

**Conseil économique et social**

Distr. générale
7 décembre 2016

Français
Original: anglais

Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique

Conférence ministérielle sur les transports

Troisième session

Moscou, 5-9 décembre 2016

Point 9 de l'ordre du jour

Débat d'orientation sur les questions relatives à la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique ainsi que l'application de la Déclaration ministérielle 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 II (2012-2016), comprenant le rapport du Segment hauts responsables

Rapport du Segment hauts responsables**I. Questions appelant des décisions de la Conférence ou portées à son attention**

1. Les hauts responsables notent qu'il est essentiel d'équilibrer les trois piliers du développement durable pour que les pays atteignent les cibles relatives aux transports fixées dans les objectifs de développement durable.
2. Les hauts responsables reconnaissent l'intérêt du réseau de la Route d'Asie, du réseau du Chemin de fer transasiatique et des ports secs pour faciliter le développement coordonné des réseaux routiers et ferroviaires de la région, ainsi que le rôle central qu'ils joueront en favorisant la création de couloirs internationaux de transport intermodal.
3. Les hauts responsables reconnaissent que les couloirs internationaux de transport intermodal, qui intègrent modes de transport terrestre, aéroports et ports, peuvent offrir une architecture régionale au sein de laquelle les pays seront en mesure de définir leurs plans directeurs nationaux.
4. Les hauts responsables reconnaissent également que le développement de couloirs internationaux de transport intermodal doit comprendre la mise en place de ports secs et d'installations intermodales ainsi que le déploiement de nouvelles technologies.
5. Les hauts responsables reconnaissent en outre la nécessité de mettre en service des systèmes intégrés de transport intermodal et réaffirment l'importance de l'élimination des obstacles non physiques pour parvenir à la connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional en Asie et dans le Pacifique.
6. Les hauts responsables reconnaissent que la plupart des pays en développement de la région sont pénalisés par les coûts élevés de la

logistique du fait de la mauvaise performance du secteur, ce qui est un frein important à une croissance économique plus forte et plus soutenue.

7. Les hauts responsables remercient le secrétariat d'avoir engagé une consultation à l'échelle régionale avec les États membres en vue de mettre en place un mécanisme institutionnel à l'appui de la connectivité interrégionale entre l'Asie et l'Europe. Ils conviennent de la nécessité d'un tel mécanisme pour garantir la coordination et une plus grande cohérence entre les initiatives et les projets et prient le secrétariat de prendre des mesures à cet égard.

8. Les hauts responsables notent que dans les pays de la région ayant des besoins particuliers, les infrastructures de transport et la connectivité opérationnelle, les transports urbains et ruraux et la sécurité routière constituent des préoccupations majeures.

9. Les hauts responsables reconnaissent les besoins particuliers des pays les moins avancés, des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement dans le domaine des transports et appellent à redoubler d'efforts pour relever les défis rencontrés et relier les principaux réseaux infrastructurels de transport de la région, y compris les ports, afin d'assurer un accès sûr, fiable et à un coût abordable aux marchés mondiaux.

10. Les hauts responsables prennent acte de l'importance du développement de la connectivité rurale aux réseaux de transport plus larges aux fins de l'atténuation de la pauvreté, de l'accès aux soins de santé et aux services éducatifs, et de la croissance économique grâce à l'amélioration de l'accès aux marchés, en soulignant qu'il est essentiel de s'attaquer aux problèmes que les pays rencontrent pour parvenir à une plus grande connectivité du réseau rural.

11. Les hauts responsables mettent en évidence l'importance de systèmes de transport urbain durables, en soulignant que l'accessibilité, la fiabilité, le confort et la sécurité sont des éléments essentiels d'un système de transport durable. Ils sont favorables à l'incorporation du transport urbain durable parmi les thèmes du projet de programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021) et appellent à un renforcement de la coopération aux fins de l'exécution des activités portant sur le transport urbain.

12. Les hauts responsables réaffirment que les accidents de la route constituent une question très préoccupante, en raison de leur fréquence et de leurs répercussions négatives sur l'économie des pays et le bien-être général de la population, en particulier des usagers de la route vulnérables et des groupes à faible revenu.

13. Les hauts responsables recommandent que le Segment ministériel de la Conférence ministérielle sur les transports adopte le projet de déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, y compris le projet de programme d'action régional pour la connectivité de transport durable, phase I (2017-2021). La déclaration constituera un cadre permettant de remédier aux problèmes rencontrés par la région dans le domaine des transports et d'améliorer la connectivité régionale, tout en tenant compte de la diversité des besoins et des capacités des pays en matière de développement et en donnant suite au Programme de développement durable à l'horizon 2030.

II. Compte rendu des travaux

A. Étude et évaluation de l'application de la Déclaration ministérielle 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 II (2012-2016)

(Point 2 de l'ordre du jour)

14. Les hauts responsables étaient saisis du document E/ESCAP/MCT(3)/1. Ce document était complété par le document d'information E/ESCAP/MCT(3)/INF/4, qui contenait un résumé des activités menées durant la phase II (2012-2016) du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique.

15. Les représentants des membres et membres associés de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) ci-après ont fait des déclarations: Fédération de Russie, Indonésie et Turquie.

16. Les hauts responsables ont noté que la Déclaration ministérielle sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, y compris 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, adoptée par la Conférence ministérielle sur les transports tenue à Bangkok en 2012 et approuvée par la Commission dans la résolution 68/4 en date du 23 mai 2012, recensait dix domaines thématiques assortis d'activités visant à concrétiser la vision commune des membres et membres associés d'un système intégré international durable de transport intermodal et de logistique.

17. Les hauts responsables ont remercié le secrétariat pour l'évaluation indépendante du Programme d'action régional pour le développement des transports, phase II (2012-2016) comme il y était invité dans la Déclaration ministérielle de 2012 sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, et ont pris note des conclusions et recommandations du responsable de l'évaluation. Ils ont noté en particulier que la phase II du Programme d'action régional avait été exécutée avec succès, constituait un cadre efficace favorisant la croissance économique et le développement régional, et était considérée comme particulièrement adaptée aux besoins des membres et membres associés de la CESAP en vue du développement d'un système intégré international durable de transport intermodal et de logistique. Les hauts responsables ont en outre souscrit à la recommandation formulée dans l'évaluation, à savoir mettre davantage l'accent sur l'intégration intermodale des réseaux de transport.

18. Les hauts responsables ont noté avec satisfaction que le secrétariat avait tenu compte de toutes les recommandations formulées dans l'évaluation pour rédiger le projet de programme d'action régional pour la connectivité de transport durable, phase I (2017-2021). Ils ont avalisé en particulier la démarche simplifiée suivie par le secrétariat, selon laquelle le programme d'action régional, phase I, s'articulait autour de sept grands domaines, à savoir: a) la connectivité des infrastructures de transport à l'échelon régional; b) la connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional; c) la connectivité de transport entre l'Asie et l'Europe; d) la connectivité de transport pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement; e) le transport rural

durable; f) la connectivité de transport rural aux réseaux plus larges; et g) l'amélioration de la sécurité routière.

19. Les hauts responsables ont pris note des initiatives et projets menés à l'échelon national conformément au Programme d'action régional pour le développement des transports, phase II (2012-2016). Il s'agissait notamment des programmes et mesures adoptés par le Gouvernement indonésien en vue d'installer des panneaux de signalisation routière le long des axes composant le réseau de la Route d'Asie, de compléter les tronçons manquants du réseau du Chemin de fer transasiatique, de conclure des accords sous-régionaux et régionaux sur la logistique et le transport transfrontalier, de mettre en place un système de transport public rapide sur roues ou des bus à haut niveau de service dans les villes, de relancer les chemins de fer urbains, de déployer des systèmes de transport intelligents dans les transports urbains et d'établir cinq piliers pour améliorer la sécurité routière.

20. Les hauts responsables ont pris acte avec satisfaction de la contribution volontaire versée par la Fédération de Russie aux fins de financer des projets relatifs au développement de ports secs d'importance internationale, d'harmoniser les règles et règlements pour la facilitation du transport international ferroviaire, de mettre en place un cadre juridique uniforme pour les opérations de transport international routier et de mettre en place des services de transport ferroviaire intermodal ininterrompus afin de renforcer les liaisons de transport entre l'Asie et l'Europe aux fins de la mise en œuvre du Programme d'action régional pour le développement des transports, phase II (2012-2016).

21. Les hauts responsables ont remercié le secrétariat de ses efforts constants pour exécuter les activités recensées dans le Programme d'action régional pour le développement des transports, phase II (2012-2016) et noté avec satisfaction que les activités de coopération technique financées par les Gouvernements de la Chine, de la Fédération de Russie et de la République de Corée, ainsi que par les partenaires de développement (Banque asiatique de développement, Union internationale des chemins de fer, Banque islamique de développement, Korea Expressway Corporation, Institut maritime coréen et Institut coréen des transports), avaient largement contribué à la mise en œuvre du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016).

B. Les grandes questions en matière de transports

(Point 3 de l'ordre du jour)

1. Les objectifs de développement durable et les transports

22. Les hauts responsables étaient saisis de la note du secrétariat sur les objectifs de développement durable et les transports (E/ESCAP/MCT(3)/2).

23. Les représentants des membres et membres associés ci-après ont fait des déclarations: Azerbaïdjan, Cambodge, Fédération de Russie, Pakistan et Sri Lanka. Les représentants de l'Institut asiatique pour le développement des transports (AITD), de la Commission européenne (CE), de l'Organisation internationale du Travail (OIT), de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et de l'Association mondiale de la route (AIPCR) ont également fait des déclarations.

24. Les hauts responsables ont noté qu'il était essentiel d'équilibrer les trois dimensions du développement durable pour que les pays puissent atteindre les cibles relatives aux transports fixées dans les objectifs de développement durable et que l'amélioration de la gestion du trafic et l'entretien des infrastructures étaient indispensables pour des systèmes de transport efficaces.

25. Les hauts responsables ont été informés des diverses initiatives politiques et projets actuellement menés dans les États membres, qui contribuaient à la réalisation des objectifs de développement durable, parmi lesquels: a) les projets régionaux à l'appui du développement de couloirs est-ouest et nord-sud en Azerbaïdjan; b) la modernisation et le développement de systèmes intégrés de transport, par exemple le passage à des modes de transport plus durables, l'amélioration de l'efficacité énergétique grâce aux transports par réseau ferré classique ou léger et aux bus à haut niveau de service, ainsi que l'amélioration de la sécurité routière au Pakistan; c) l'expansion des voies rapides et la remise en état et l'électrification des chemins de fer à Sri Lanka; d) les politiques visant à améliorer l'impact environnemental des transports, portant par exemple sur la qualité des carburants, l'utilisation accrue du gaz naturel, le renforcement de l'efficacité énergétique, l'atténuation de l'impact des changements climatiques sur les systèmes de transport et l'élaboration de plans de modernisation des transports urbains et des chemins de fer en Fédération de Russie; et e) les politiques visant à renforcer les liaisons de transport multimodales et l'interconnectivité ainsi que l'amélioration de l'intégration et de l'efficacité des services de transport au Cambodge.

26. Les hauts responsables ont été informés du concept d'infrastructure de qualité, notamment concernant l'alignement avec d'autres politiques des notions portant sur les coûts économiques et les coûts sur la durée de vie du matériel, la résilience aux changements climatiques, la création d'emplois et les impacts sociaux à privilégier, qui contribue largement aux objectifs de développement durable.

27. Le représentant de l'OIT a suggéré que le secteur du transport pourrait aussi contribuer largement à la réalisation de l'objectif de développement durable numéro 8, ainsi qu'à la mise en place de conditions de travail décentes.

28. Le représentant de l'Association mondiale de la route a souligné qu'un service de transport routier efficace et fiable était essentiel pour le développement durable. L'Association s'attachait à promouvoir l'échange de connaissances et de données d'expérience à l'échelle internationale dans cinq domaines stratégiques: a) gestion et finances; b) accès et mobilité; c) sécurité; d) infrastructure; et e) changement climatique, environnement et catastrophes. Elle était disposée à poursuivre ses activités de coopération avec les pays et les organisations.

29. Le représentant de l'Institut asiatique pour le développement des transports a recommandé de retenir les modes les plus adaptés du point de vue social lors de la planification des transports, en se fondant sur des études empiriques des coûts et en tenant compte des impératifs économiques, sociaux et environnementaux ainsi que d'adopter des systèmes de tarification et de taxation efficaces; le représentant a souligné l'importance des comparaisons de l'efficacité des différents modes de transport s'agissant de l'utilisation des terres, en particulier dans les pays à forte densité de

population dans lesquels les terres arables disponibles sont relativement limitées.

30. Le représentant de la Commission européenne a déclaré que l'Union européenne avait pris des engagements fermes en faveur du transport durable, comme il était énoncé dans sa stratégie exhaustive sur ce thème, qui décrivait les mesures à prendre pour contribuer à la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030. Il a été pris note des principaux éléments en faveur de transports durables: a) l'investissement dans des infrastructures résilientes; b) la contribution à la lutte contre les changements climatiques; c) la mobilité urbaine durable; et d) la sécurité routière. L'Union européenne continuerait de promouvoir la coopération mondiale et les synergies en participant aux cadres pertinents afin de permettre le franchissement des frontières sans interruption.

2. La connectivité des infrastructures de transport à l'échelon régional

31. Les hauts responsables étaient saisis de la note du secrétariat sur la connectivité des infrastructures de transport à l'échelon régional (E/ESCAP/MCT(3)/3).

32. Les représentants des membres et membres associés ci-après ont fait des déclarations: Bangladesh, Fédération de Russie, Iran (République islamique d'), Malaisie et Turquie. Le représentant de l'Institut asiatique pour le développement des transports a également fait une déclaration.

33. Les hauts responsables ont remercié le secrétariat de ses activités visant à développer le réseau de la Route d'Asie, le réseau du Chemin de fer transasiatique et les ports secs et ont reconnu leur valeur pour la promotion de la connectivité dans la région, tout en faisant remarquer qu'un certain nombre de tronçons manquants, de goulets d'étranglement et d'incompatibilités techniques subsistaient.

34. Dans ce domaine, les hauts responsables ont noté qu'un certain nombre d'initiatives étaient actuellement menées pour développer encore les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, notamment dans les pays suivants: a) au Bangladesh, où le Gouvernement prévoyait de transformer tous les axes composant la Route d'Asie en routes en 4 voies d'ici à 2021; b) en Malaisie, où le Gouvernement venait d'achever l'aménagement de doubles voies et l'électrification du réseau ferré entre Kuala Lumpur et Padang Besar, à la frontière avec la Thaïlande, et envisageait de mener des travaux analogues sur la ligne à destination de Gemas et Johor Bahru; c) en Indonésie, où le Gouvernement continuait de développer le réseau du Chemin de fer transasiatique à Sumatra et ajoutait de nouvelles lignes à son réseau ferré de Kalimantan; et d) à Sri Lanka, où des investissements avaient été consacrés à l'extension de la ligne méridionale, au lancement d'un programme d'électrification de 70 km du réseau ferré et à la remise en état du réseau ferré dans le nord du pays, y compris la ligne secondaire desservant les ports de liaison maritime vers l'Inde.

35. Les hauts responsables ont reconnu que les couloirs internationaux de transport intermodal, qui intégraient les modes de transport terrestre aux aéroports et ports, pourraient offrir une architecture régionale au sein de laquelle les pays seraient en mesure de définir leurs plans directeurs nationaux et de mieux coordonner le développement de l'infrastructure par-delà les frontières. À cet égard, ils ont noté que les projets conçus dans

une optique internationale, telle que l'initiative « Une ceinture, une route » du Gouvernement chinois ou les projets au sein des couloirs internationaux est-ouest ou nord-sud en Azerbaïdjan constituaient des références et des guides utiles.

36. Les hauts responsables ont pris note de la signature récente d'un mémorandum d'entente entre les Gouvernements chinois et turc en vue d'aligner le développement du couloir intermédiaire de la Turquie avec les initiatives de la ceinture économique de la Route de la soie et de la Route de la soie maritime du XXI^e siècle de la Chine.

37. Les hauts représentants ont également été informés d'un certain nombre de projets – venant d'être achevés ou en cours – visant à développer la connectivité entre les pays de la région. Ils ont pris note en particulier de ce qui suit: a) la mise en œuvre par le Gouvernement bangladais de projets visant à assurer l'accès des pays et régions sans littoral (tels que le Bhoutan, le Népal et le nord-est de l'Inde) aux ports de Mongla et de Chittagong et à étendre la connectivité routière vers le Myanmar en vue de promouvoir à l'avenir les transports entre le Bangladesh, la Chine, l'Inde, le Myanmar et la Thaïlande; b) l'achèvement récent, par le Gouvernement de la République islamique d'Iran, d'un tronçon ferroviaire à la frontière avec l'Afghanistan et le commencement de la superstructure sur le territoire afghan, première étape de la construction d'une liaison vers la Chine passant par le Tadjikistan et le Kirghizistan, ainsi que du tronçon ferroviaire Qazvin-Rasht, au titre du projet visant à relier le réseau ferré du pays avec celui de l'Azerbaïdjan, pays dans lequel un tronçon manquant long de 8 km à la frontière et un pont venaient d'être construits dans le cadre du même projet; c) la coopération entre les Gouvernements de l'Afghanistan, du Tadjikistan et du Turkménistan pour mettre en place des couloirs ferroviaires internationaux; d) la mise à niveau, par le Gouvernement pakistanais, des routes vers les points de passage des frontières vers l'Afghanistan à Torkham et Chaman et vers la Chine à Khunjerab, ainsi que l'étude de faisabilité de construction d'une autoroute reliant Peshawar à Kaboul; e) l'importance accordée par le Gouvernement de Malaisie à l'amélioration de la connectivité routière et ferroviaire aux ports par l'optimisation de la connectivité du « dernier kilomètre », ainsi qu'à la collaboration avec le Gouvernement singapourien pour un projet de ligne à grande vitesse entre Kuala Lumpur et Singapour; f) l'achèvement récent par la Fédération de Russie de la construction du centre logistique de Svajsk dans le Tatarstan au point de rencontre de deux couloirs importants est-ouest et nord-sud.

38. Les hauts responsables ont reconnu que le développement de couloirs internationaux de transport intermodal devait comprendre la création de ports secs et d'installations intermodales. À cet égard, ils ont noté que les activités du secrétariat relatives à l'application de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs fournissaient des orientations utiles aux États membres s'agissant de la planification, de la mise en place et de la gestion des ports secs. Ils ont salué la nouvelle selon laquelle le Gouvernement iranien avait ratifié l'Accord et communiquerait sous peu sa ratification au Bureau des affaires juridiques du siège de l'Organisation des Nations Unies à New York.

39. Les hauts responsables ont accueilli avec satisfaction l'offre de l'Institut asiatique pour le développement des transports de mener des études et d'organiser des séminaires et des ateliers sur l'harmonisation des plateformes technologiques et des systèmes opérationnels. Ils ont pris note de la création de l'Asian Railway Association, qui serait chargée de promouvoir

l'interopérabilité des transports ferroviaires par-delà les frontières et de favoriser le renforcement des capacités et la recherche en Asie du Sud et du Sud-Est.

3. La connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional

40. Les hauts responsables étaient saisis de la note du secrétariat sur la connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional (E/ESCAP/MCT(3)/4).

41. Les représentants des membres et membres associés suivants ont fait des déclarations: Fédération de Russie, Iran (République islamique d') et Pakistan. Les représentants de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires et de l'Institut asiatique pour le développement des transports ont également fait des déclarations.

42. Les hauts responsables ont reconnu la nécessité de rendre opérationnels les systèmes intégrés de transport intermodal et ont réaffirmé l'importance de l'élimination des obstacles non physiques pour parvenir à la connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional en Asie et dans le Pacifique. Parmi ces obstacles figuraient le manque d'harmonisation des normes techniques et d'exploitation, la lourdeur des procédures et les lacunes des cadres juridiques, qui se traduisaient par des coûts élevés de transport et de logistique.

43. Les hauts responsables ont reconnu qu'il serait possible de surmonter certains problèmes liés à la mise en service des infrastructures reliant les pays de la région et au-delà en planifiant et en créant des couloirs de transport efficaces, accompagnés de mesures de facilitation.

44. Les hauts responsables ont exprimé leur ferme soutien en faveur de l'identification et de la création de couloirs internationaux de transport intermodal, ce qui permettrait de promouvoir une plus grande connectivité à l'échelon régional, et ont appelé à adopter une approche plus pointue de la gestion de ces couloirs.

45. Les hauts responsables ont reconnu qu'il fallait redoubler d'efforts pour surmonter les grands défis s'opposant encore à la circulation sans entrave des marchandises, des véhicules et des équipages dans toute la région. Certains États membres avaient pris les mesures et initiatives ci-après: a) application d'accords de facilitation des transports et adaptation des plans de transport nationaux en fonction des couloirs de transport régionaux recensés au Bangladesh, au Cambodge, au Pakistan et en Turquie; b) signature par les Gouvernements du Bangladesh, du Bhoutan, de l'Inde et du Népal de l'Accord sur les véhicules à moteur et mise en place du couloir économique Bangladesh-Chine-Inde-Myanmar; c) élaboration du texte définitif et application d'accords bilatéraux et multilatéraux sur la facilitation des transports et harmonisation des règles et règlements au Cambodge et au Pakistan; d) examen par le Gouvernement pakistanais de la possibilité d'adhérer à l'Accord intergouvernemental sur les transports routiers internationaux le long du réseau de la Route d'Asie et adhésion aux conventions internationales sur la facilitation des transports; e) mise en service de trains-blocs le long de divers couloirs de transport ferroviaire en République islamique d'Iran; f) application par le Gouvernement russe d'un ensemble de mesures visant à établir des centres logistiques ou gares multimodales à des endroits clés des couloirs internationaux de transport,

parallèlement à la création d'un réseau de base d'axes courants de transport de conteneurs couvrant tous les points nodaux du système ferroviaire et organisation du transport transcontinental de conteneurs; g) harmonisation des documents juridiques, poursuite de l'élaboration de cadres juridiques et renforcement de la compétitivité des réseaux ferroviaires au sein de l'Union économique eurasiennne; h) activités de coopération prévues par le Gouvernement japonais aux fins d'améliorer la connectivité opérationnelle à l'échelon régional au titre de cadres de coopération régionaux, tels que le Partenariat pour les transports entre l'Association des nations du Sud-Est et le Japon et la Conférence ministérielle Chine-Corée-Japon sur les transports et la logistique.

46. Les hauts responsables ont reconnu que la plupart des pays en développement de la région étaient pénalisés par des coûts logistiques élevés du fait de la performance médiocre du secteur logistique, ce qui constituait un sérieux obstacle à une croissance économique plus forte et soutenue. Ils ont fait valoir le rôle crucial des systèmes d'information logistique dans la réduction des coûts liés à la logistique des transports dans la région, en vue d'accroître la compétitivité des pays et d'exploiter pleinement leur potentiel commercial.

47. Le représentant de l'Organisation mondiale des douanes a fourni des informations sur la publication prochaine, en juillet 2017, de directives relatives au transit qui aideraient les gouvernements à établir des régimes de transit efficaces et permettraient d'appuyer la mise en œuvre de l'Accord de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) sur la facilitation des échanges, de la Convention révisée de Kyoto, du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024 et du futur programme d'action régional de la Commission pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021).

48. Le représentant de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires a présenté celle-ci comme une enceinte permettant de débattre de l'harmonisation des règles relatives au transport international par rail et des solutions neutres et équilibrées tenant compte des différents stades de développement et des différentes cultures juridiques de ses membres. Sa Convention relative aux transports internationaux ferroviaires s'intéressait à divers aspects du transport international par rail pour application à l'organisation du trafic ferroviaire propre à chaque pays. L'Organisation a exprimé le souhait de collaborer avec d'autres organisations internationales s'intéressant aux transports et aux régimes juridiques particuliers s'appliquant au domaine ferroviaire.

49. Le représentant de l'Institut asiatique pour le développement des transports a fourni des informations sur ses programmes de formation actuels destinés aux professionnels des transports des pays de l'Asie du Sud et du Sud-Est sur les questions de connectivité opérationnelle. L'Institut a également donné des informations sur ses activités en matière d'harmonisation des régimes réglementaires, des conventions sur les transports terrestres et sur les questions liées au commerce et à la facilitation des transports transfrontières.

4. Le renforcement de la connectivité des transports entre l'Asie et l'Europe

50. Les hauts responsables étaient saisis de la note du secrétariat relative au renforcement de la connectivité des transports entre l'Asie et l'Europe (E/ESCAP/MCT(3)/5).

51. Les représentants des membres et membres associés ci-après ont fait des déclarations: Chine et Fédération de Russie. Le représentant de la Commission européenne a également fait une déclaration.

52. Les hauts responsables ont relevé qu'un certain nombre d'États membres œuvraient activement en faveur du développement d'une connectivité ininterrompue des transports entre l'Asie et l'Europe et ont remercié le secrétariat d'avoir engagé un processus de consultation régional auprès des États membres en vue de l'établissement d'un mécanisme institutionnel destiné à appuyer la connectivité interrégionale entre l'Asie et l'Europe, conformément à la résolution 71/8 de la Commission.

53. Les hauts responsables sont convenus qu'un tel mécanisme était nécessaire pour assurer une bonne coordination et une cohérence accrue entre les différents projets et initiatives. Ils ont pris note du fait que les États membres étaient disposés à coopérer avec le secrétariat sur des questions connexes et se sont félicités de l'établissement d'un mécanisme destiné à atteindre un objectif concret. À cet égard, les hauts responsables ont prié le secrétariat de poursuivre ses activités visant à définir la structure et les modalités de fonctionnement de ce mécanisme, y compris s'agissant des questions de mandat, de participation, de langue de travail et de coordination avec d'autres projets existants.

54. Les hauts responsables ont été informés d'un certain nombre d'initiatives dans le domaine des transports visant à faciliter le commerce entre l'Asie et l'Europe. Ils ont pris note en particulier de ce qui suit: a) la coopération entre les Gouvernements de la Chine et de la République islamique d'Iran, en février 2016, en vue de l'organisation d'un service expérimental de train-bloc de Yiwu (Chine) à Téhéran; b) les efforts déployés par le Gouvernement de la République islamique d'Iran pour assurer des services de transport par voie terrestre, ferroviaire et maritime de Mumbai (Inde) à Moscou et d'autres destinations en Europe, ainsi que la construction en cours du tronçon ferroviaire Rash-Astara qui relierait par des connexions de transport ferroviaire multimodal Bandar Abbas (République islamique d'Iran) à Moscou et aux ports de Poti et de Batumi sur la mer Rouge, en Géorgie, en vue du transport maritime vers la Bulgarie et la Roumanie; c) l'exécution par le Gouvernement russe de projets prioritaires visant à étendre la ligne principale Baïkal-Amour et Transsibérien pour en faire deux passerelles intermodales entre l'Asie et l'Europe au moyen de l'expansion des capacités et de l'amélioration de l'infrastructure portuaire dans la région extrême-orientale du pays, y compris les interfaces rail/ports, et l'appui apporté par le Gouvernement russe à la construction de liaisons entre l'Asie et l'Europe, par exemple un couloir routier Europe de l'Ouest-Chine reliant le port de Lianyungang (Chine) à Saint-Petersbourg (Fédération de Russie); et d) l'exécution par le Gouvernement turc d'un certain nombre de projets infrastructurels de grande envergure visant à assurer la connectivité ininterrompue entre les points d'origine en Chine et à Londres.

55. Les hauts responsables ont reconnu également l'intérêt porté de longue date par la Commission européenne à la mise en place de liaisons entre l'Asie et l'Europe, comme en témoignaient les travaux entrepris au titre du projet de couloir de transport Europe-Caucase-Asie; ils ont noté que l'expansion du réseau transeuropéen vers l'est constituait une passerelle entre les pays de l'Asie centrale et au-delà vers l'Asie du Sud-Est.

56. À cet égard, ils ont noté le soutien de la Commission européenne à la connectivité entre l'ASEAN et l'Europe, telle qu'exprimée dans la Déclaration de Bangkok sur la promotion d'un partenariat mondial entre l'ASEAN et l'Union européenne pour les objectifs stratégiques communs, datant d'octobre 2016.

5. La connectivité des transports pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement

57. Les hauts responsables étaient saisis de la note du secrétariat sur la connectivité des transports pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement (E/ESCAP/MCT(3)/6).

58. Les représentants des membres et membres associés ci-après on fait des déclarations: Bangladesh, Bhoutan, Kiribati, Népal, Pakistan, Samoa, Tadjikistan et Viet Nam. Les représentants du Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement ainsi que de la Fondation japonaise de recherche pour le financement des infrastructures mondiales ont également fait des déclarations.

59. Les hauts responsables ont reconnu que nombre de défis restaient à relever en matière de transport dans les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, notamment le manque d'investissement dans les infrastructures et les services de transport, les problèmes tenant à la situation géographique, l'impossibilité d'accéder avec efficacité et à un coût abordable à la mer, et dans le cas des petits États insulaires en développement éloignés, le coût prohibitif des transports maritimes et aériens.

60. Les hauts responsables ont reconnu que pour les petits États insulaires en développement, les liaisons maritimes étaient une question de survie, et ils ont réaffirmé que la connectivité maritime était extrêmement importante, dans la mesure où elle était un facteur indispensable à la promotion du commerce et du développement économique et un des catalyseurs du commerce entre les régions et à l'intérieur de celles-ci.

61. Les hauts responsables ont souligné que dans les pays ayant des besoins particuliers de la région, l'infrastructure des transports et la connectivité opérationnelle, les transports urbains et ruraux, ainsi que la sécurité routière étaient des questions particulièrement préoccupantes. Les infrastructures et services de transport pâtissaient des difficultés associées aux coûts élevés et à la mauvaise performance, ainsi que du manque de compétence au niveau institutionnel pour concevoir et appliquer les politiques et programmes. Des politiques et cadres novateurs et inclusifs, adaptés à la situation des pays ayant des besoins particuliers, étaient nécessaires pour développer la connectivité de transport durable à l'échelon

régional. Plusieurs mesures et initiatives avaient été adoptées en ce sens: a) modernisation par le Gouvernement du Pakistan des grands axes reliant les frontières de l'Afghanistan et de la Chine, ce qui avait permis de développer le trafic de transit, en particulier pour les pays en développement sans littoral de l'Asie centrale et de l'Asie du Sud; b) amélioration de la connectivité routière et ferroviaire au Tadjikistan avec l'Afghanistan, la Chine, la République islamique d'Iran, le Kirghizistan, le Pakistan et le Turkménistan; c) signature d'un accord sur les véhicules à moteur entre le Bangladesh, le Bhoutan, l'Inde et le Népal aux fins de l'établissement de systèmes intégrés de transport intermodal visant à faciliter l'accès à la mer pour le Bhoutan et le Népal, qui sont des pays enclavés; d) projet de ligne ferroviaire reliant Vientiane au port maritime de Vung Ang au Viet Nam et la voie rapide Vientiane-Hanoï permettant de concrétiser la connectivité ininterrompue en matière de transport entre la République démocratique populaire lao, qui est enclavée, et le Viet Nam.

62. Les hauts responsables ont reconnu les difficultés particulières auxquelles étaient confrontés les petits États insulaires en développement, dotés de ressources limitées et d'une économie fortement tributaire de la connectivité des transports aériens et maritimes. Les représentants de Kiribati et du Samoa ont demandé à bénéficier d'une assistance et d'un soutien permanent de la CESAP dans le cadre du prochain programme d'action régional pour la connectivité de transport durable, phase I (2017-2021), aux fins de la réalisation des objectifs de développement durable, y compris au moyen d'une approche sous-régionale tendant à regrouper tous les petits États insulaires en développement au sein de la région de la CESAP.

63. Le représentant du Bhoutan a souligné la nécessité de résoudre les problèmes posés par d'éventuelles asymétries lors de la négociation et de la mise en œuvre d'accords relatifs au transport et au transit.

64. Les hauts responsables ont reconnu les besoins particuliers des pays les moins avancés, des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement en matière de transport et ont appelé à redoubler d'efforts pour remédier à ces problèmes et connecter les pays concernés aux principaux réseaux infrastructurels de transport de la région, notamment aux ports, pour qu'ils puissent bénéficier d'un accès aux marchés mondiaux dans des conditions sûres, fiables et à un coût abordable. À ce sujet, les hauts responsables ont mis en évidence plusieurs domaines prioritaires: a) la facilitation du transport et de l'intégration du transport intermodal et de la logistique pour les pays les moins avancés et les pays en développement sans littoral; b) l'amélioration du transport urbain et rural ainsi que de la sécurité routière dans les pays en développement sans littoral, les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement; et c) le renforcement de la connectivité maritime pour les petits États insulaires en développement, y compris le transport maritime interinsulaire.

65. Le représentant du Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement a appelé l'attention sur les difficultés des pays ayant des besoins particuliers, notamment l'intégration commerciale limitée, les infrastructures de transport inadaptées et le coût élevé des transports. Il était essentiel de mettre en place des systèmes de transport de transit intégrés, efficaces et durables, faisant intervenir des infrastructures matérielles et immatérielles, si l'on voulait améliorer la connectivité des pays les moins avancés, des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires

en développement. Les hauts responsables ont pris note du fait que les pays avaient été invités à ratifier l'Accord de l'OMC sur la facilitation du commerce ainsi qu'à développer des couloirs de transit multimodal, et les partenaires de développement à accorder la priorité à la fourniture d'un appui coordonné pour le développement des transports dans les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement.

6. La connectivité rurale aux réseaux plus larges

66. Les hauts responsables étaient saisis de la note du secrétariat sur la connectivité rurale aux réseaux plus larges (E/ESCAP/MCT(3)/7).

67. Les représentants des membres et membres associés suivants ont fait des déclarations: Bangladesh; Indonésie; et Malaisie. Le représentant de l'Institut asiatique pour le développement des transports a également fait une déclaration.

68. Les hauts responsables ont reconnu l'importance du développement de la connectivité aux réseaux plus larges pour réduire la pauvreté, fournir un accès aux établissements de santé et d'éducation, et favoriser la croissance économique par un accès renforcé aux marchés, et ils ont souligné l'importance des défis qui leur avaient été posés afin de parvenir à une plus grande connectivité dans le cadre du réseau rural. De plus, il a été souligné qu'il était urgent d'envisager d'un œil favorable le financement de la connectivité rurale afin de relever le défi de la connexion des collectivités rurales isolées.

69. Les hauts responsables ont noté les problèmes rencontrés par les pays les moins avancés pour améliorer la connectivité rurale, y compris en matière de pénurie de terres, de qualité de construction des routes qui laissait à désirer, de véhicules surchargés et de sécurité des usagers de la route.

70. Les hauts responsables ont présenté les plans ou programmes particuliers qui avaient été établis pour renforcer la connectivité rurale, notant le rôle important de la connectivité rurale pour la réduction de la pauvreté: a) dans le nouveau plan de développement, le Gouvernement de Malaisie a souligné l'importance de fournir des installations assurant des services aux collectivités rurales et, à cet égard, 3 000 kilomètres de routes reliant les collectivités rurales aux villages et aux villes seraient construites et des services aériens ruraux seraient renforcés; b) l'octroi d'une aide financière opérationnelle aux entreprises de transport destinée à leur permettre de desservir les collectivités rurales en Indonésie; et c) la construction de 28 697 kilomètres de routes rurales au Bangladesh durant le sixième plan quinquennal (2011-2015).

71. Le représentant de l'Institut asiatique pour le développement des transports a proposé qu'une nouvelle approche des transports reposant sur l'adoption de l'idée d'un accès conçu en tant que droit soit adoptée en vue de la réalisation des objectifs de développement durable. L'analyse traditionnelle coûts-avantages était insuffisante en matière d'accès aux avantages de la connectivité rurale, car elle limitait l'établissement d'infrastructures rurales.

7. Le transport urbain durable

72. Les hauts responsables étaient saisis de la note du secrétariat sur le transport urbain durable (E/ESCAP/MCT(3)/8).

73. Les représentants des membres et membres associés suivants ont fait des déclarations: Bangladesh; Fédération de Russie; Japon; Malaisie; Népal; Pakistan; Sri Lanka; et Thaïlande. Les représentants des organisations suivantes ont également fait des déclarations: la Commission européenne; l'Organisation internationale du Travail; l'Association mondiale de la route; l'Union internationale des transports publics; et le Partenariat durable, transport à faible intensité de CO₂.

74. Les hauts responsables ont souligné l'importance des systèmes de transport urbain durables et ont mis l'accent sur le fait que l'accessibilité, la fiabilité, le confort et la sécurité en étaient les principaux attributs. Les hauts responsables ont exprimé leur appui à l'inclusion du transport urbain durable, à titre de l'un des thèmes, dans le programme d'action régional pour la connectivité de transport durable, phase I (2017-2021), et ont demandé une coopération renforcée dans le cadre de la mise en œuvre des activités entreprises en matière de transport durable.

75. Les hauts responsables ont noté l'importance de la connectivité du « premier kilomètre » et du « dernier kilomètre » dans les systèmes de transport urbain et ont été informés des diverses initiatives prises pour améliorer la connectivité du « premier kilomètre » et du « dernier kilomètre » telles que l'intégration modale, l'incitation au transport non motorisé, les systèmes de covoiturage et de parcs-relais, et la construction de routes de desserte, de passerelles piétonnes, de pistes cyclables, de pôles de transport multimodal.

76. Les hauts responsables ont été informés des efforts entrepris par les États membres pour élaborer des politiques nationales visant à l'amélioration des systèmes de transport public.

77. Les hauts responsables ont été informés des diverses initiatives et projets de politique mis en œuvre en vue d'améliorer les systèmes de transport urbain dans les villes, y compris: a) planification et mise en œuvre de projets de bus à haut niveau de service à Dhaka; au Grand Kuala Lumpur et à Klang Valley en Malaisie; et dans plusieurs villes en Indonésie; b) des projets de bus à haut niveau de service à Lahore, Islamabad et Rawalpindi et Multan au Pakistan étaient pleinement opérationnels; c) promotion de l'amélioration de la qualité des systèmes de transport urbain par la mise en pratique de la notion de qualité de l'infrastructure par le Gouvernement japonais; d) planification et mise en œuvre de projets de transport public au Grand Kuala Lumpur et à Klang Valley en Malaisie; à Bangkok; à Dhaka; à Lahore et à Karachi (Pakistan); et dans 16 villes en Inde; et à Katmandou; e) construction de centres/pôles de transport multimodal et de transport par rail léger à Colombo; et à Klang Valley (Malaisie); f) construction de parcs de stationnement aux terminaux en Malaisie; g) extension du système de transport et de l'aménagement de voies réservées pour les bus et les tramways à Moscou; et h) déploiement de systèmes de transport intelligents en matière de transport urbain en Indonésie.

78. La délégation russe a proposé d'organiser un séminaire régional conjoint avec la CESAP sur le thème du transport urbain durable en 2017, en Fédération de Russie.

79. La représentante de l'Organisation internationale du Travail a déclaré qu'une recherche sur le dialogue social et l'automatisation du métro avait été conduite en 2016 et que cette activité se poursuivrait en 2017 en vue de trouver de bonnes pratiques dans le cadre des processus de consultation des travailleurs et de dialogue social, parallèlement au déploiement de l'automatisation dans le réseau du métro.

80. Le représentant de la Commission européenne a déclaré que les principaux objectifs politiques de l'Union européenne étaient de réduire de moitié l'utilisation des voitures à carburant classique dans les zones urbaines et de mettre en place une logistique urbaine sans émissions de dioxyde de carbone dans les grands centres urbains d'ici à 2030. Les principales mesures de politique ont été les suivantes: l'adoption de plans de mobilité urbaine durable; la promotion des systèmes de transport intelligents; et l'établissement de lignes directrices sur l'amélioration des flux urbains de marchandises. Des mesures de sensibilisation, des études analytiques et des projets de financement entrepris en matière de cohésion régionale dans les domaines politique et infrastructurel ont compté parmi les autres initiatives engagées.

81. Le représentant du Partenariat durable, transport à faible intensité de CO₂ a mis en évidence les possibilités importantes d'intégrer plus profondément les activités menées dans le cadre des processus mondiaux tels que le Nouveau Programme pour les villes, les objectifs de développement durable et le processus de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques. Une transformation rapide de la mobilité urbaine était nécessaire pour faire face aux multiples défis posés par les encombrements urbains et les émissions de gaz à effet de serre afin d'appuyer le développement urbain durable. Le représentant a indiqué les possibilités d'œuvrer ensemble à la macro-feuille de route mondiale, au renforcement des capacités, au Rapport sur la situation mondiale en matière de transport urbain, à l'indice de transport urbain durable de la CESAP et dans le cadre d'une réunion régionale sur les transports et les changements climatiques.

82. Le représentant de l'Union internationale des transports publics a souligné la nécessité d'établir des autorités du transport urbain en intégrant tous les modes et dans une zone urbaine de mobilité quotidienne bien définie, et d'utiliser les systèmes de transport intelligents en tant qu'outil de politique pour améliorer les opérations. L'Union a exprimé le souhait de collaborer avec d'autres partenaires pour élaborer des programmes de formation dans les domaines du transport public et partager des informations sur la mobilité dans le cadre des bases de données urbaines et concernant l'indice d'innovation en matière de mobilité urbaine.

83. Le représentant de l'Association mondiale de la route a déclaré que le transport urbain durable multimodal était l'un de ses domaines de priorité et que « l'accès et la mobilité » était considéré comme le thème stratégique. L'efficacité des réseaux routiers et de la gestion du trafic était essentielle pour parvenir à la mobilité urbaine durable. Les Comités techniques sur les opérations de réseau routier et les systèmes de transport intelligents et la multimodalité durable dans les régions urbaines se sont réunis périodiquement et ont contribué à un échange d'informations internationales

particulièrement utile pour tous les professionnels et les administrateurs concernés.

8. L'amélioration de la sécurité routière

84. Les hauts responsables étaient saisis de la note du secrétariat sur l'amélioration de la sécurité routière (E/ESCAP/MCT(3)/9).

85. Les représentants des membres et membres associés suivants ont fait des déclarations: Arménie; Bangladesh; Cambodge; Fédération de Russie; Inde; Iran (République islamique d'); Kirghizistan; République de Corée; Sri Lanka; Tadjikistan; Thaïlande; et Viet Nam. Les représentants des organisations suivantes ont également fait des déclarations: la Commission européenne, l'Organisation internationale du Travail, l'Institut pour l'éducation à la circulation routière et l'Association mondiale de la route.

86. Les hauts responsables ont réaffirmé que les accidents de la route constituaient un problème grave étant donné son importance et ses répercussions négatives sur l'économie et le bien-être général de la population, en particulier pour les usagers de la route vulnérables et les groupes à faible revenu.

87. Les hauts responsables ont donné acte des engagements pris et de l'attention particulière accordée par les membres et les membres associés concernant l'amélioration de la sécurité routière.

88. Les hauts responsables ont souligné l'importance de la coopération et du partage de l'information, des connaissances et des meilleures pratiques en matière de sécurité routière entre les pays membres.

89. Les hauts responsables ont noté avec satisfaction les progrès accomplis dans la réduction du nombre des morts que font les accidents de la circulation en Arménie, au Bangladesh, en Fédération de Russie, en République de Corée et au Viet Nam. Ils ont noté, toutefois, que cette amélioration n'était pas encore suffisante pour permettre la réalisation de la cible 3.6 de l'objectif 3 des objectifs de développement durable et que des efforts redoublés étaient nécessaires.

90. Les hauts responsables ont été informés des progrès accomplis suivants dans le domaine de la gestion de la sécurité routière: a) la mise en service de l'organisme responsable désigné pour la sécurité routière en Arménie, au Bangladesh et au Cambodge; b) l'adoption de la cible de sécurité routière au niveau national en Arménie et en Thaïlande; c) l'élaboration et la mise en œuvre de politiques, stratégies et plans d'action nationaux en Arménie, au Bangladesh, au Cambodge, en République islamique d'Iran et en Thaïlande; d) la mise en œuvre de la stratégie de développement des transports, l'accent étant mis sur l'amélioration de la sécurité routière au Tadjikistan.

91. Les hauts responsables ont été informés des divers projets et initiatives infrastructurels mis en œuvre pour améliorer la sécurité routière, notamment: a) des audits de la sécurité routière en Arménie et au Viet Nam; b) l'installation d'équipements de sécurité routière tels que glissières de sécurité, ralentisseurs, marquage routier en Arménie; c) la construction de passages protégés tels que passerelles aériennes en Thaïlande; d) l'installation et la modernisation des panneaux de signalisation et des marquages routiers

en Arménie, en Iran (République islamique d') et Thaïlande; e) le traitement de sites dangereux ou de points noirs au Bangladesh et en Iran (République islamique d'); f) l'installation de caméras de surveillance à Sri Lanka et au Tadjikistan.

92. Les hauts responsables ont pris note des mesures prises pour la stricte mise en application et le contrôle plus rigoureux des violations au code de la route liées aux principaux facteurs de risque: la vitesse, l'alcool au volant, l'absence de port de casque et de ceinture de sécurité, en Arménie, au Cambodge, en Fédération de Russie, en Inde, à Sri Lanka et au Viet Nam afin de renforcer la législation en matière de sécurité routière.

93. Les hauts responsables ont noté avec satisfaction la mise en œuvre des programmes de sensibilisation, de communication et d'éducation en matière de sécurité routière, y compris un programme destiné aux enfants en Arménie, au Cambodge, en Fédération de Russie et à Sri Lanka. Ils ont également noté que des activités de formation et des séminaires sur la sécurité routière avaient été réalisés au Bangladesh, Kirghizistan et à Sri Lanka.

94. Les hauts responsables ont également été informés d'autres progrès divers accomplis, notamment dans les domaines suivants: a) les efforts visant à accroître le transfert modal de la route aux voies de navigation intérieure afin de réduire la pression exercée sur le transport routier et par conséquent le nombre des accidents de la route en Thaïlande et au Viet Nam; b) l'obligation d'utiliser le système de freinage anti-blocage (ABS) pour tous les véhicules en Inde; c) et l'amélioration de la prestation des soins consécutifs à des traumatismes au Bangladesh et en Inde; d) l'amélioration de la collecte des données en matière de sécurité routière en Arménie; et e) la création de l'institut de recherche sur les accidents au Bangladesh.

95. Les hauts responsables ont pris note de la présentation officielle du rapport d'étude sur la création d'une organisation routière intergouvernementale internationale dans le droit fil de l'Organisation maritime internationale et de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui contribuerait considérablement à l'amélioration de la sécurité routière. Ils ont aussi noté la demande faite au secrétariat d'organiser une réunion régionale pour examiner les résultats et les recommandations du rapport d'étude.

96. Les hauts responsables ont noté avec satisfaction l'offre faite par la Fédération de Russie de partager les données d'expérience et les connaissances techniques sur l'utilisation du système d'appel d'urgence en cas d'accident automobile lié au système de navigation par satellite GLONASS pour organiser en temps opportun des opérations de sauvetage en cas d'accidents de la route.

97. Les hauts responsables se sont félicités de l'offre faite par le représentant de la Fédération de Russie d'organiser conjointement avec la CESAP un séminaire sur la sécurité routière en 2017 en Fédération de Russie.

98. La représentante de l'Organisation internationale du Travail a déclaré que la Réunion sectorielle tripartite sur la sécurité et la santé dans le secteur du transport routier, tenue à Genève (Suisse) du 12 au 16 octobre 2015, avait adopté une résolution sur les entreprises de réseaux de transport – « Assurer le transport demain » – pour le secteur des taxis et une résolution concernant les meilleures pratiques en matière de sécurité du transport routier pour le

secteur du camionnage. L'action que l'Organisation internationale du Travail avait jusque-là menée, sous la forme d'un document d'orientation sur les politiques en matière de taxi ainsi que d'un manuel sur le camionnage, fournirait des outils utiles pour lutter contre les accidents impliquant des véhicules utilitaires.

99. Le représentant de la Commission européenne a informé les hauts responsables que la sécurité routière faisait partie intégrante de ses activités visant à réaliser les objectifs de développement durable. Depuis 2000, le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes de l'Union européenne avait été réduit de moitié, mais on dénombrait encore 70 tués chaque jour. Son objectif stratégique était de réduire de moitié le nombre des morts d'ici à 2020 et de s'approcher d'un taux de décès et de blessures graves équivalent à zéro d'ici à 2050, en s'appuyant sur les piliers de l'éducation, de l'ingénierie et du respect des lois et en se concentrant sur la lutte contre les excès de vitesse, le port de la ceinture de sécurité, la gestion de la sécurité infrastructurelle et l'adoption d'objectifs ambitieux assortis d'un suivi transparent. La volonté d'améliorer la sécurité routière à l'échelon mondial, l'échange d'informations ainsi que les partenariats a été exprimée collectivement.

100. Le représentant de l'Association mondiale de la route a déclaré que les accidents de la route qui se soldaient par des décès ou de graves blessures empêchaient de tirer profit de certaines possibilités. La sécurité était considérée comme un axe stratégique permettant d'améliorer la sécurité et l'efficacité du transport routier. Dans le cadre de son engagement à l'égard de Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020), l'Association encourageait un partage des meilleures pratiques afin d'améliorer la sécurité routière.

101. Le représentant de l'Institut pour l'éducation à la circulation routière a déclaré que 11 pays de l'Asie du Sud et du Sud-Est représentaient 30,4 % des décès à l'échelon mondial, dont 34 % étaient des motocyclistes. L'Institut avait pris une initiative importante en faveur de l'élaboration de codes de conduite, de procédures opérationnelles normalisées et de projets d'instruments juridiques pour le bon fonctionnement, en toute sécurité, des engins à deux roues motorisés en matière de politiques; les questions de comportement des motocyclistes et leur permis de conduire; les questions relatives aux infrastructures; le port du casque et de vêtements de sécurité; les questions de sécurité liées au véhicule; la réduction du nombre des blessures et des décès; la planification des transports; la gestion des données; et la durabilité. Il a proposé de partager le résultat de ces activités avec d'autres pays pour appuyer la mise en œuvre des politiques et mesures nationales visant à améliorer la sécurité routière.

C. Projet de programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021)
(Point 4 de l'ordre du jour)

102. Les hauts responsables étaient saisis du Projet de programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021) (E/ESCAP/MCT(3)/WP.1).

103. Les hauts responsables ont examiné les amendements proposés par les représentants des États membres suivants: Bangladesh; Fédération de Russie; Iran (République islamique d'); Timor-Leste; et Viet Nam. Les hauts

responsables ont examiné et ont été convenus de soumettre le Projet de programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021), tel qu'amendé, pour examen et adoption par le Segment ministériel.

104. Les hauts responsables ont exprimé leur appui à la création d'un comité de coordination interrégional sur les transports entre l'Asie et l'Europe, et ont demandé que le comité soit basé à la CESAP pour rendre plus fortement la nécessité d'une connectivité interrégionale pour les membres et membres associés de la CESAP.

D. Projet de déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique

(Point 5 de l'ordre du jour)

105. Les hauts responsables étaient saisis du projet de déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique (E/ESCAP/MCT(3)/WP.2)

106. Les hauts responsables ont examiné les amendements proposés par les représentants des États membres ci-après: Arménie, Bhoutan, Chine, Fédération de Russie et Iran (République islamique d'). Après en avoir débattu, les hauts responsables ont recommandé que le projet de déclaration ministérielle soit soumis aux ministres pour examen et adoption.

107. Les hauts responsables ont examiné et approuvé le projet de déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, tel que modifié, pour examen et adoption par le Segment ministériel.

108. Reconnaissant l'importance de la sécurité routière, les hauts responsables sont convenus d'aligner les cibles de réduction des accidents mortels pour toutes les catégories d'usagers de la route définies dans les objectifs relatifs à la sécurité routière régionale sur celles énoncées dans les objectifs de développement durable.

E. Questions diverses

(Point 6 de l'ordre du jour)

109. Les hauts responsables ont pris note des initiatives relatives à la connectivité de transport auxquelles participait le Bangladesh, telles que le réseau de la Route d'Asie, l'initiative de connectivité routière du Programme de coopération économique sous-régionale de l'Asie du Sud, l'Initiative du golfe du Bengale pour la coopération technique et économique multisectorielle, le Forum Bangladesh-Chine-Inde-Myanmar pour les couloirs de coopération économique régionale, et les couloirs de transport routier de l'Association sud-asiatique de coopération régionale. À cet égard, le Bangladesh a signé l'Accord sur les véhicules à moteur conclu entre le Bangladesh, le Bhoutan, l'Inde et le Népal.

110. Les représentants des organisations intergouvernementales et non gouvernementales ci-après ont présenté des exposés sur les activités dans le domaine des transports:

a) Le représentant du Partenariat pour des transports écologiques, à faible émission de carbone a insisté sur l'importance de l'intégration de

transports durables dans les politiques mondiales concernant le développement économique et les changements climatiques;

b) Le représentant de l'Association mondiale de la route a présenté les travaux de l'organisation et a informé les hauts responsables de la tenue prochaine de deux manifestations qu'elle organisait, à savoir le quinzième Congrès international de la viabilité hivernale, qui était prévu à Gdansk (Pologne), en février 2018 et le vingt-sixième Congrès international de la route, prévu à Abou Dhabi en octobre 2019;

c) Le représentant de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires a présenté les travaux de l'Organisation concernant le renforcement de la connectivité entre l'Asie et l'Europe et a donné des précisions aux hauts responsables sur sa convention, qui s'appliquait au trafic ferroviaire international;

d) Le représentant de l'Organisation mondiale des douanes a présenté son manuel sur le transport en transit, en date de 2014, et a informé les hauts responsables des travaux menés actuellement pour élaborer un manuel contenant des directives sur le transport en transit, qui devrait être publié lors de la Conférence mondiale sur le transport en transit devant se tenir à Bruxelles en juillet 2017.

F. Adoption du rapport du Segment hauts responsables

(Point 7 de l'ordre du jour)

111. Les hauts responsables ont adopté le présent rapport le 7 décembre 2016.

III. Organisation de la réunion

A. Ouverture, durée et organisation

112. Le Segment hauts responsables de la troisième session de la Conférence ministérielle sur les transports s'est tenu à l'Andreevski Ballroom de l'Hôtel Renaissance Moscow Monarch Centre à Moscou, du 5 au 7 décembre 2016.

113. La session a été ouverte par M. Nikolay Asaul, Ministre des transports adjoint de la Fédération de Russie. Le Directeur de la Division des transports de la CESAP a prononcé une allocution.

B. Participation

114. Les membres et membres associés de la CESAP ci-après ont participé au Segment hauts responsables de la Conférence: Afghanistan, Arménie, Azerbaïdjan, Bangladesh, Bhoutan, Brunéi Darussalam, Cambodge, Chine, Fédération de Russie, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d'), Japon, Kazakhstan, Kirghizistan, Kiribati, Malaisie, Mongolie, Myanmar, Nauru, Népal, Ouzbékistan, Pakistan, Palaos, Philippines, République de Corée, République démocratique populaire lao, République populaire démocratique de Corée, Samoa, Singapour, Sri Lanka, Tadjikistan, Thaïlande, Timor-Leste, Tonga, Turkménistan, Turquie, Tuvalu, Vanuatu et Viet Nam.

115. Était présent un représentant de l'Allemagne.

116. Étaient représentés les organismes et institutions spécialisées des Nations Unies ci-après: Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, Organisation des Nations Unies pour le développement industriel et Organisation internationale du Travail.

117. Étaient également représentées les organisations intergouvernementales, organisations non gouvernementales et autres organisations suivantes: Association du transport aérien international, Association mondiale de la route, Banque européenne pour la reconstruction et le développement, Commission économique eurasienne, Commission européenne, Fondation japonaise de recherche du Fonds pour l'infrastructure mondiale, Institut asiatique pour le développement des transports, Institute of Road Traffic Education, Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, Organisation mondiale des douanes, Partenariat pour des transports écologiques, à faible émission de carbone, Union internationale des chemins de fer, Union internationale des transports publics et Union internationale des transports routiers.

C. Élection du Bureau

118. Les hauts responsables ont élu le Bureau suivant:

Président:	M. Nikolay Asaul (Fédération de Russie)
Vice-Présidents:	M. M.A.N. Siddique (Bangladesh) M. Poumulinuku Onesemo (Samoa)
Rapporteur:	M. Voravuth Mala (Thaïlande)

D. Ordre du jour

119. Les hauts responsables ont adopté l'ordre du jour suivant:

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 la mise en œuvre de la Déclaration ministérielle 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 II (2012-2016).
3. Les grandes questions en matière de transports:
 - a) Les objectifs de développement durable et les transports;
 - b) La connectivité des infrastructures de transport à l'échelon régional;
 - c) La connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional;
 - d) Le renforcement de la connectivité des transports entre l'Asie et l'Europe;

- e) La connectivité des transports pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement;
 - f) La connectivité rurale aux réseaux plus larges;
 - g) Le transport urbain durable;
 - h) L'amélioration de la sécurité routière.
- 4. Projet de programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021).
 - 5. Projet de déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique.
 - 6. Questions diverses.
 - 7. Adoption du rapport du Segment hauts responsables.

Annexe

Liste des documents

<i>Cote du document</i>	<i>Titre du document</i>	<i>Point de l'ordre du jour</i>
<i>Distribution générale</i>		
E/ESCAP/MCT(3)/1	Étude et évaluation de la mise en œuvre de la Déclaration ministérielle 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 II (2012-2016)	2
E/ESCAP/MCT(3)/2	Les objectifs de développement durable et les transports	3 a)
E/ESCAP/MCT(3)/3	La connectivité des infrastructures de transport à l'échelon régional	3 b)
E/ESCAP/MCT(3)/4	La connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional	3 c)
E/ESCAP/MCT(3)/5	Le renforcement de la connectivité des transports entre l'Asie et l'Europe	3 d)
E/ESCAP/MCT(3)/6	La connectivité des transports pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement	3 e)
E/ESCAP/MCT(3)/7	La connectivité rurale aux réseaux plus larges	3 f)
E/ESCAP/MCT(3)/8	Le transport urbain durable	3 g)
E/ESCAP/MCT(3)/9	L'amélioration de la sécurité routière	3 h)
<i>Distribution limitée</i>		
E/ESCAP/MCT(3)/L.1	Ordre du jour provisoire	1
E/ESCAP/MCT(3)/L.2	Ordre du jour provisoire annoté	1
E/ESCAP/MCT(3)/WP.1	Projet de programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021)	4
E/ESCAP/MCT(3)/WP.2	Projet de déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique	5
E/ESCAP/MCT(3)/CRP.1	Projet de rapport du Segment hauts responsables	7
E/ESCAP/MCT(3)/CRP.2	Projet de déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique	4, 5
<i>Documents d'information</i>		
E/ESCAP/MCT(3)/INF/1 (en anglais seulement)	Information for participants	
E/ESCAP/MCT(3)/INF/2 (en anglais seulement)	Provisional list of participants	
E/ESCAP/MCT(3)/INF/3 (en anglais seulement)	Tentative programme	

E/ESCAP/MCT(3)/INF/4 (en anglais seulement)	Activities implemented under the Regional Action Programme for Transport Development in Asia and the Pacific, phase II (2012-2016)	2
--	--	---
