (CNUCED) a fait savoir que son organisation souhaitait renforcer sa 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.

49. 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 des pays de la région.

50. Le représentant de l'*Union internationale des transports routiers* a souligné l'impact important du transport routier sur les performances économiques mondiales. 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 continuer de s'employer à réduire le 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.

51. 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 du Bassin du Mékong.

52. Le représentant de l'*Organisation pour la coopération des chemins de fer* (OSJD) a indiqué que son organisation s'employait à promouvoir l'harmonisation des lois sur les 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)

53. 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).

54. 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)

55. 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).

56. 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.

57. 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 des transports routiers internationaux (voir E/ESCAP/MCT.2/13).

#### **D. Adoption du rapport de la Conférence** (point 10 de l'ordre du jour)

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

### **III. Organisation**

#### **A. Ouverture, durée et organisation de la Conférence**

59. 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 comprenait deux segments: le Segment hauts responsables (du 12 au 14 mars 2012), et le Segment ministériel (les 15 et 16 mars 2012).

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

61. Dans son message, le Secrétaire général soulignait que le secteur des transports jouait un rôle toujours croissant dans la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le développement et offrait de nouvelles perspectives. Insistant sur l'importance de l'accessibilité, 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.

62. Le Secrétaire général notait également que le prochain défi à relever était 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.

63. 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.

64. 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.

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

66. 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.

67. Le Vice-Ministre thaïlandais des transports a souhaité une chaleureuse bienvenue aux participants. Il a évoqué une série d'activités entreprises par son gouvernement 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.

68. 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.

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

## **B. Participation**

70. Les membres et membres associés de la CESAP ci-après ont participé à la Conférence: 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..

71. Des représentants de l'Afrique du Sud ont participé à la Conférence.

72. 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 pour le Tumen, Union postale universelle et Organisation mondiale de la santé.

73. 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, Organisation pour la coopération 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

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

75. Conformément à la pratique établie, la Conférence a décidé d'élire vice-présidents les chefs de délégation 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)

76. M. Hong Sinara (Cambodge) a été élu rapporteur.

### D. Ordre du jour

77. 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	Titre	Point de 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	7
<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 séance</i>		
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
<i>Documents de travail</i>		
E/ESCAP/MCT.2/WP.1 et Corr.1	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 développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016)	4
<i>Documents d'information</i>		
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)	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)

---