



Conseil économique et social

Distr.: Générale
8 août 2012

Français
Original: Anglais

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

Troisième session

Bangkok, 10-12 octobre 2012

Point 4 de l'ordre du jour provisoire*

Préparatifs de la deuxième session du Forum des ministres asiatiques des transports (2013)

Préparatifs de la deuxième session du Forum des ministres asiatiques des transports (2013)**

Note du secrétariat

Résumé

Consciente de l'augmentation de la production, du commerce et des investissements dans la région et de la nécessité pour le secteur des transports de répondre rapidement et efficacement aux nouveaux besoins qui en découlent, la Commission, dans sa résolution 64/5 en date du 30 avril 2008 relative à création du Forum des ministres asiatiques des transports, priait la Secrétaire exécutive de convoquer en 2009 la première session du Forum des ministres asiatiques des transports puis régulièrement par la suite, la première session se prononçant sur la fréquence des sessions du Forum. La première session, qui s'est tenue à Bangkok en 2009, a rassemblé plus de 150 représentants de 27 membres et membres associés de la CESAP, ainsi que des représentants des organismes partenaires. À ladite session, le Forum a adopté la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie, dans laquelle sont définies les grandes orientations dans les domaines prioritaires pour la mise en place d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré dans la région, comme la formulation d'un accord intergouvernemental sur les ports secs.

La deuxième session du Forum est prévue pour novembre ou décembre 2013. Le présent document décrit les propositions du secrétariat relatives à l'ordre du jour du Forum. Dans sa résolution 64/5, la Commission a prié la Secrétaire exécutive de s'assurer que soit soumis au Forum un ordre du jour axé sur les politiques régionales, portant sur l'infrastructure des transports, la politique de transit, la facilitation, la logistique, les liaisons de transport interrégional et international, le financement et les questions de sécurité, ainsi que leur viabilité économique, environnementale et sociale. Le Comité pourra fournir au secrétariat des orientations concernant l'ordre du jour proposé, en tenant compte des répercussions de la crise financière et économique mondiale, ainsi que des résultats de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable (Rio+20), qui s'est tenue à Rio de Janeiro (Brésil) en juin 2012.

* E/ESCAP/CTR(3)/L.1.

** La soumission tardive de ce document aux services de conférence est due au fait que le secrétariat a dû consulter les États membres à propos des résultats de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable, qui s'est tenue en juin 2012.

I. Introduction

1. Dans sa résolution 64/5 en date du 30 avril 2008 relative à la création du Forum des ministres asiatiques des transports, la Commission priait la Secrétaire exécutive de convoquer en 2009 la première session du Forum, et de s'assurer que soit soumis à ce dernier un ordre du jour axé sur les politiques régionales, portant sur l'infrastructure des transports, la politique de transit, la facilitation, la logistique, les liaisons de transport interrégional et international, le financement et les questions de sécurité, ainsi que leur viabilité économique, environnementale et sociale. Aussi la première session du Forum des ministres asiatiques des transports s'est-elle tenue à Bangkok du 14 au 18 décembre 2009.

2. Le Forum a examiné les progrès accomplis dans la mise en œuvre de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011),¹ et a discuté d'un large éventail de questions relevant des cinq thèmes ci-après: infrastructure des transports; transports et développement; transports et pauvreté; transports et environnement; et transports et société. Il a aussi adopté la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie,² qui a fourni de grandes orientations au niveau ministériel dans les domaines prioritaires pour la mise en place d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré dans la région, comme l'élaboration d'un accord intergouvernemental sur les ports secs. La Déclaration de Bangkok a également servi de texte de référence pour la formulation du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016)³, qu'a adopté la Conférence ministérielle sur les transports à sa deuxième session, en mars 2012.

3. À la deuxième session du Forum, qui est prévue en novembre ou décembre 2013, les ministres et les autres représentants de rang élevé pourront donner au secrétariat des orientations concernant les mesures prioritaires à prendre pour accélérer le progrès vers un réseau de transport international intermodal intégré et traiter des différents défis qui se posent dans la région dans le domaine des transports. Le présent document contient l'ordre du jour proposé pour le Forum, où sont pris en compte les répercussions de la crise économique et financière mondiale et les résultats de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable (Rio+20), qui s'est tenue à Rio de Janeiro (Brésil) en juin 2012.⁴

II. Ordre du jour proposé pour la deuxième session du Forum

4. Le climat économique mondial s'est modifié considérablement depuis la première session du Forum. La crise économique et financière mondiale a eu de profondes répercussions en Asie et dans le Pacifique, d'une gravité variable d'un pays à l'autre. Ainsi, les pays exportateurs ont ressenti l'impact de la crise plus directement en raison du tassement de la demande provenant de l'Europe, du Japon et de l'Amérique du Nord.⁵ Le ralentissement des échanges allié à la volatilité des marchés financiers mondiaux a entraîné une contraction des ressources tant publiques

¹ E/ESCAP/63/13, chap. V.

² Résolution 66/4 de la Commission en date du 19 mai 2010.

³ Résolution 68/4 de la Commission en date du 23 mai 2010, annexe, appendice I.

⁴ Voir la résolution 66/288 de l'Assemblée générale en date du 27 juillet 2012 sur "l'avenir que nous voulons".

⁵ *Economic and Social Survey of Asia and the Pacific 2012: Pursuing Shared Prosperity in an Era of Turbulence and High Commodity Prices* (publication des Nations Unies, numéro de vente: E.12.II.F.9).

que privées disponibles pour l'investissement infrastructurel. Par ailleurs, l'aide publique au développement apportée par les pays développés aux pays en développement ne cesse de fléchir depuis 2010.⁶

5. Dans ces circonstances, les gouvernements de la région doivent réévaluer leurs stratégies de développement des transports à moyen et à long terme. Si les échanges intrarégionaux offrent la possibilité de compenser le ralentissement du commerce entre l'Asie et le Pacifique et les autres régions, le rythme et la direction qu'ils prennent dépendent de la qualité des infrastructures matérielles reliant les pays de la région et de l'élimination des obstacles au franchissement des frontières. De plus, les gouvernements devront se tourner vers de nouvelles sources de financement pour ces infrastructures ainsi que renforcer leurs mécanismes de planification et de contrôle afin d'assurer que les fonds investis soient utilisés de manière optimale. En particulier, les gouvernements s'accordent de plus en plus à reconnaître la nécessité de transports plus viables, comme en témoigne «L'avenir que nous voulons», le document final de Rio+20.

6. Dans le cadre de son Programme d'action quinquennal, qui a été soumis à l'Assemblée générale le 27 janvier 2012, le Secrétaire général s'est engagé à mobiliser le système des Nations Unies en faveur de stratégies mondiales, régionales et nationales portant sur les éléments fondamentaux du développement durable. Dans le domaine des transports, il a invité le système des Nations Unies à «réunir les fournisseurs de transport (aviation, services maritimes, ferry, chemins de fer, transports routiers et transports publics urbains), ainsi que les gouvernements et les investisseurs, pour élaborer et mettre en œuvre des recommandations visant à rendre les systèmes de transport plus viables et à permettre ainsi de traiter des problèmes croissants d'engorgement et de pollution à l'échelle mondiale, en particulier dans les zones urbaines».⁷ La deuxième session du Forum des ministres asiatiques des transports offrira aux États membres la possibilité d'étudier les moyens d'améliorer la viabilité économique, sociale et environnementale des transports et, dans le même temps, de procéder à un échange de vues sur la manière de relever les défis découlant de la crise économique et financière mondiale. Dans cette perspective, le secrétariat propose d'inscrire les thèmes ci-après à l'ordre du jour de la deuxième session du Forum.

7. *Renforcement de la connectivité des réseaux de transport régionaux aux fins du développement durable des transports:* Alors qu'augmente la demande d'échanges intrarégionaux, la connectivité matérielle et opérationnelle des réseaux de transport régionaux s'avère particulièrement vitale pour assurer le développement commercial et économique durable de la région. Les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique sont à présent bien établis et l'on a considérablement progressé dans la formulation d'un accord intergouvernemental sur les ports secs (voir E/ESCAP/CTR(3)/2). Ce point de l'ordre du jour comportera dès lors un examen des politiques propres à mieux intégrer et améliorer ces réseaux régionaux et des moyens de faciliter l'exploitation des réseaux de manière à permettre le transport international de façon durable. Les questions suivantes notamment pourraient être retenues au titre de ce point de l'ordre du jour: a) l'accroissement de la part des chemins de fer et des voies navigables dans le transport des marchandises à longue

⁶ Organisation de coopération et de développement économiques, «Développement: l'aide aux pays en développement fléchit sous l'effet de la récession mondiale», 4 avril 2012, tableau I. Disponible à l'adresse suivante: www.oecd.org/fr/cad/developpementlaideauxpaysendevloppementflechitsousleffetdelarecessionmondiale.htm.

⁷ Programme d'action quinquennal du Secrétaire général, 25 janvier 2012. Disponible à l'adresse suivante: www.un.org/sg/priorities/sg_agenda_2012.pdf.

distance; b) l'amélioration de la connectivité intermodale en développant les dépôts intérieurs de conteneurs et les ports secs; c) les mesures favorisant la circulation efficace des marchandises, des personnes et des véhicules le long de la Route d'Asie par l'application du Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux;⁸ d) l'usage accru du réseau du Chemin de fer transasiatique en facilitant le transport ferroviaire international et en favorisant une coopération plus étroite entre les autorités ferroviaires; e) la simplification et l'harmonisation de la documentation et des formalités pour le franchissement des frontières; et f) l'établissement de politiques visant à favoriser le développement de services logistiques professionnels.

8. *Financement du développement durable des transports:* À la suite de la crise financière et économique mondiale, de nombreux gouvernements de la région ont dû rechercher d'autres moyens pour financer et assurer le développement, l'entretien et l'exploitation des infrastructures. Au titre de ce point de l'ordre du jour, les débats pourraient porter entre autres sur les sources de financement alternatives pour assurer le développement et l'exploitation durables des infrastructures de transport, en particulier pour suppléer aux déficits d'investissement en faveur des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, comme les partenariats public-privé, la coopération Sud-Sud et les fonds pour le climat.

9. *Transports durables aux fins du développement inclusif:* Les systèmes durables de transport sont ceux qui contribuent à la viabilité économique, sociale et environnementale des communautés qu'ils desservent. Les planificateurs dans le secteur des transports ont généralement privilégié le développement routier sans prêter une attention suffisante aux effets négatifs de la motorisation. En attendant, de nombreuses collectivités rurales restent privées d'accès routier ou de services de transport économiques. Les questions suivantes pourraient entre autres être examinées au titre de ce point de l'ordre du jour: a) les politiques efficaces et pratiques optimales pour assurer un développement inclusif et durable des transports, notamment les moyens d'y parvenir en recourant davantage à la Route d'Asie, au Chemin de fer transasiatique et aux ports secs; b) la sécurité routière; et c) la satisfaction des besoins de mobilité des pauvres et des groupes vulnérables.

III. Questions à examiner

10. Le Comité pourra fournir des orientations concernant l'organisation de la deuxième session du Forum, en particulier l'ordre du jour proposé pour la session.

11. Le Comité pourra encourager les membres et membres associés à envisager d'accueillir la deuxième session du Forum.

⁸ Résolution 68/4 de la Commission en date du 23 mai 2012, annexe, appendice II.