



Conseil économique et social

Distr. : générale
3 novembre 2010

Français
Original : anglais

Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique Comité des transports

Deuxième session

Bangkok, 1^{er}-3 novembre 2010

Rapport du Comité des transports sur sa deuxième session

Table des matières

	Page
I. Questions appelant des décisions de la Commission ou portées à son attention ...	2
A. Recommandations	2
II. Compte rendu des travaux	3
A. Examen de l'application de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011)	3
B. Questions et défis posés par la promotion de la connectivité régionale dans le secteur des transports: politiques, infrastructures, facilitation et logistique	9
C. Structure proposée pour un accord intergouvernemental sur les ports secs	12
D. Préparatifs de la Conférence ministérielle sur les transports (novembre 2011)	13
E. Examen de l'orientation future du programme de travail	13
F. Examen des projets de résolution et de décisions éventuels à soumettre à la Commission à sa soixante-septième session	13
G. Questions diverses	13
H. Adoption du rapport	13
III. Organisation	13
A. Ouverture, durée et organisation de la session	13
B. Participation	15
C. Élection du bureau	15
D. Ordre du jour	15
E. Manifestations parallèles	16
Annexe :	
Liste des documents	17

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

A. Recommandations

1. Le Comité a approuvé d'une manière générale les domaines thématiques et mesures proposés aux niveaux régional et national pour promouvoir la connectivité des transports dans la région, en vue de leur inclusion éventuelle dans le projet de Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016) de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, présenté par le secrétariat dans les documents E/ESCAP/CTR(2)/2 et E/ESCAP/CTR(2)/Corr.1.
2. Le Comité a réaffirmé l'importance de directives données au niveau ministériel, notamment de la part du Forum des ministres asiatiques des transports. Il a estimé que le Forum représentait un réseau efficace de hauts fonctionnaires et d'experts éminents des transports dans la région de l'Asie et du Pacifique.
3. Le Comité a souligné l'importance de la Déclaration de Busan et de son Programme d'action régional, phase I (2007-2011), qui constituaient une stratégie à long terme d'importance vitale pour le développement d'un système de transport et de logistique international, intermodal, intégré exploitant deux composantes majeures : les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique.
4. Le Comité a prié le secrétariat d'aller de l'avant pour élaborer, selon le modèle présenté dans le document E/ESCAP/CTR(2)/3 et compte tenu des suggestions et observations faites par les délégations à la session en cours, ainsi que par le Groupe d'experts sur le développement des ports secs le long des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, qui s'était réuni parallèlement à la session, un projet d'accord intergouvernemental sur les ports secs, qui serait examiné à des réunions sous-régionales et régionales ultérieures.
5. Le Comité a prié le secrétariat d'accorder plus d'attention aux problèmes de la facilitation des transports et d'aider à cerner et éliminer les obstacles non physiques affectant le transport international.
6. Le Comité a noté que le développement de l'infrastructure logistique, l'optimisation des opérations logistiques et l'amélioration de la qualité des services logistiques contribueraient à la facilitation des transports et à l'accroissement du trafic sur les couloirs internationaux de transport.
7. Le Comité a noté l'importance des partenariats public-privé (PPP) dans le secteur des transports et a estimé qu'une action de renforcement des capacités était nécessaire pour les promouvoir.
8. Le Comité a souligné l'importance du développement durable des transports, et a prié le secrétariat de poursuivre ses travaux à cet égard.

9. Le Comité a souligné l'importance de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020) proclamée par l'Assemblée générale des Nations Unies dans sa résolution 64/255 du 2 mars 2010, relative à l'amélioration de la sécurité routière mondiale, et a insisté sur la nécessité de planifier des activités pour améliorer la sécurité routière dans les pays membres.

10. Le Comité a noté que le développement de l'infrastructure et des services de transport jouait, notamment dans les régions rurales, un rôle décisif pour le développement économique et social d'un pays et contribuait ainsi à la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le développement.

11. Le Comité a souligné que la promotion du transport interinsulaire était de la plus haute importance pour favoriser la croissance économique, réduire la pauvreté et prévenir l'isolement des pays archipélagiques et insulaires en développement et des collectivités qui y vivent.

12. Le Comité a encouragé le secrétariat à rechercher une coopération plus large avec d'autres organisations régionales et sous-régionales, en particulier pour promouvoir la collaboration entre les sous-régions en vue du raccordement des réseaux sous-régionaux de transport.

13. Le Comité a prié le secrétariat de procéder aux préparatifs de la conférence ministérielle sur les transports selon les indications figurant dans le document E/ESCAP/CTR(2)/4.

14. Le Comité a prié le secrétariat d'établir le projet de programme de travail pour 2012-2013 sur la base des activités indiquées dans le document E/ESCAP/CTR(2)/2, ainsi que du débat tenu sur les points 4 et 5 de l'ordre du jour.

II. Compte rendu des travaux

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

15. Le Comité était saisi du document intitulé « Examen de l'application de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011) » (E/ESCAP/CTR(2)/1) et (E/ESCAP/CTR(2)/1/Corr.1). Ce document était accompagné d'un document d'information (E/ESCAP/CTR(2)/INF/4) récapitulant l'état actuel des activités entreprises dans le cadre du Programme d'action régional.

16. Le Comité a passé en revue l'application de la Déclaration de Busan et de son Programme d'action régional et s'est déclaré satisfait des progrès réalisés dans la mise en œuvre du Programme d'action régional depuis la première session du Forum des ministres asiatiques des transports, tenue en décembre 2009, s'agissant notamment des priorités énoncées dans la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie, qui avait été adoptée au Forum (voir E/ESCAP/66/11, chap. IV).

17. Le Comité a souligné l'importance de la Déclaration de Busan et de son Programme d'action régional, qui constituaient une stratégie à long terme d'importance vitale pour le développement d'un système de transport et de logistique international, intermodal, intégré, exploitant deux composantes majeures : les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique.

18. Le Comité a réaffirmé l'importance de directives données au niveau ministériel, notamment de la part du Forum des ministres asiatiques des transports. Il a estimé que le Forum représentait un réseau efficace de hauts fonctionnaires et d'experts éminents des transports dans la région de l'Asie et du Pacifique.

19. Le Comité a noté que les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique constituaient désormais la base sur laquelle se développaient les liaisons de transport intrarégionales et interrégionales. Il a pris acte dans ce contexte du nombre d'adhésions de pays de la région 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.

20. Les délégations ont évoqué diverses actions et initiatives de vaste portée prises aux niveaux national et régional pour l'application de la Déclaration de Busan et de son Programme d'action régional. Les paragraphes ci-après présentent un grand nombre des mesures ainsi prises.

21. Le Comité a pris note des progrès accomplis dans les pays membres pour la modernisation de la Route d'Asie. Les principales réalisations étaient notamment les suivantes : i) installation du système de signalisation de la Route d'Asie au Japon et en Thaïlande; ii) reconstruction des tronçons Bakou-Alat-Kazakh-Red Bridge (AH5) et Bakou-Guba-Samur et Alat-Astara (AH8) en Azerbaïdjan ; iii) modernisation des axes de la Route d'Asie en Chine (plus de 90 % des sections de la route d'Asie satisfaisaient au moins aux normes de la classe II); iv) amélioration du tronçon Tchita-Khabarovsk (AH30) en Fédération de Russie; v) amélioration des tronçons Téhéran-Mékhhed-Dogharun et Trabiz-Bazargam sur l'AH1; modernisation de l'AH8: Gazvin-Rasht, et Khoramabad-Pole-Zale, de l'AH72: Ispahan-Chiraz-Busher et de l'AH75: Mékhhed-Birjand, en République islamique d'Iran, ce qui avait permis leur classification en routes primaires ou de la classe I; vi) travaux de modernisation en cours ou prévus sur quelque 9 300 km d'axes de la Route d'Asie en Inde, afin de les mettre aux normes des routes à quatre voies ; vii) mise aux normes des routes à deux voies de la majeure partie des axes du réseau, mise aux normes des routes à quatre voies de sections importantes telles que le couloir Dhaka-Chittagong, et planification de la construction du pont polyvalent de la Padma, dont la mise en service était prévue pour 2013 au Bangladesh; viii) construction des tronçons AH3, AH4 et AH32 et travaux de modernisation prévus sur le tronçon AH3 pour le porter aux normes de la classe I en Mongolie; ix) amélioration des connexions routières avec les régions du nord, de l'est et du nord-ouest à Sri Lanka; x) travaux de modernisation en cours pour aménager des routes à quatre voies et construction prévue de nouvelles autoroutes en Turquie; xi) avancement dans la construction de deux ponts reliant Chiang Kong et Houay Xay sur l'AH3 et Thakhek et Nakhon Phanom sur l'AH15, entre la République démocratique populaire lao et la Thaïlande ; xii) extension des autoroutes à péage sur les axes de la Route d'Asie à Java en Indonésie; xiii) reconstruction prévue du tronçon Yerevan-Ashtarak (AH82) en Arménie et xiv) reconstruction de l'AH82 de la République islamique d'Iran à la frontière avec l'Arménie et la Géorgie.

22. Le Comité a noté qu'un séminaire pour la commémoration du cinquantième anniversaire de la Route d'Asie avait été organisé à Tokyo les 18 et 19 février 2010, en collaboration avec le Ministère japonais du territoire, des infrastructures, des transports et du tourisme.

23. Le Comité a relevé qu'en matière de développement la priorité allait de plus en plus aux couloirs internationaux de transport, qui trouvaient leur place dans les plans directeurs nationaux de développement des transports. Le Gouvernement mongol avait ainsi décidé d'étendre son réseau ferroviaire en construisant 1 040 km de nouvelles lignes, afin de favoriser en particulier l'exploitation des ressources minières du sud du pays et leur exportation. En Fédération de Russie, les couloirs internationaux constituaient des projets prioritaires du programme du Gouvernement pour le développement du secteur des transports jusqu'à 2030. En particulier, la compagnie des chemins de fer russes entendait développer le transport par rail entre l'Asie et l'Europe et avait prévu d'investir 2,3 milliards de dollars pour achever de doubler les voies et de moderniser les ponts et les tunnels sur la ligne principale du Transsibérien. L'amélioration des infrastructures le long de la ligne principale s'inscrivait dans le cadre du projet « Transib-7 », dont l'objectif était de permettre de couvrir en sept jours le trajet entre les ports de l'Extrême-Orient et la région occidentale de la Fédération de Russie. On estimait dans l'ensemble que quelque 450 000 EVP par an pourraient être acheminés entre l'Asie et l'Europe. Un autre itinéraire important reliant l'Europe et l'ouest de la Chine était en cours d'aménagement. Le projet infrastructurel Marmaray, en Turquie, était également un projet phare qui, une fois achevé, permettrait de relier directement l'Asie et l'Europe par un tunnel sous le Bosphore.

24. Le Comité a noté que des accords multilatéraux avaient été conclus pour superviser l'exécution d'un certain nombre de projets de couloir. Ainsi, le Gouvernement azerbaïdjanais travaillait avec ses homologues iranien et russe à l'aménagement du couloir Nord-Sud reliant la mer Baltique au golfe Persique ; il collaborait également avec les gouvernements géorgien et turc au projet Kars-Tbilissi-Bakou. De même, pour stimuler le développement des liaisons ferroviaires en Asie du Sud, l'Inde travaillait à l'application d'un accord régional sur le transport ferroviaire avec les pays membres de l'Association sud-asiatique de coopération régionale (ASACR).

25. Le Comité a relevé qu'un certain nombre de gouvernements étaient conscients des avantages qu'ils pouvaient obtenir pour leur propre pays en finançant des projets dans les pays voisins, ou en coordonnant avec ces derniers la planification de projets. Il a noté par exemple que l'Azerbaïdjan finançait le développement des chemins de fer en Géorgie et qu'une initiative semblable avait été prise par l'Inde au Bangladesh. L'Inde collaborait également avec Sri Lanka pour améliorer les connexions transfrontalières, tandis que, sur une plus grande échelle, la Chine et la Turquie travaillaient conjointement à un projet de couloir ferroviaire avec ligne à grande vitesse. Le Gouvernement pakistanais avait construit une route reliant Torkham à Jalalabad en Afghanistan et procédait à l'aménagement de chaussées supplémentaires.

26. Le Comité a constaté que les pays avaient également renforcé leur collaboration aux fins de promouvoir l'exploitation des infrastructures existantes. Il a noté qu'il était prévu de faire circuler un train-bloc de conteneurs à titre de démonstration entre l'Inde, le Népal et le Pakistan, et que des trains-blocs de charbon avaient récemment été mis en service entre la Mongolie et les ports de la

région extrême-orientale de la Fédération de Russie. Le Comité a pris note également de la mise sur pied, par l'Organisation de coopération économique et l'Union internationale des transports routiers, de la Caravane de camions de la Route de la soie sur l'itinéraire Istanbul-Téhéran-Islamabad.

27. Le Comité a été informé des progrès réalisés dans la construction des tronçons manquants du Réseau du Chemin de fer transasiatique. En Inde, la construction d'une ligne ferroviaire entre Jiribam et Imphal était en cours, et constituait la première étape de la construction du tronçon qui manquait encore pour relier le Myanmar. La République démocratique populaire lao, après avoir inauguré une courte liaison transfrontalière avec la Thaïlande en mars 2009, avait entrepris une étude de faisabilité portant sur un segment de 420 km entre Vientiane et Boten, Province de Luangnamtha, à la frontière chinoise, qui serait achevée en décembre 2010. Au Bangladesh, où était prévu l'aménagement d'un important tronçon manquant, la construction des sections Chittagong – Cox's Bazaar-Gundam et Dhaka-Mawar était bien avancée. Au Myanmar, une étude de faisabilité portant sur la section Lashio-Muse (à la frontière chinoise) a été achevée en septembre 2010. En République islamique d'Iran, la construction du tronçon qui manquait encore entre Kerman-Zahedan et la frontière pakistanaise (Mirjaveh) a été achevée.

28. Le représentant de l'Institut asiatique pour le développement des transports a informé le Comité de la création de l'Asian Railway Association, qui regroupait des sociétés de chemin de fer de l'Asie du Sud et du Sud-Est. Le Comité a salué le rôle utile joué par l'Institut, qui organisait des cours de formation destinés au personnel des chemins de fer en Asie du Sud et du Sud-Est, ce qui contribuait au développement du Réseau du Chemin de fer transasiatique. L'Institut avait également proposé de créer un forum pour la formation en matière de partenariats public-privé.

29. Le Comité a insisté sur l'importance de l'accès aux transports et de la connectivité pour le développement économique régional, et a souligné le rôle central que pouvaient jouer les ports secs dans la mise en place d'un réseau international, intermodal, intégré de transport et de logistique au service de la région, notamment des pays sans littoral.

30. Le Comité a constaté que le Kazakhstan devenait une plate-forme de transit interrégional, grâce à l'aménagement de ports secs à Almaty et à Aktobe ainsi que le long de différents couloirs de transport, notamment les liaisons de transport Europe-Asie et le couloir reliant la Chine occidentale à l'Europe occidentale.

31. Le Comité a noté que le Bangladesh avait prévu de créer un port sec à Dhirashram, et que Sri Lanka en avait établi un avec connexion ferroviaire au port de Colombo. Il a pris note également de la difficulté de choisir un mode de financement approprié pour la construction et l'exploitation des ports secs.

32. Le Comité a souligné l'importance de la facilitation des transports pour éliminer les obstacles non matériels pouvant entraver l'efficacité des transports internationaux et le développement des couloirs et pour promouvoir le développement économique et l'interconnexion entre les populations.

33. Le Comité a pris note des mesures prises récemment par les pays membres pour résoudre diverses difficultés faisant obstacle à la facilitation des transports, dont les suivantes: i) approbation par le Gouvernement indien du principe de la création de 13 postes-frontières intégrés; ii) intégration des questions relatives à la facilitation des transports dans les recommandations de la Conférence internationale Mékong-Japon sur les couloirs économiques Est-Ouest et Sud; iii) modifications apportées à un accord bilatéral sur les transports entre la Chine et la Mongolie; iv) entrée en vigueur du Code douanier de l'Union douanière Fédération de Russie-Kazakhstan-Belarus créant une zone douanière commune; v) expansion de la constellation du Système mondial de navigation par satellite pour permettre des opérations de géolocalisation; vi) conclusion d'un accord sur la gestion conjointe du contrôle douanier aux postes-frontières entre la Géorgie et la Turquie; vii) mesures prises en vue d'établir un système informatisé de contrôle du passage des frontières en Turquie; et viii) participation active du Viet Nam à la formulation et à l'application des accords bilatéraux et sous-régionaux relatifs à la facilitation des transports.

34. Le Comité a pris note des progrès accomplis dans plusieurs pays membres en ce qui concernait: i) l'ouverture du transport transfrontalier et du transport en transit grâce à des accords bilatéraux et multilatéraux; ii) la participation aux conventions internationales; iii) l'adoption de mesures globales; iv) la mise en place de mécanismes de coordination nationale ou leur renforcement; v) l'amélioration des installations pour le passage des frontières; et vi) la création de zones de contrôle conjoint aux postes-frontières afin de procéder à une inspection unique.

35. Le Comité a salué l'aide apportée par le secrétariat aux États membres de l'Organisation de coopération de Shanghai pour l'élaboration de l'accord conclu entre les gouvernements des États membres de cette organisation sur la facilitation du transport routier international.

36. Le Comité a constaté qu'un nombre croissant de centres de logistique étaient créés dans la région. À cet égard, il a noté qu'au premier forum d'investissement du TRACEDA, tenu à Bruxelles le 12 octobre 2010, l'Azerbaïdjan avait présenté en vue d'obtenir une aide financière de l'Union européenne le projet de construction d'un centre international de logistique dans le nouveau complexe portuaire de commerce maritime de Bakou. En Chine, quelque 475 zones logistiques avaient été créées. En République islamique d'Iran, le premier centre de logistique établi dans l'enceinte du terminal de Bandar Abbas Arya avait attiré des investissements du secteur privé à hauteur de 50 millions de dollars. La République démocratique populaire lao avait entrepris des études de faisabilité en vue de créer des parcs logistiques le long des axes AH11, AH12 et AH16.

37. Le Comité a noté également que le développement de la logistique bénéficiait d'un soutien institutionnel accru. La Chine avait mis en place un mécanisme de réunions interinstitutions régulières aux fins de coordonner la logistique, et diffusé une série de directives dans ce domaine. La République démocratique populaire lao devait achever en décembre 2010 son plan directeur national relatif à la logistique, et était en train d'élaborer une loi sur le transport multimodal. La Fédération de Russie a informé le Comité de la création de la société mixte par actions «Logistics», qui s'employait à rendre le transport par rail plus intéressant grâce à la création de services logistiques très performants.

38. Le Comité a été informé de la coopération en matière de logistique des transports qui s'était instaurée entre la Chine, le Japon et la République de Corée dans le cadre des conférences ministérielles sur les transports et la logistique en Asie du Nord-Est depuis 2006.

39. Le Comité a noté avec satisfaction que la République de Corée, en coopération avec le secrétariat, avait réalisé des études de faisabilité pour encourager le développement de centres de logistique en Asie du Sud-Est.

40. Le Comité a relevé que les problèmes de financement étaient un obstacle majeur au développement des infrastructures de transport. Il a noté que les pays membres avaient de plus en plus recours aux partenariats public-privé (PPP) pour financer ce développement. En Fédération de Russie, un montant estimatif de 430 milliards de dollars, provenant, pour plus de la moitié, de sources non publiques, devait être investi dans le développement des infrastructures de transport d'ici à 2015. Des efforts similaires étaient engagés dans d'autres pays. En Mongolie par exemple, où le gouvernement avait approuvé le rôle des partenariats public-privé, des budgets de quatre milliards et deux milliards de dollars avaient été approuvés grâce à des initiatives de PPP pour financer respectivement le développement du réseau routier et l'infrastructure ferroviaire. En Indonésie, des projets financés par des PPP permettaient de développer le réseau routier à Java. Le Comité a relevé cependant que dans certains pays le financement de projets au moyen de partenariats public-privé était devenu plus difficile depuis la récente crise financière. Au Bangladesh, la construction de l'autoroute surélevée Dhaka-Chittagong dans le cadre d'un accord de PPP avait été approuvée, et l'étude de définition du projet avait été achevée par un consultant international.

41. Outre les partenariats public-privé, les pays avaient recours, pour l'élaboration de leurs programmes de développement, à une collaboration plus étroite avec les institutions financières internationales comme la Banque asiatique de développement, la Banque européenne pour la reconstruction et le développement et la Banque mondiale, ou à des initiatives d'assistance technique tels que l'initiative TRACECA, qui allait permettre, avec l'aide de l'Union européenne, de créer des centres internationaux de logistique en Azerbaïdjan et dans d'autres pays, ainsi que de construire un pont frontalier entre la République islamique d'Iran et le Turkménistan.

42. Au Bangladesh, des projets de facilitation des transports routiers et ferroviaires sous-régionaux avaient démarré avec l'assistance de la Banque asiatique de développement (BASD). Les études de faisabilité et de définition de ces projets pourraient faciliter l'intégration régionale, et le secteur privé pouvait être encouragé à participer à la construction dans le cadre d'accords de PPP.

43. Plusieurs délégations ont informé le Comité des mesures et initiatives prises pour promouvoir le développement durable des transports aux niveaux national et sous-régional, parmi lesquelles figuraient: i) l'adoption de l'« Initiative d'Hanoi » sur le plan d'action ASEAN-Japon pour l'amélioration de l'environnement dans le secteur des transports (2010-2014) ; ii) la promotion des transports verts et de travaux de recherche et applications environnementales et technologiques pour un environnement propre ; iii) la mise en place d'indicateurs et de réglementations concernant la consommation d'énergie et la réduction des émissions ; et iv) l'utilisation accrue des transports publics grâce à l'aménagement de lignes d'autobus rapides et d'autres modes de transport public rapide à Dhaka dans le cadre du Plan stratégique de transport (2008) et de la politique nationale bangladaise de transport terrestre (2004).

44. Le représentant de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) a informé le Comité d'une initiative pour le développement durable des transports prise par les chemins de fer indiens et consistant dans la mise au point d'une base de données en ligne sur la consommation d'énergie qui devrait permettre le suivi de la consommation sur le réseau ferroviaire indien.

45. Le Comité a pris note des résultats de la Réunion régionale d'experts sur la mise en œuvre de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020), tenue à Bangkok en septembre 2020, notamment de l'adoption de buts et objectifs régionaux en matière de sécurité routière. Il a également noté que le secrétariat continuerait d'aider les pays, sur demande, à définir leurs buts et objectifs nationaux en matière de sécurité routière dans le cadre de la Décennie d'action.

46. Le Comité a noté que de bonnes routes et une meilleure connectivité permettraient d'assurer de meilleurs services de santé publique et qu'une amélioration de la conception des routes serait aussi une bonne chose pour la sécurité et la santé. À cet égard, il a pris note de l'action menée par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) en matière de sécurité routière, et a rappelé l'offre de cette organisation de collaborer avec les pays membres et le secrétariat de la CESAP à la mise en œuvre d'activités régionales et nationales pour la sécurité routière, telles qu'indiquées aux paragraphes 103 et 104 du document E/ESCAP/CRT(2)/2. L'OMS a aussi demandé que soit envisagée la mise en place, le long du réseau de la Route d'Asie, de centres de traumatologie qui viendraient en aide aux accidentés de la route.

47. Le Comité a noté que le développement des infrastructures et services de transport, notamment dans les zones rurales, jouait un rôle crucial dans le développement économique et social d'un pays, contribuant ainsi à la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le développement (OMD). À ce propos, le Comité a pris note du développement des routes rurales en Chine, routes dont la longueur totale allait atteindre environ 3 450 000 kilomètres et qui desservaient la plupart des villages du pays.

B. Questions et défis posés par la promotion de la connectivité régionale dans le secteur des transports: politiques, infrastructures, facilitation et logistique

48. Le Comité était saisi du document intitulé « Questions et défis posés par la promotion de la connectivité régionale dans le secteur des transports : politiques, infrastructures, facilitation et logistique » (E/ESCAP/CTR(2)/2).

49. Le Comité a approuvé d'une manière générale les domaines thématiques et mesures proposés aux niveaux régional et national pour promouvoir la connectivité des transports dans la région, en vue de leur éventuelle inclusion dans le projet de Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016), présenté par le secrétariat dans les documents E/ESCAP/CTR(2)/2 et Corr.1. Il a toutefois décidé les modifications suivantes: au paragraphe 94 d i) « mise à niveau des tronçons de la route d'Asie non conformes aux normes » et paragraphe 100 a) « créer, selon qu'il convient, des fonds pour l'entretien du réseau routier ».

50. Le Comité a convenu que la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie devrait constituer la base des activités futures du secrétariat à inclure dans le projet de Programme d'action régional.

51. Le Comité a souligné que les activités du secrétariat concernant la mise en œuvre du projet de développement des infrastructures de transport terrestre en Asie (DITTA), du projet sur les liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie exécuté conjointement par la Commission économique pour l'Europe (CEE) et la CESAP, la mise en place d'un réseau logistique multimodal en Asie et dans le Pacifique, et le développement durable des transports, devraient se poursuivre et demeurer des priorités dans le projet de Programme d'action régional, phase II (2012-2016).

52. Le Comité a demandé au secrétariat de continuer à encourager les investissements dans le développement et la modernisation des tronçons prioritaires des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, notamment en exécutant des études préliminaires de faisabilité.

53. Eu égard au pouvoir mobilisateur du secrétariat, le Comité a prié celui-ci d'aider les pays à accroître l'attrait des services de transport, notamment le long du couloir Nord du réseau du Chemin de fer transasiatique.

54. Le Comité a estimé que la connectivité physique ne suffisait pas à garantir un mouvement fluide des biens et des personnes entre les pays et que les procédures longues et inefficaces constituaient désormais un sérieux problème.

55. Le Comité a recensé les difficultés propres aux transports transfrontières et de transit dans les pays membres : i) transbordements obligatoires ; ii) nombre limité des permis de transport ; iii) problèmes en matière d'installations frontalières ; iv) réglementations incompatibles avec la mise en œuvre du système de dédouanement à guichet unique et d'inspections avec arrêt unique ; v) absence de services informatiques; et vi) application limitée des accords en vigueur.

56. Le Comité a prié le secrétariat d'accorder une plus grande attention aux problèmes de la facilitation des transports et d'aider à identifier et éliminer les obstacles non physiques dans le secteur des transports internationaux.

57. Le Comité a aussi prié le secrétariat de continuer à apporter une aide pour la formulation et la mise en œuvre d'accords sous-régionaux sur la facilitation des transports.

58. Le Comité a reconnu le rôle important de la coordination interinstitutions pour la facilitation des transports. À ce propos, il a recommandé que les pays membres instaurent ou renforcent la coordination à l'échelon national par l'intermédiaire de comités nationaux pour la facilitation des transports ou de comités nationaux pour la facilitation du commerce et des transports, selon leur situation propre.

59. Le Comité a noté que le développement des infrastructures logistiques, l'optimisation des opérations logistiques et l'amélioration de la qualité des services logistiques contribueraient à la facilitation et au développement du trafic dans les couloirs internationaux de transport.

60. Le Comité a noté avec gratitude l'offre du Japon de partager son expérience de la mise en œuvre de politiques globales en matière de logistique.

61. Le Comité a été informé de l'importance accordée à la notion de développement holistique durable par l'Indonésie, qui avait fixé des objectifs de transport destinés à assurer globalement le développement de systèmes de transport économiquement efficaces, respectueux de l'environnement, socialement acceptables et géographiquement équitables.

62. Le Comité a noté les conséquences néfastes et coûteuses des inondations et des cyclones fréquents pour les infrastructures de transport et de communication.

63. Le Comité a reconnu l'importance du développement durable des transports, et entre autres considérations, celle de l'efficacité du secteur des transports et a prié le secrétariat de poursuivre ses travaux sur le développement durable des transports. Le Comité s'est félicité de l'offre du Japon de partager et échanger des informations et des données d'expérience sur le développement durable des transports, s'agissant par exemple de la promotion de l'utilisation des transports en commun, de la mise au point et de l'usage accru de véhicules à faibles émissions, et de systèmes de transport urbain moins polluants.

64. Le Comité a noté l'importance des partenariats public-privé (PPP) dans le secteur des transports et a convenu qu'une action de renforcement des capacités était nécessaire pour les promouvoir. Il s'est déclaré généralement en faveur de l'inclusion des questions liées aux PPP dans le projet de programme d'action régional, phase II.

65. Le Comité a pris note avec satisfaction de l'information apportée sur la modernisation des installations de passage des frontières en Turquie à l'aide de PPP, et de l'offre de la délégation turque de partager son expérience en la matière avec les autres pays membres.

66. Le Comité a souligné l'importance de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020) proclamée par l'Assemblée générale des Nations Unies dans sa résolution 64/255 du 2 mars 2010, relative à l'amélioration de la sécurité routière mondiale, et a insisté sur la nécessité de planifier des activités pour améliorer la sécurité routière dans les pays membres. Il a noté à cet égard que l'un des moyens efficaces d'améliorer la sécurité routière consistait à mettre aux normes les tronçons non conformes des grands axes de circulation et à séparer les voies par des terre-pleins centraux.

67. Le Comité s'est prononcé pour l'inclusion des « transports maritimes interinsulaires » dans le projet de Programme d'action régional, phase II. Il a noté que les pays insulaires en développement du Pacifique et les pays archipéliques étaient confrontés à des problèmes spécifiques, tels que l'instabilité des services, la faible demande et les longues distances entre les îles. Le Comité a souligné que la promotion des liaisons maritimes inter-îles était de la plus grande importance pour la croissance économique et la réduction de la pauvreté, et pour lutter contre l'isolement des pays archipéliques et insulaires en développement et de leur population.

68. La délégation indonésienne a proposé de créer un réseau interinsulaire qui viendrait compléter les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique. Un tel réseau donnerait aux populations insulaires accès à des marchés plus vastes et leur apporterait mobilité et connectivité par rapport aux pays voisins. À ce propos, l'on pouvait tirer certains enseignements quant aux avantages d'un tel développement des services maritimes d'un récent rapport de la BASD concernant l'impact économique du Système Ro-Ro appliqué aux Philippines.¹ Le Comité a également noté que l'Association des nations d'Asie du Sud-Est (ASEAN) avait adopté le système Ro-Ro, conçu et préconisé par les Philippines dans son schéma directeur sur la connectivité au sein de l'ASEAN.

69. Le représentant de l'Organisation maritime internationale (OMI) a informé le Comité que, dans le cadre du Programme intégré de coopération technique, l'OMI avait organisé des activités de renforcement des capacités dans la région Asie-Pacifique, aux niveaux national et international, portant sur la rédaction de la législation maritime, la mise en œuvre et l'application, par les États du pavillon et les États du port, des conventions et instruments de l'OMI touchant à la sécurité maritime, la protection de l'environnement et la facilitation du trafic maritime. Par ailleurs, l'OMI envisageait d'organiser des séminaires sur les amendements à la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW).

70. Notant les possibilités de synergie entre les programmes d'assistance technique, le Comité a encouragé le secrétariat à coopérer davantage avec d'autres organisations régionales et sous-régionales, notamment pour promouvoir la coopération entre sous-régions visant à relier entre eux les réseaux de transport sous-régionaux.

71. Le Comité s'est déclaré particulièrement favorable à l'inclusion de la « mise en connexion des réseaux de transport sous-régionaux » dans le projet de programme d'action régional, Phase II.

C. Structure proposée pour un accord intergouvernemental sur les ports secs

72. Le Comité était saisi du document intitulé « Structure proposée pour un accord intergouvernemental sur les ports secs » (E/ESCAP/CRT(2)/3).

73. Le Comité a souligné l'importance de l'élaboration d'un accord intergouvernemental sur les ports secs pour la mise en place d'un système fiable de transport et de logistique international, intermodal, intégré en Asie et dans le Pacifique. Il a noté à cet égard, que les pays membres étaient disposés à collaborer avec le secrétariat à l'élaboration d'un tel accord.

74. Le Comité a prié le secrétariat d'aller de l'avant pour élaborer selon le modèle présenté dans le document E/ESCAP/CTR(2)/3 et compte tenu des suggestions et observations faites par les délégations à la session en cours, ainsi que par le Groupe d'experts sur le développement des ports secs le long des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, qui s'était réuni parallèlement à la session, un projet d'accord intergouvernemental sur les ports secs qui serait examiné à des réunions sous-régionales et régionales ultérieures.

¹ Banque asiatique de développement, *Bridges across Oceans: Initial Impact Assessment of the Philippines Nautical Highway System and Lessons for Southeast Asia* (Manille, 2010). Disponible à l'adresse www.adb.org/documents/reports/bridges-oceans/bridges-oceans.pdf (consulté le 3 novembre 2010).

D. Préparatifs de la Conférence ministérielle sur les transports (novembre 2011)

75. Le Comité était saisi du document intitulé « Préparatifs de la Conférence ministérielle sur les transports (novembre 2011) » (E/ESCAP/CTR(2)/4).

76. Le Comité a demandé au secrétariat de procéder aux préparatifs de la Conférence ministérielle sur les transports selon les indications du document E/ESCAP/CTR(2)/4.

E. Examen de l'orientation future du programme de travail

77. Le Comité a demandé au secrétariat de préparer le projet de programme de travail pour 2012-2013, sur la base des activités figurant dans les documents E/ESCAP/CTR(2)/2 et E/ESCAP/CTR(2)/2/Corr.1, et des délibérations au titre des points 4 et 5 de l'ordre du jour.

F. Examen des projets de résolution et de décisions éventuels à soumettre à la Commission à sa soixante-septième session

78. Aucun projet de résolution ou de décision n'a été présenté pour examen.

G. Questions diverses

79. Aucune autre question n'a été soulevée au titre de ce point de l'ordre du jour.

H. Adoption du rapport

80. Le Comité a adopté le présent rapport le 3 novembre 2010, lequel doit être soumis à la Commission, à sa soixante-septième session, pour approbation.

III. Organisation

A. Ouverture, durée et organisation de la session

81. La deuxième session du Comité des transports s'est tenue au Centre de conférence des Nations Unies à Bangkok du 1^{er} au 3 novembre 2010. La session a été déclarée ouverte par M. Supoth Sublom, Secrétaire permanent du Ministère des transports du Gouvernement thaïlandais. La Secrétaire exécutive de la CESAP a prononcé une allocution.

82. La Secrétaire exécutive de la CESAP a souhaité la bienvenue à toutes les délégations participant à la session, et a remercié le Secrétaire permanent aux transports de sa présence à la session d'ouverture. Elle a déclaré que les transports constituaient l'épine dorsale de la croissance économique et de l'élimination de la pauvreté. Le progrès des transports se traduisait par une augmentation de la compétitivité à l'exportation, par une réduction du coût des importations, ainsi que par une intégration économique et sociale croissante de la région.

83. Les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique facilitaient l'accès aux zones intérieures et aux pays sans littoral dans une chaîne de prospérité. Pour aller de l'avant, la principale démarche consistait à intégrer

les deux réseaux par l'aménagement de ports secs ce qui permettrait d'avancer sur la voie d'un réseau régional de transport intermodal. À cet égard, la présente session offrait au Comité l'occasion d'examiner la structure d'un accord intergouvernemental sur les ports secs, dont le projet, une fois élaboré, ferait l'objet de négociations ultérieures entre les États membres. Dans une première étape, la réunion du Groupe régional d'experts sur le développement des ports secs le long des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique était organisée parallèlement à la session du Comité.

84. La Secrétaire exécutive a jugé encourageant le haut niveau de la coopération inters institutions qui comprenait un projet d'assistance technique de la Banque asiatique de développement pour la « Promotion du développement infrastructurel régional », devant notamment permettre l'exécution d'études de faisabilité sur certains tronçons des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique. Elle a également jugé encourageantes les actions menées conjointement par certains pays pour traduire dans les faits une conception de la connectivité qui serait profitable à tous. À cet égard, elle s'est félicitée que la CESAP ait pu contribuer à l'élaboration du Plan directeur pour la connectivité à l'échelon de l'ASEAN, qui avait été adopté peu auparavant au dix-septième sommet de l'ASEAN, le 28 octobre 2010.

85. La Secrétaire exécutive a indiqué d'autres domaines qui exigeaient une attention prioritaire, y compris la facilitation des transports, la logistique des transports, la promotion de partenariats public-privé pour le développement des transports, l'atténuation de l'impact environnemental des transports, la réduction du nombre des accidents de la route et des décès en résultant, et le rôle important de la connectivité des transports dans la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le développement. Elle a aussi insisté sur le regain d'attention à apporter aux politiques de promotion des transports maritimes interinsulaires pour les pays du Pacifique pour en accélérer l'application et le développement.

86. En conclusion, la Secrétaire exécutive a informé le Comité que les recommandations de la session en cours guideraient le secrétariat tant pour le processus préparatoire à la Conférence ministérielle sur les transports devant avoir lieu en 2011, que pour la programmation d'activités permettant de faire en sorte que la région demeure sur la voie d'un développement économique et social inclusif et durable.

87. Dans son allocution d'ouverture, le Secrétaire permanent aux transports a souhaité la bienvenue à tous les participants. Il a souligné que la Thaïlande était résolue à appuyer et faciliter l'implantation de son réseau de transport pour renforcer la connectivité à l'intérieur du pays et avec les autres pays de la région; elle entendait également accorder une attention accrue à l'intégration des modes de transport.

88. La Thaïlande a apprécié les initiatives prises par le secrétariat de la CESAP pour faciliter la circulation intrarégionale et interrégionale des marchandises et des voyageurs le long des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, ainsi que pour promouvoir le partage du savoir et de l'expérience, de la formation et du renforcement des capacités dans le secteur des transports. La Thaïlande a reconnu le rôle de catalyseur joué par les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique pour la construction et l'aménagement coordonnés des axes routiers et ferroviaires internationaux, ainsi que l'importance de l'intégration de ces réseaux par le développement de ports secs.

89. Pour conclure, le Secrétaire permanent a réaffirmé que la Thaïlande s'engageait à travailler avec les autres pays de la région, le secrétariat de la CESAP et d'autres organisations afin de promouvoir la connectivité des réseaux de transport et d'exploiter au mieux les couloirs de transport existants pour la prospérité économique et le progrès social au sein de la région Asie-Pacifique. Il a présenté ses meilleurs vœux de succès à la session et a déclaré ouverte la deuxième session du Comité des transports.

B. Participation

90. Les membres ci-après de la CESAP étaient représentés: Arménie, Azerbaïdjan, Bangladesh, Bhoutan, Cambodge, Chine, Fédération de Russie, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d'), Japon, Kazakhstan, Kirghizistan, Malaisie, Mongolie, Myanmar, Népal, Ouzbékistan, Pakistan, Philippines, République de Corée, République populaire démocratique lao, Singapour, Sri Lanka, Tadjikistan, Thaïlande, Turquie et Viet Nam.

91. Ont participé à la session en vertu de l'article 9 du mandat de la Commission, les représentants des États membres de l'Organisation des Nations Unies ci-après: Belgique et Suisse.

92. Ont participé à la session des représentants des institutions spécialisées suivantes: Organisation maritime internationale et Organisation mondiale de la santé.

93. Étaient également représentées les organisations intergouvernementales, organisations non gouvernementales et autres organisations suivantes: Association japonaise de coopération aux transports, Banque asiatique de développement, Fondation japonaise de recherche pour le financement des infrastructures mondiales, Institut asiatique de technologie, Institut asiatique pour le développement des transports, Institut coréen des transports, Institut japonais du transport international, Institut maritime coréen et Union internationale des chemins de fer.

C. Élection du bureau

94. Le Comité a élu le bureau suivant:

Président:	M. Erdem Direkler (Turquie)
Vice-présidents:	M. Temir Niizbekov (Kirghizistan) M. T.L. Gunaruwan (Sri Lanka) M. Nguyen Van Thach (Viet Nam)
Rapporteur:	M. Onon Rentsendorj (Mongolie)

D. Ordre du jour

95. Le Comité a adopté l'ordre du jour suivant:

1. Ouverture de la session.
2. Élection du bureau.
3. Adoption de l'ordre du jour.

4. Examen de l'application de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011).
5. Questions et défis posés par la promotion de la connectivité régionale dans le secteur des transports: politiques, infrastructures, facilitation et logistique.
6. Structure proposée pour un accord intergouvernemental sur les ports secs.
7. Préparatifs de la Conférence ministérielle sur les transports (novembre 2011).
8. Examen de l'orientation future du programme de travail.
9. Examen des projets de résolution et de décision éventuels à soumettre à la Commission à sa soixante-septième session.
10. Questions diverses.
11. Adoption du rapport.

E. Manifestations parallèles

96. La Réunion du Groupe régional d'experts sur le développement des ports secs le long des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique s'est tenue parallèlement à la session, du 1^{er} au 3 novembre 2010.

Annexe

Liste des documents

Cote	Titre	Point de l'ordre du jour
E/ESCAP/CTR(2)/L.1	Ordre du jour provisoire annoté	3
E/ESCAP/CTR(2)/1 et Corr.1	Examen de l'application de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011)	4
E/ESCAP/CTR(2)/2 et Corr.1	Questions et défis posés par la promotion de la connectivité régionale dans le secteur des transports: politiques, infrastructures, facilitation et logistique	5
E/ESCAP/CTR(2)/3	Structure proposée pour un accord intergouvernemental sur les ports secs	6
E/ESCAP/CTR(2)/4	Préparatifs de la Conférence ministérielle sur les transports (novembre 2011)	7
E/ESCAP/CTR(2)/INF/1 (en anglais seulement)	Information for participants	
E/ESCAP/CTR(2)/INF/2/Rev.1 (en anglais seulement)	List of participants	
E/ESCAP/CTR(2)/INF/3	Programme provisoire	
E/ESCAP/CTR(2)/INF/4 (en anglais seulement)	Current status of activities implemented under the Regional Action Programme for Transport Development in Asia and the Pacific, 2007-2011	4