



# Conseil économique et social

Distr. limitée  
22 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

### **Rapport de la Conférence ministérielle sur les transports à sa troisième session**

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

1. La Conférence ministérielle sur les transports recommande à la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) l'approbation de la Déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, y compris le Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021) (voir le document E/ESCAP/MCT(3)/11).

#### **II. Compte rendu des travaux**

##### **A. 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 (Point 9 de l'ordre du jour)**

2. La Conférence était saisie des documents E/ESCAP/MCT(3)/10 et E/ESCAP/MCT(3)/L.4.

3. La Conférence a souligné le rôle important joué par le transport dans la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 étant donné les fonctions particulières assumées par ce secteur quant à la fourniture d'un accès aux personnes, à l'industrie et à l'agriculture en termes de possibilités économiques et sociales ainsi qu'au niveau de la lutte contre les changements climatiques. Elle a estimé que le transport favorisait la réalisation des objectifs de développement durable.

4. La Conférence a reconnu que le projet de déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique offrait un cadre opportun et pertinent pour la promotion du transport durable et de la connectivité dans la région. Le projet de déclaration ministérielle servait de feuille de route essentielle pour développer le secteur des transports et renforcer la coopération et l'intégration régionales. Il a également insufflé un

nouvel élan en vue de la concrétisation de la vision d'une connectivité ininterrompue fondée sur une infrastructure de qualité et des cadres politiques et juridiques de soutien.

5. La Conférence a exprimé son appui sans réserve au contenu des sept composantes du projet de programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021). Le programme d'action régional était important pour le développement durable et la connectivité de transport, et la mise en œuvre des mesures contenues dans le programme d'action régional contribuerait considérablement à la coopération et à la coordination entre les États membres et en leur sein.

6. La Conférence a réaffirmé l'importance des systèmes de transport intermodal intégrés pour parvenir à la connectivité de transport durable dans la région. À cet égard, elle a fait ressortir l'importance de la coopération entre les pays dans le cadre de la création et de l'exploitation des couloirs de transport intermodal, élément clef de la mise en œuvre du programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021).

7. La Conférence a recommandé, dans le cadre de la mise en œuvre du programme d'action régional, d'accorder la priorité: a) aux plans d'ensemble relatifs aux couloirs et aux liens entre les plans de développement de l'infrastructure de transport; b) à l'harmonisation des normes de construction, des normes techniques des moyens de transport, des politiques et réglementations en matière de transport sur la base de l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route de l'Asie, de l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs; et c) au développement des accords multilatéraux de facilitation du transport adaptés à la région et aux liens entre les accords de facilitation du transport bilatéraux et sous-régionaux.

8. La Conférence a noté avec satisfaction que de nombreux pays membres avaient accordé la priorité au développement du réseau de la Route d'Asie, du réseau du Chemin de fer transasiatique et du réseau des ports secs pour améliorer la connectivité nationale et régionale. Elle a reconnu que l'action menée actuellement par le secrétariat dans les domaines de l'établissement de normes et de la promotion de technologies nouvelles et innovantes pour le développement ultérieur du réseau de la Route d'Asie, du réseau du Chemin de fer asiatique et du réseau des ports secs revêtait une importance internationale.

9. La Conférence s'est félicitée de l'adhésion récente du Turkménistan à l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie, à l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et à l'Accord intergouvernemental sur les ports secs, et de la ratification par la République islamique d'Iran de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs. Elle a également constaté que le processus d'adhésion de la République démocratique populaire lao à l'Accord intergouvernemental sur les ports secs était parvenu à son stade final.

10. La Conférence a reconnu l'existence d'obstacles non physiques à l'efficacité du transport international et leurs incidences sur l'augmentation des coûts logistiques, et a souligné l'importance de l'élimination de ces entraves, notamment par l'harmonisation des règles et des règlements, des normes techniques et opérationnelles, et par la simplification de la documentation et des procédures.

11. La Conférence a exprimé son vif soutien à la création du comité interrégional de coordination sur les transports entre l'Asie et l'Europe étant donné l'importance d'un tel comité pour l'harmonisation des normes techniques et opérationnelles permettant d'assurer une connectivité ininterrompue entre ces deux régions.

12. La Conférence a reconnu l'importance de relier les collectivités rurales et éloignées aux réseaux plus larges s'agissant de la réduction de la pauvreté et du développement à long terme de la connectivité régionale.

13. La Conférence a fait ressortir l'importance de l'amélioration des politiques et systèmes de transport public pour accroître la part du transport public dans les zones urbaines, y compris la promotion des véhicules économes en énergie et du transport non motorisé, la réduction de l'utilisation des combustibles fossiles, la construction de systèmes de transport public rapide, l'amélioration des services de transport public, l'utilisation des systèmes de transport intelligents (STI), et l'intégration des différents modes de transport.

14. La Conférence a reconnu les fermes engagements des États membres à l'égard de la réduction du nombre des tués et des blessés sur la route par la mise en œuvre de politiques, de stratégies et d'activités dans les domaines de la gestion de la sécurité routière, des routes plus sûres, des véhicules plus sûrs, des usagers de la route plus prudents et des soins dispensés aux victimes d'accidents de la route. La Conférence a reconnu que les systèmes de transport intelligents (STI) pouvaient jouer un rôle important dans l'amélioration de la sécurité routière.

15. La Conférence a pris note avec satisfaction de l'offre faite par la délégation russe d'organiser une formation professionnelle pour les ingénieurs des transports afin de renforcer leurs capacités dans le cadre de l'amélioration de l'infrastructure de transport.

16. La Conférence a pris note avec satisfaction de l'offre faite par la délégation japonaise de collaborer avec le secrétariat pour partager les données d'expérience avec les États membres dans les domaines de la sécurité routière et du transport urbain durable tels que le développement des lignes ferroviaires urbaines, l'augmentation de la part modale du transport public et la mise en œuvre de la notion de qualité de l'infrastructure.

17. La Conférence a pris note avec satisfaction de l'offre faite par la République de Corée de fournir un appui technique et de partager des données d'expérience en coopération avec le secrétariat afin d'aider les pays en développement à construire une infrastructure de transport adéquate.

18. La délégation du Myanmar a demandé une aide en termes de renforcement des capacités pour doter d'un ensemble de compétences professionnelles ses fonctionnaires.

19. La délégation du Samoa a demandé au secrétariat d'organiser un atelier de renforcement des capacités au Samoa à l'appui du développement de la connectivité de transport pour les petits États insulaires en développement.

20. La Conférence a noté que les points 1 à 7 de l'ordre du jour avaient été confiés aux hauts responsables, dont les conclusions et recommandations étaient consignées dans leur rapport (E/ESCAP/MCT(3)/10). Elle a fait siennes les conclusions et recommandations des hauts responsables.

21. Dans les déclarations qu'ils ont faites au cours du débat de politique générale de la Conférence, les ministres et représentants ont donné des précisions concernant l'évolution de la situation, les problèmes, les expériences positives et les initiatives de politique générale intéressant leur pays.

22. L'Afghanistan a reconnu l'importance du développement de son infrastructure de transport et a souligné que l'essor continu du secteur des transports au cours des quelques dernières décennies s'était traduit par la reconstruction d'autoroutes et d'aéroports. Dans le secteur ferroviaire, le Gouvernement prévoyait de construire 5 000 kilomètres de voies ferrées pour assurer des liaisons à l'échelon national, tout en renforçant sa collaboration avec les pays voisins pour développer des liaisons transfrontalières. Ainsi, des liaisons ferroviaires avaient été établies avec le Tadjikistan et l'Ouzbékistan, ce qui permettait d'assurer une connectivité avec la Chine, la Fédération de Russie et le Kazakhstan. Une liaison ferroviaire avec le Turkménistan avait été récemment inaugurée, alors qu'on travaillait actuellement à une liaison ferroviaire avec la République islamique d'Iran avec laquelle l'Afghanistan avait signé un accord pour obtenir un accès aux ports secs. Dans le même temps, pour relier l'Afghanistan à l'Europe, un accord entre cinq parties était en préparation entre l'Afghanistan, l'Azerbaïdjan, la Géorgie, la Turquie et le Turkménistan.

23. L'Arménie continuait d'accorder la priorité à la réhabilitation et à la modernisation de son infrastructure de transport, y compris sur les axes des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique. L'Arménie élaborait également des systèmes intégrés de transport intermodal et de logistique, y compris un projet de port sec qui devrait être développé à côté de l'aéroport international d'Erevan. Elle travaillait aussi sur des questions liées à la facilitation du transport transfrontalier, par l'amélioration de son cadre juridique et le renforcement de ses capacités institutionnelles. Des routes et des lignes ferroviaires nouvelles avaient été construites le long du Couloir international de transport Nord-Sud pour relier l'Asie et l'Europe, y compris le « Couloir de transport Europe-Caucase-Asie », pour fournir un accès aux ports secs sur la Mer noire et en République islamique d'Iran. L'amélioration de la sécurité routière et de la connectivité aux zones rurales faisait également l'objet d'une attention accrue.

24. En tant que pays sans littoral, l'Azerbaïdjan travaillait à la diversification de ses axes de transport, à l'utilisation rationnelle des points de transit et à la simplification des procédures de passage des frontières. Il a mis l'accent sur certains des projets prévus ou en cours qui étaient destinés à renforcer la connectivité entre l'Asie et l'Europe, y compris le projet ferroviaire Bakou-Tbilissi-Kars qui contribuait au développement du « Couloir de transport Europe-Caucase-Asie » et la construction d'un tronçon de huit kilomètres et d'un pont pour relier à l'avenir son réseau ferroviaire à celui de la République islamique d'Iran, dans le cadre du projet de couloir Nord-Sud reliant le golfe Persique à la mer Baltique. L'Azerbaïdjan accordait également une grande attention au développement et à l'entretien des autoroutes d'importance internationale et à l'amélioration de son secteur maritime par l'introduction de nouveaux pétroliers et ferries, ainsi qu'à la construction du port international de Bakou. Il déployait également des efforts importants dans le cadre de l'exploitation de son potentiel de transit, dans l'établissement de centres logistiques et dans la mise en œuvre de mesures de facilitation de transport transfrontalier.

25. Le Cambodge accordait une haute priorité au développement de l'infrastructure de transport. Les améliorations récentes apportées à l'infrastructure du pays s'étaient traduites par une croissance moyenne du produit intérieur brut de 7 % par an et par une baisse du taux de pauvreté atteignant 15 % contre 40 % en 2006. Certains projets importants avaient été récemment achevés comme: a) l'expansion et la modernisation des aéroports à Phnom Penh, Siem Reap et Sihanoukville; b) l'expansion du port en eau profonde de Sihanoukville et la construction d'un nouveau port fluvial à Phnom Penh; c) l'achèvement du tronçon ferroviaire reliant le réseau national au réseau thaïlandais; et d) la construction des dépôts intérieurs de conteneurs et l'approbation par le Gouvernement de nouvelles zones économiques spéciales. Le Cambodge avait ratifié un certain nombre d'accords et de protocoles, y compris les accords bilatéraux sur le transport routier avec la République démocratique populaire lao, la Thaïlande et le Viet Nam.

26. La Chine a souligné l'importance de la connectivité de transport durable et le rôle du secteur des transports dans la stimulation du dynamisme économique et commercial mondial. Elle a noté la contribution du réseau de la Route d'Asie, du réseau du Chemin de fer transasiatique et du réseau des ports secs quant à la création d'opportunités économiques et à la promotion du développement social. La Chine déployait des efforts pour achever son Système de transport moderne et complet, sûr, efficace, vert et intelligent d'ici à 2020, en vue d'optimiser la combinaison des divers modes de transport, de rationaliser l'utilisation des ressources de transport urbain et de promouvoir le transport à faible émission de carbone. Le but de l'initiative « Une ceinture, une route », proposée par la Chine, était de promouvoir le développement économique et la prospérité des pays le long des couloirs « Une ceinture, une route » par une connectivité renforcée des réseaux de transport complets dans les différents pays. L'initiative « Une ceinture, une route » serait développée en partant du principe d'une large consultation, d'une contribution conjointe et d'avantages partagés entre tous les pays concernés. La Chine a souligné le rôle potentiel de la Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures et du Fonds pour l'infrastructure Route de la soie quant à la mise en œuvre de la connectivité de transport.

27. L'Indonésie a reconnu le rôle majeur et la contribution des transports pour le développement économique et social. Dans ce contexte, elle a continué de construire et d'améliorer des routes, des voies ferrées, des aéroports et des ports secs pour renforcer son réseau d'infrastructure, afin de réaliser un système intégré de transport intermodal et de logistique efficace et efficient. Pour ce faire, l'Indonésie utilisait des modalités de partenariat public-privé dans le cadre de la mise en œuvre de son plan de développement national à moyen terme. Elle a également fait état de la mise en œuvre de différentes initiatives destinées à assurer la durabilité en matière de système de transport, à savoir l'amélioration du transport public urbain et l'utilisation des systèmes de transport intelligents. L'Indonésie a fait part de sa détermination à améliorer la sécurité routière comme en témoignaient les programmes déjà mis en place tels que les zones de sécurité scolaires, le prix du meilleur conducteur de transport public et l'inspection des transports publics. Activement engagée en matière de connectivité Asie-Europe, l'Indonésie accueillerait la quatrième Réunion Asie-Europe des ministres des transports.

28. La République islamique d'Iran a mis l'accent sur les tronçons routiers et ferroviaires manquants, l'obsolescence de la flotte des véhicules et du matériel roulant, la complexité des formalités au passage des frontières et l'absence d'investissement, éléments qui constituaient des obstacles importants à l'efficacité et à la fluidité des opérations de transport. Ces

facteurs compromettaient la sécurité de l'exploitation des transports. La République islamique d'Iran avait récemment collaboré avec le Kazakhstan et le Turkménistan à la construction d'une ligne ferroviaire reliant les trois pays et avait achevé une liaison ferroviaire avec la frontière afghane. Elle collaborait également avec l'Azerbaïdjan pour relier leurs réseaux ferroviaires et prendre des mesures favorisant les investissements étrangers dans les projets de transport axés sur le rail. La République islamique d'Iran avait signé un certain nombre d'accords de transport et de transit ou y avait adhéré, notamment l'Accord intergouvernemental sur les ports secs. De plus, dans un souci d'amélioration de la sécurité routière, elle avait lancé un plan d'action national de sécurité routière couvrant la période 2015-2020.

29. Le Japon a souligné le rôle du secteur des transports dans la réalisation des objectifs de développement durable et a indiqué que la demande d'infrastructure de transport dans la région de la CESAP continuerait d'augmenter. Le Japon était disposé à répondre à cette demande en mettant à disposition une aide financière. Toutefois, le fait de répondre aux besoins d'infrastructure exigeait également que l'on veille à la qualité de l'infrastructure de transport, de telle sorte qu'elle soit écologique et résiliente aux changements climatiques. S'agissant du transport urbain durable, le Japon a souligné la nécessité d'un transfert modal vers le rail afin de réduire les émissions de dioxyde de carbone et l'ampleur des encombrements. Il a également fait part de son expérience de l'augmentation de la part modale du rail dans le transport urbain, laquelle est passée à 50 % contre 10 % pour les véhicules particuliers ainsi que de son expérience dans la réduction du nombre annuel des tués sur la route qui était passé de 16 000 en 1970 à 4 000 en 2015.

30. Le Kazakhstan accordait une grande importance à la diversification des couloirs internationaux de transport, l'accent étant mis sur la construction de nouvelles voies ferrées et routes dans le cadre des programmes de transport internationaux et régionaux. Ces programmes, pour lesquels le Kazakhstan avait déjà investi 23 milliards de dollars et envisageait d'investir 11 milliards de dollars de plus, étaient destinés à améliorer l'efficacité du transit de marchandises entre l'Asie et l'Europe. Parmi les autres projets clefs, on comptait la nouvelle ligne ferroviaire récemment achevée permettant le transit vers la République islamique d'Iran en passant par le Turkménistan et la poursuite des travaux sur le projet de couloir de l'Europe occidentale à la Chine occidentale. Le Kazakhstan collaborait également avec l'Azerbaïdjan, la Chine, la Géorgie, la Turquie et l'Ukraine dans le cadre d'un Comité de coordination pour le transport international multimodal transcaspéen. Le Kazakhstan accordait aussi la priorité au développement d'une logistique efficace et, à cet égard, avait mis en place un grand port sec à Khorgos, à la frontière avec la Chine, et, dans le cadre de l'Union économique eurasienne, avait créé une entreprise commune de transport et de logistique pour exploiter le potentiel du trafic intermodal entre la Chine et l'Europe.

31. Au moyen de ses politiques de transport, la République démocratique populaire lao s'efforçait de transformer sa situation de pays enclavé en développant sa desserte terrestre. Toutefois, elle a reconnu que l'insuffisance de ressources financières continuait de constituer un obstacle sur la voie du développement de l'infrastructure dont elle avait besoin, et elle avait pris des mesures pour encourager une plus grande participation du secteur privé au financement des projets relatifs aux transports. Reconnaisant l'importance d'une logistique efficace, le Gouvernement continuait de développer le port sec de Savannakhet en vue d'en faire un modèle de référence pour le développement futur d'installations similaires dans le pays. Le Gouvernement reconnaissait également l'importance de la coopération entre

l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) et les Nations Unies pour faire progresser le Programme de développement à l'horizon 2030.

32. La Malaisie a annoncé qu'elle était fermement résolue à mettre en œuvre le Programme de développement durable à l'horizon 2030 et qu'elle avait déjà pris un certain nombre de mesures pour promouvoir le déploiement des technologies vertes dans les transports terrestre, maritime et aérien afin de réduire les émissions de carbone du pays de 40 % d'ici à 2020. À cet égard, la Malaisie œuvrait à la promotion de l'utilisation des véhicules économes en énergie, en particulier pour les taxis et les autobus publics, et participait activement aux initiatives mondiales telles que le mécanisme de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) promu par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans le cadre de son onzième plan pour la Malaisie, la Malaisie prenait également des mesures pour développer la connectivité intra- et interrégionale au moyen de projets d'infrastructure de grande envergure tels que la ligne ferroviaire à grande vitesse entre Kuala Lumpur et Singapour, l'Autoroute Pan-Bornéo et le projet de liaison ferroviaire entre Singapour et Kunming. Consciente de la nécessité d'assurer un transport fluide avec ses voisins, les pays membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, la Malaisie avait également signé un certain nombre d'accords-cadres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est. Conformément à la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière (2011-2020), la Malaisie avait aussi adopté un plan pour la sécurité routière pour la période 2014-2020.

33. Le Myanmar accordait une grande importance au développement et à la réalisation d'une connectivité de transport efficace par le biais de: a) la modernisation de son infrastructure routière et ferroviaire; b) la construction de nouveaux ports et aéroports; et c) l'application de l'Accord-cadre de l'ASEAN sur la facilitation du transport de marchandises en transit et la ratification de l'Accord-cadre de l'ASEAN sur le transport multimodal. Pour faciliter l'intégration régionale, le Myanmar participait également à de grandes initiatives internationales telles que les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique. Conscient du fait que les questions liées à la sécurité routière devaient être traitées au plus haut niveau, le Myanmar avait récemment mis en place le Conseil national pour la sécurité routière, sous l'égide de son Vice-Président.

34. Le Népal avait entrepris d'intégrer les objectifs de développement durable dans son plan de développement national, au titre duquel la construction de huit couloirs de transport nord-sud était en cours afin d'améliorer les liaisons avec la Chine et l'Inde. En outre, un projet de voie rapide reliant Katmandou à la plaine du Térai était en cours d'élaboration. Un plan d'action national pour la sécurité routière (2013-2020) était actuellement mis en œuvre, l'objectif étant de réduire de moitié le nombre d'accidents mortels d'ici à 2020. Pour améliorer les transports urbains, le Népal avait développé la flotte de bus à Katmandou et envisageait de mettre en place un système de transport public rapide. Le Gouvernement avait récemment imposé l'obligation aux municipalités d'élaborer des plans directeurs d'urbanisation. Le Népal attendait avec impatience l'application de l'Accord sur les véhicules à moteur conclu avec le Bangladesh, le Bhoutan, l'Inde et le Népal, qui permettrait un meilleur accès du pays aux ports maritimes.

35. Le Pakistan avait la ferme volonté de mettre en place une infrastructure efficace et la connectivité à l'échelle institutionnelle. À cet égard, le couloir économique Chine-Pakistan était un projet phare du Gouvernement pakistanais, dont les effets bénéfiques devraient finir par se répercuter sur l'Europe, le Moyen-Orient et les pays occidentaux. Le Pakistan

avait en outre pris un certain nombre de mesures visant à faciliter les transports et la logistique, telles que le lancement d'un système intégré de gestion du commerce de transit et l'adoption d'une loi sur les prestataires de services logistiques. Il était en passe de conclure la procédure pour devenir partie à l'Accord intergouvernemental sur les ports secs. Pour améliorer les transports urbains, des systèmes de transport à haut niveau de service avaient déjà été mis en place à Islamabad, Lahore et Rawalpindi et d'autres étaient en cours de construction à Karachi et à Multan. Reconnaisant le coût élevé des accidents de la route, le Pakistan avait intégré la sécurité routière dans sa politique nationale de transport et créé un conseil national pour la sécurité routière au niveau ministériel et un comité directeur national aux échelons fédéral et provincial.

36. La République de Corée a souligné qu'elle avait entrepris un vaste programme de recherche et développement dans les domaines de l'efficacité énergétique et des technologies vertes, en vue de réduire les encombrements et de contribuer à la protection de l'environnement. Elle a réaffirmé son souhait de faire part de son expérience et d'apporter une assistance technique à d'autres pays en matière de développement et d'application de nouvelles technologies susceptibles d'assurer une plus grande durabilité dans le secteur des transports.

37. La Fédération de Russie a mis en évidence l'initiative du Président Vladimir Poutine visant à établir un modèle d'intégration pour l'Eurasie à plusieurs niveaux, sous la forme d'un Grand Partenariat eurasiatique, qui fournira les conditions du développement futur de la région Asie-Pacifique.

38. À cet égard, elle s'attachait en priorité à accroître la capacité des lignes principales Baïkal-Amour et du Transsibérien et à développer la Voie maritime du Nord ainsi que l'axe routier international reliant l'Europe et l'ouest de la Chine, comprenant une desserte allant de la région de l'Oural Sud au Bélarus. La mise en place de systèmes de transport intelligents et du système mondial de satellites de navigation (GLONASS) était considérée comme faisant partie intégrante du développement de l'infrastructure de transport.

39. Elle attachait par ailleurs une grande importance à la modernisation des réseaux routiers reliant l'Asie et l'Europe et à la poursuite du développement des ports maritimes dans la région extrême-orientale du pays, dont le volume d'activité s'était récemment considérablement accru.

40. Les principaux axes de développement à venir du système de transport du pays étaient les suivants: a) développement d'infrastructures permettant le transport direct ou multimodal des marchandises; b) harmonisation de la législation relative aux transports; c) renforcement de la sécurité routière et mise en place de systèmes de transport urbain durables; d) facilitation du transport international et simplification des formalités au passage des frontières; et e) déploiement de systèmes de navigation par satellite, y compris le système mondial de satellites de navigation (GLONASS).

41. La Fédération de Russie s'est en outre félicitée du nombre croissant de parties à l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie, à l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et à l'Accord intergouvernemental sur les ports secs et a pris note avec satisfaction de la signature, durant la Conférence, de l'Accord intergouvernemental sur les transports routiers internationaux le long du réseau de la Route d'Asie.



42. En tant que petit État insulaire en développement, le Samoa a souligné l'importance de la connectivité maritime et aérienne. À ce titre, le Gouvernement avait consacré ses ressources financières limitées au développement des ports et aéroports. Des projets connexes comprenaient la modernisation des pistes et d'autres installations ainsi que la construction d'une nouvelle aérogare à l'aéroport international de Faleolo, l'expansion du débarcadère d'Apia et la modernisation des infrastructures portuaires existantes, l'amélioration des liaisons routières avec l'aéroport international grâce à l'élargissement des voies existantes et la construction de nouvelles routes capables de résister aux changements climatiques. Le Samoa venait de conclure un accord bilatéral de desserte aérienne avec la Chine et envisageait des accords analogues avec les Émirats arabes unis, Singapour et la Turquie.

43. Sri Lanka a insisté sur le fait que, en tant que pays insulaire, les seules liaisons terrestres possibles passaient par le service de transbordeur avec l'Inde. Ainsi, la ligne ferroviaire menant à la jetée de Talaimannar avait été reconstruite, tandis que la remise en état de la jetée même était prévue. S'agissant d'autres tronçons du réseau ferré du pays, des travaux étaient en cours pour relever la vitesse d'exploitation de 80 kilomètres à l'heure à 100 kilomètres à l'heure, tandis qu'un programme d'électrification arrivait à terme. Dans le secteur routier, des travaux étaient entrepris actuellement pour étendre la voie rapide sud, achever les voies périphériques rapides à Colombo et mener une étude de conception de la voie rapide centrale qui assurerait la liaison intérieure entre le nord et le sud du pays. Sri Lanka avait en outre construit des routes en béton dans les zones rurales, en vue d'améliorer la connectivité « du dernier kilomètre ».

44. Reconnaissant que les transports durables constituaient un élément clef du Programme 2030, la Thaïlande avait formulé un plan stratégique sur 20 ans pour le développement des transports, qui visait à parvenir à des transports efficaces, écologiques, accessibles à tous et novateurs. Le Gouvernement avait engagé un plan d'investissement sur plusieurs années visant à développer l'infrastructure ferroviaire du pays de manière à favoriser le transfert modal de la route à la voie ferrée. Le Gouvernement avait pour objectif de réduire l'utilisation des combustibles fossiles et de diminuer les émissions de dioxyde de carbone de 20 % d'ici à 2030. Ces politiques étaient appuyées par le déploiement de technologies novatrices dans le secteur des transports. Le Gouvernement avait également la volonté de promouvoir l'accès de tous aux services de transport et de prendre des mesures pour réduire de 50 % le nombre de décès et de traumatismes liés aux accidents de la route d'ici à 2020.

45. En tant que pays enclavé, le Tadjikistan axait sa croissance économique sur le développement de la connectivité de transport à l'échelle internationale et régionale; à cet effet, il avait déjà exécuté 38 projets d'infrastructures de transport, d'une valeur totale de 1,2 milliard de dollars É.-U. depuis son accession à l'indépendance. Le Tadjikistan attachait une grande importance à la création de couloirs de transport internationaux, y compris un couloir nord-sud reliant l'Europe à l'océan Indien et un couloir est-ouest reliant la Chine et l'Asie du Sud-Est à l'Europe. Le Tadjikistan faisait cadrer le développement des infrastructures avec les stratégies et programmes visant à améliorer le transport transfrontalier, à renforcer la sécurité routière et à mettre en place un système de transport intermodal et de logistique. Il était devenu partie à 35 accords multilatéraux et conventions, parmi lesquels l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie, l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et l'Accord intergouvernemental sur les ports secs.

46. La Turquie a souligné que la coopération internationale était une condition préalable au développement de la connectivité de transport en Asie et dans le Pacifique. Pour offrir des possibilités économiquement attrayantes de transit entre la Chine et l'Europe, la Turquie avait entrepris de développer le couloir intermédiaire, comprenant le projet de voie ferrée Bakou-Tbilissi-Kars et la ligne ferroviaire à grande vitesse Edirne-Kars. Il était escompté que ce couloir intermédiaire, considéré comme une Route de la Soie moderne, apporte aussi des bienfaits socioéconomiques considérables aux pays enclavés de l'Asie centrale. À l'appui de son ambition en matière de développement de couloirs, la Turquie avait investi 20 milliards de dollars É.-U. dans son infrastructure ferroviaire depuis 2002 et prévoyait d'y consacrer encore 40 milliards de dollars É.-U. sur les dix prochaines années. S'agissant du secteur routier, la Turquie prévoyait de développer les couloirs est-ouest et nord-sud et avait proposé que 5 247 kilomètres de son réseau autoroutier soient inclus dans le réseau routier eurasiatique. Les investissements avaient été axés sur le relèvement des normes de conception routière, ce qui avait permis la construction d'un réseau de 25 000 kilomètres de routes à deux voies, contre 6 000 kilomètres 14 ans auparavant. Ces efforts avaient abouti à une diminution notable du nombre d'accidents de la route. Par ailleurs, la Turquie prévoyait de développer l'ensemble de ses ports afin de faire passer la capacité de manutention de conteneurs du pays à 32 millions d'équivalents vingt pieds (EVP) par an.

47. Le Viet Nam avait mis l'axe 1 de la Route d'Asie aux normes de la classe I et achevé la construction de l'axe 14 de la Route d'Asie entre Haiphong et Lào Cai. Le Gouvernement prévoyait de moderniser l'ensemble du réseau de la Route d'Asie dans le pays de manière à ce qu'il rentre au moins dans la classe III d'ici à 2020. Il envisageait également la construction de routes reliant Hanoï à Vientiane et Hô Chi Minh-Ville à Phnom Penh. Le pays modernisait ses infrastructures ferroviaires pour faire passer la vitesse moyenne sur le réseau à 90 kilomètres à l'heure et se préparait également à investir dans des trains à grande vitesse. Il avait signé des accords bilatéraux et multilatéraux de transport routier en vue de promouvoir le commerce, l'investissement et le tourisme entre le Viet Nam et les pays voisins. De plus, il accordait une attention particulière à l'amélioration de la sécurité sur ses routes et avait réussi à réduire le nombre d'accidents mortels à moins de 9 000 par an. Pour améliorer la sécurité routière à l'avenir, il était notamment prévu de renforcer le contrôle des transporteurs routiers, d'augmenter la part modale du rail, de continuer à réaliser des audits de sécurité routière pour toutes les nouvelles routes, d'équiper tous les véhicules utilitaires de technologies de localisation et de réviser le code de la route.

48. La représentante de l'Organisation internationale du Travail (OIT) a rappelé que les principes et piliers du travail décent étaient pris en compte dans l'objectif de développement durable numéro 8. La demande de services de transport et l'emploi dans ce domaine avaient progressé au cours des vingt dernières années, mais les conditions de travail des chauffeurs professionnels s'en ressentaient négativement. Les conditions d'emploi et l'égalité des conditions de concurrence dans l'industrie des transports routiers et dans le secteur des taxis suscitaient des préoccupations dans le monde entier. L'OIT a appelé les gouvernements à ne pas se concentrer uniquement sur le développement économique, technologique et infrastructurel, mais à prendre également en considération l'amélioration des conditions sociales dans les services de transport, afin d'assurer la pérennité du secteur.

49. La représentante de l'Organisation mondiale des douanes a indiqué que la coopération entre les douanes et le secteur des transports était essentielle afin de garantir la connectivité durable des chaînes d'approvisionnement mondiales. L'Organisation estimait que les coûts élevés du commerce international étaient liés au transport et à l'exécution des formalités administratives. L'élimination des entraves inutiles et néfastes aux opérations de transit contribuerait à accroître le volume des échanges, à améliorer l'interconnexion des marchés mondiaux et à intégrer les pays en développement sans littoral périphériques dans les chaînes d'approvisionnement mondiales. L'Organisation procédait actuellement à l'élaboration de directives relatives au transit destinées à aider les gouvernements à établir des systèmes de transit efficaces.

50. Le représentant de la Coopération économique de la mer Noire a souligné le rôle important que jouaient ses pays membres pour améliorer et accélérer la connectivité entre l'Asie et l'Europe. Pour promouvoir des systèmes de transport durable, l'Organisation avait redoublé d'efforts pour favoriser le développement des infrastructures routières et maritimes et faciliter le transport des marchandises par route dans la zone de la mer Noire. Elle avait largement contribué à doter ses États membres d'infrastructures modernes et de procédures de transport efficaces, propres à favoriser la croissance du commerce, du tourisme, des investissements dans les infrastructures et du développement économique au niveau intrarégional.

51. Le représentant de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer a informé la Conférence de l'histoire de sa création et de son développement, ainsi que de sa structure organisationnelle. L'Organisation avait coordonné le transport ferroviaire international et fixé des normes communes applicables à ses pays membres. Elle avait également planifié 13 nouveaux couloirs ferroviaires reliant l'Asie et l'Europe. Elle avait aidé ses membres à simplifier les procédures de transport transfrontalier afin d'améliorer le transport ferroviaire international le long des couloirs de transport ferroviaire Asie-Europe. Peu gourmand en énergie et respectueux de l'environnement, le rail était un mode de transport appelé à jouer un rôle important dans la réalisation des objectifs du Programme de développement durable à l'horizon 2030.

52. Le représentant de l'Organisation de Shanghai pour la coopération a indiqué que l'Organisation accordait la priorité à la coopération dans le secteur des transports. Elle avait élaboré un certain nombre d'accords, de stratégies, de programmes et de plans d'action se rapportant au transport routier, aux douanes, au transit et au développement des infrastructures de transport. Ses États membres, avec le concours du secrétariat, avaient signé, en 2014 à Douchanbé, l'Accord intergouvernemental de l'Organisation de Shanghai pour la coopération visant la facilitation des transports routiers internationaux. Cet accord visait à instaurer les fondements juridiques de l'harmonisation des conditions de transport routier et de la simplification des procédures de transport entre la Chine, la Fédération de Russie et les pays d'Asie centrale, ainsi qu'à l'intérieur de ces pays, et à promouvoir la connectivité et l'intégration régionales et sous-régionales.

53. Le représentant de la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés a indiqué qu'afin d'accroître la connectivité des transports dans la région Asie-Pacifique, les organisations internationales et les entreprises de transport pouvaient coopérer avec les gouvernements dans trois grands domaines: a) conseiller les gouvernements en ce qui concerne l'élaboration de politiques de transit; b) aider les gouvernements à améliorer les infrastructures de transport, la connectivité opérationnelle et le

renforcement des capacités; et c) contribuer à l'évaluation de l'efficacité des politiques de transport. La Fédération était favorable à l'adoption d'un mécanisme fluide de communication des informations, dans les sens vertical et horizontal, entre les organismes gouvernementaux, les organisations industrielles et les entreprises, dans le cadre de l'élaboration, de la mise en œuvre et de l'évaluation des politiques commerciales, afin d'assurer pleinement la connectivité de transport.

54. Le représentant de l'Institut asiatique pour le développement des transports a souligné la nécessité d'opter pour les modes les plus adaptés du point de vue social, de veiller à ce que les transports soient accessibles aux populations rurales et de réduire le nombre de véhicules à passagers sur les routes, ce qui passait nécessairement par un changement de mentalité. Il a également souligné qu'il était essentiel de faire preuve d'une ferme volonté et d'une grande sagacité pour résoudre les problèmes d'ordre économique et politique dans ce domaine.

#### **B. Questions diverses**

(point 10 de l'ordre du jour)

55. Aucune question n'a été examinée au titre de ce point de l'ordre du jour.

#### **C. Adoption de la déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, comprenant un programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021)**

(point 11 de l'ordre du jour)

56. La conférence était saisie d'un projet de déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, comprenant un programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021), tel que figurant en annexe (voir E/ESCAP/MCT(3)/L.4).

57. La Conférence a adopté par acclamation la Déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, comprenant un programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021) (voir le document E/ESCAP/MCT(3)/11).

#### **D. Adoption du rapport de la Conférence**

(point 12 de l'ordre du jour)

58. Le rapport de la Conférence ministérielle sur les transports, troisième session, a été adopté à l'unanimité le 9 décembre 2016.

### **III. Organisation de la Conférence**

#### **A. Ouverture, durée et organisation**

59. La troisième session de la Conférence ministérielle sur les transports s'est tenue à Moscou du 5 au 9 décembre 2016. La Conférence a comporté deux segments: le Segment hauts responsables (du 5 au 7 décembre 2016), et le Segment ministériel (les 8 et 9 décembre 2016).

60. M. Igor Levitin, Conseiller du Président du Gouvernement de la Fédération de Russie, a prononcé le message du Président de la Fédération de Russie, Vladimir Poutine, et a déclaré ouverte la Conférence. La Secrétaire exécutive de la CESAP a prononcé une déclaration de bienvenue et de politique générale.

## **B. Participation**

61. Les membres et membres associés de la CESAP ci-après ont participé à la session: 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.

62. Un représentant de l'Allemagne a participé à la session.

63. 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; Organisation internationale du Travail; et Secrétariat de l'Initiative du Grand-Tumen/Programme des Nations Unies pour le développement.

64. Étaient également représentées les organisations intergouvernementales, organisations non gouvernementales et autres organisations suivantes: Association du transport aérien international; Banque eurasiennne de développement; Banque européenne pour la reconstruction et le développement; Centre ASEAN-République de Corée; Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer; Commission économique eurasiennne; Commission européenne; Commission intergouvernementale TRACECA; Conseil de coordination sur le transport transsibérien; Institute of Road Traffic Education; Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés; Fondation japonaise de recherche du Fonds pour l'infrastructure mondiale; Institut asiatique pour le développement des transports; Institut coréen des transports; Institut de recherche économique pour l'Asie du Nord-Est; Organisation de la coopération économique de la mer Noire; Organisation de Shanghai pour la coopération; Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires; Organisation mondiale des douanes; Union internationale des chemins de fer; et Union internationale des transports routiers.

## **C. Élection du Bureau**

65. La Conférence a élu M. Maksim Sokolov (Fédération de Russie) président.

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

M. Mohammadullah Bataash (Afghanistan)  
M. Vahan Martirosyan (Arménie)  
M. Ziya Mammadov (Azerbaïdjan)  
M. M.A.N. Siddique (Bangladesh)  
M. Mustappa Sirat (Brunéi Darussalam)  
M. Chanthol Sun (Cambodge)  
M. Liu Xiaoming (Chine)  
M. Nikolay Asaul (Fédération de Russie)  
M. Tsydenov Alexey (Fédération de Russie)  
M. Sugihardjo (Indonésie)  
M. Koichiro Kakee (Japon)  
M. Zhenis Kassymbek (Kazakhstan)  
M. Berik Kamaliyev (Kazakhstan)  
M. Zhamshitbek Kalilov (Kirghizistan)  
M. Liow Tiong Lai (Malaisie)  
M. Ganbat Dangaa (Mongolie)  
M. Thant Sin Maung (Myanmar)  
M. Valdon Dowiyogo (Nauru)  
M. Sitaram Mahto (Népal)  
M. Ahsan Iqbal (Pakistan)  
M. Artemio U. Tuazon Jr. (Philippines)  
M. Garry V. De Guzman (Philippines)  
M. Hoontaik Suh (République de Corée)  
M. Santisouk Simmalavong (République démocratique populaire lao)  
M. Davoud Keshavarzian (République islamique d'Iran)  
M. Jong Gwan Kang (République populaire démocratique de Corée)  
M. Papaliitele Nickel Lee Hang (Samoa)  
M. Sherali Ganjalzoda (Tadjikistan)  
M. Ormsin Chivapruck (Thaïlande)  
M. Oraz Hurtyyev (Turkménistan)  
M. Monise Laafai (Tuvalu)  
M. Nguyen Hong Truong (Viet Nam)

67. M. Dhana Bahadur Tamang (Népal) a été élu rapporteur.

## **D. Ordre du jour**

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

### *Segment hauts responsables*

1. Ouverture de la session:
  - a) Allocutions d'ouverture;
  - b) Élection du Bureau;
  - c) Adoption de l'ordre du jour.
2. Étude et évaluation de 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.

*Segment ministériel*

8. Ouverture de la session:
  - a) Allocutions d'ouverture;
  - b) Élection du Bureau;
  - c) Adoption de l'ordre du jour.
9. Débat d'orientation sur les questions relatives à la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique ainsi qu'à 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), y compris le rapport du Segment hauts responsables.
10. Questions diverses.
11. Adoption de la déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, comprenant un programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021).
12. Adoption du rapport de la Conférence.
13. Clôture de la Conférence.

## 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)
E/ESCAP/MCT(3)/10	Rapport du Segment hauts responsables	9
E/ESCAP/MCT(3)/11	Déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique	
E/ESCAP/MCT(3)/12	Rapport de la Conférence ministérielle sur les transports à sa troisième session	
<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)/L.3	Projet de rapport de la Conférence	12
E/ESCAP/MCT(3)/L.4	Projet de déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique	11
<i>Documents de séance</i>		
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>Cote du document</i>	<i>Titre du document</i>	<i>Point de l'ordre du jour</i>
<i>Documents de travail</i>		
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
<i>Documents d'information (en anglais seulement)</i>		
E/ESCAP/MCT(3)/INF/1	Information for participants	
E/ESCAP/MCT(3)/INF/2	List of participants	
E/ESCAP/MCT(3)/INF/3	Tentative programme	
E/ESCAP/MCT(3)/INF/4	Activities implemented under the Regional Action Programme for Transport Development in Asia and the Pacific, phase II (2012-2016)	2