

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

Bangkok, 19-21 novembre 2018

Point 2 de l'ordre du jour provisoire*

Examen 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)**Examen 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)****Note du secrétariat***Résumé*

À sa troisième session, tenue à Moscou du 5 au 9 décembre 2016, la Conférence ministérielle sur les transports a adopté la Déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, qui contenait le Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021). La Commission a ultérieurement approuvé la Déclaration dans sa résolution 73/4 en date du 19 mai 2017.

Le présent document a été établi conformément à l'alinéa d) du paragraphe 3 de la Déclaration ministérielle, qui stipule la nécessité d'évaluer périodiquement les progrès accomplis dans la mise en œuvre du Programme d'action régional dans le cadre du Comité des transports. En conséquence, il présente dans leurs grandes lignes les principales activités menées au titre du Programme d'action régional durant la période allant de janvier 2017 à septembre 2018. Il est à lire en parallèle avec le document d'information ESCAP/CTR/2018/INF/1, qui contient une liste exhaustive des activités réalisées au cours de cette période, notamment les études, les réunions et les ateliers de renforcement des capacités, et avec le document d'information ESCAP/CTR/2018/INF/2, qui comprend les modifications adoptées par l'Assemblée générale dans sa résolution 72/266 concernant la planification et la budgétisation des programmes qui seront d'application à compter du premier cycle annuel en 2020.

Le Comité pourra examiner les activités décrites dans le présent document et ses membres souhaiteront peut-être faire part des progrès réalisés par leurs pays respectifs dans la mise en œuvre du Programme d'action régional. Le Comité peut également donner des orientations au secrétariat sur les activités à mener à l'avenir à l'appui de la mise en œuvre du Programme d'action régional.

* ESCAP/CTR/2018/L.1.

I. Introduction

1. Le Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021)¹ a été adopté par la Conférence ministérielle sur les transports à sa troisième session, tenue à Moscou du 5 au 9 décembre 2016. Il oriente les travaux du secrétariat dans sept grands domaines thématiques : 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 des transports pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement ; e) le transport urbain durable ; f) la connectivité de transport rural aux réseaux plus larges ; et g) l'amélioration de la sécurité routière.

2. Depuis son adoption, le Programme d'action régional est mis en œuvre par le secrétariat en étroite coopération avec les membres de la Commission, les membres associés et les partenaires de développement avec pour objectif de parvenir à une vision commune de la connectivité de transport durable dans toute la région.

3. Le présent document reprend les objectifs immédiats dans chacun des domaines thématiques retenus dans le Programme d'action régional et énumère les progrès réalisés dans sa mise en œuvre au cours de la période allant du 1^{er} janvier 2017 au 30 septembre 2018.

4. Le présent document est à lire en parallèle avec les documents suivants établis pour la cinquième session du Comité des transports : ESCAP/CTR/2018/2, « Facilitation du transport et de la logistique à l'ère du développement durable » ; ESCAP/CTR/2018/3, « Cadre de renforcement de l'efficacité du passage des frontières par le rail le long du réseau du Chemin de fer transasiatique et au-delà » ; ESCAP/CTR/2018/4, « Développement et exploitation des ports secs d'importance internationale » ; ESCAP/CTR/2018/5, « Évolution de la connectivité des infrastructures de transport (2014-2018) à l'ère du Programme de développement durable à l'horizon 2030 » ; ESCAP/CTR/2018/6, « Évaluation des systèmes et des services de transport urbain » ; et ESCAP/CTR/2018/7, « Améliorer la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique ».

II. Progrès accomplis dans la mise en œuvre du Programme d'action régional, phase I (2017-2021)

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

Objectif immédiat. Améliorer la connectivité à l'échelon régional en continuant de développer, de moderniser, de planifier et de mettre en service des réseaux infrastructurels de transport, notamment grâce à l'utilisation des nouvelles technologies et à l'application des normes régionales requises.

5. Dans la Déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique², qui a été adoptée par la Conférence ministérielle sur les transports à sa troisième session et approuvée par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) dans sa résolution 73/4, les Ministres des transports et les représentants des membres et membres associés de la CESAP ont reconnu que l'Accord

¹ Ci-après appelé Programme d'action régional.

² E/ESCAP/73/15/Add.1.

intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique³, l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique⁴ et l'Accord intergouvernemental sur les ports secs⁵ constituent un ensemble de cadres institutionnels propres à renforcer la connectivité de transport dans la région Asie-Pacifique. À ce jour, on compte 30 parties à l'Accord intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique, 19 parties à l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et 13 parties à l'Accord intergouvernemental sur les ports secs.

6. En 2017, conformément aux dispositions de chaque accord intergouvernemental, le secrétariat a convoqué la cinquième réunion du Groupe de travail sur le Chemin de fer transasiatique, tenue à Busan (République de Corée) les 13 et 14 juin 2017⁶, la deuxième réunion du Groupe de travail sur les ports secs, tenue à Bangkok les 14 et 15 novembre 2017⁷, et la septième réunion du Groupe de travail sur le Réseau routier asiatique, tenue à Bangkok du 13 au 15 décembre 2017⁸.

7. En ce qui concerne le réseau du Chemin de fer transasiatique, le Groupe de travail sur le réseau du Chemin de fer transasiatique a adopté, à sa cinquième réunion, les ajustements au tracé du réseau proposés par le Cambodge et la Thaïlande.

8. S'agissant des ports secs, le Groupe de travail sur les ports secs a adopté, à sa deuxième réunion, des amendements visant à réviser la liste des ports secs d'importance internationale en Fédération de Russie, en Thaïlande et au Turkménistan. Conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article 8 de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs, les représentants de la Fédération de Russie et de la Thaïlande ont reconfirmé leurs propositions d'amendement à la réunion du Groupe de travail, mais le Gouvernement turkmène, qui n'était pas représenté à cette réunion, ne l'a pas encore fait. En application du paragraphe 4 de l'article 8 de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs, l'État membre qui propose un amendement à l'annexe I de l'Accord est tenu de reconfirmer ledit projet d'amendement avant que celui-ci puisse entrer en vigueur. À la réunion, le Groupe de travail s'est également félicité du projet de cadre régional pour la planification, la conception, l'établissement et l'exploitation des ports secs d'importance internationale élaboré par le secrétariat avec l'appui financier du Gouvernement de la Fédération de Russie et a recommandé qu'il soit présenté à la Commission à sa soixante-quatorzième session, en 2018. Ce cadre a été conçu en vue de faciliter la définition d'une approche commune pour le développement et la mise en service des ports secs désignés à l'annexe I de l'Accord intergouvernemental comme ports secs d'importance internationale.

³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 2323, n° 41607.

⁴ Ibid., vol. 2596, n° 46171.

⁵ Ibid., n° 53630.

⁶ E/ESCAP/TARN/WG(5)/6. Le texte intégral est disponible à l'adresse : www.unescap.org/events/fifth-meeting-working-group-trans-asian-railway-network.

⁷ E/ESCAP/DP/WG(2)/5. Le texte intégral est disponible à l'adresse : www.unescap.org/events/2nd-meeting-working-group-dry-ports.

⁸ E/ESCAP/AHWG(7)/5. Le texte intégral est disponible à l'adresse : www.unescap.org/events/seventh-meeting-working-group-asian-highway.

9. Suivant la recommandation du Groupe de travail, la Commission a adopté, à sa soixante-quatorzième session, la résolution 74/2 relative à la promotion du Cadre régional pour la planification, la conception, l'établissement et l'exploitation des ports secs d'importance internationale. Ce faisant, elle a reconnu que le Cadre pouvait aider les pays membres à améliorer la connectivité régionale. Pour donner une nouvelle impulsion au Cadre et aider les États membres à l'utiliser efficacement, le secrétariat a organisé une série de séminaires de renforcement des capacités à l'intention des pays de l'Asie du Sud-Est (à Bangkok, en mai 2018), de l'Asie centrale (à Almaty (Kazakhstan), en mai-juin 2018) et de l'Asie du Sud (à New Delhi, en août 2018).

10. À sa septième réunion, tenue à Bangkok du 13 au 15 décembre, le Groupe de travail sur le Réseau routier asiatique a adopté des amendements aux itinéraires du Réseau proposés par la Mongolie et Sri Lanka. Il a également adopté un amendement proposé par la République de Corée visant à ajouter l'annexe II bis à l'Accord intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique. Cette nouvelle annexe a pour objectif de fournir aux États membres des orientations sur les normes de conception pour plusieurs équipements de sécurité destinés aux infrastructures routières (pour plus de précision, voir la section II.G). Conformément au paragraphe 5 de l'article 8 de l'Accord intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique, la nouvelle annexe entrera en vigueur 12 mois après que les deux tiers des parties à l'Accord auront déposé un instrument d'acceptation auprès du Secrétaire général de l'ONU, soit directement, soit par l'intermédiaire du secrétariat de la CESAP, qui est disposé à apporter son concours pour ce faire⁹.

11. Le Groupe de travail sur le réseau du Chemin de fer transasiatique, à sa cinquième réunion, et le Groupe de travail sur le Réseau routier asiatique, à sa septième réunion, ont également examiné un amendement proposé par le Bangladesh concernant le codéploiement de câbles à fibres optiques le long des réseaux routiers et ferroviaires. Le Groupe de travail sur le réseau du Chemin de fer transasiatique a décidé de ne pas adopter l'amendement, estimant que, compte tenu de la complexité technique et juridique d'un tel codéploiement, les questions s'y rapportant pourraient être traitées de manière plus globale dans le cadre d'un accord intergouvernemental spécifique qui couvre tous les droits et obligations connexes¹⁰. Le Groupe de travail sur le Réseau routier asiatique a prié le secrétariat : a) de mener une nouvelle étude sur le codéploiement ; et b) d'organiser une réunion conjointe du Groupe de travail sur le Réseau routier asiatique, du Groupe de travail sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et du Groupe directeur pour l'Autoroute Asie-Pacifique de l'information, après quoi il réexaminerait la question¹¹. Donnant suite à cette demande, le secrétariat a lancé une étude sur le thème « Développement des capacités pour le codéploiement transfrontière d'infrastructures à fibres optiques le long des itinéraires routiers et ferroviaires ». L'étude est en cours ; ses conclusions et recommandations seront finalisées et présentées aux États membres lors d'un atelier prévu à Bangkok en novembre 2018.

⁹ Un instrument type d'acceptation est annexé au document ESCAP/CTR/2018/7 relatif à l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique.

¹⁰ E/ESCAP/TARN/WG(5)/6, par. 7 et 8. Le texte intégral est disponible à l'adresse : www.unescap.org/events/fifth-meeting-working-group-trans-asian-railway-network.

¹¹ E/ESCAP/AHWG(7)/5, par. 8. Le texte intégral est disponible à l'adresse : www.unescap.org/events/seventh-meeting-working-group-asian-highway.

12. Le Groupe de travail sur le Réseau routier asiatique, le Groupe de travail sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et le Groupe de travail sur les ports secs sont des organes délibérants conventionnels qui, en plus d'être chargés de suivre l'application des Accords, continuent d'être des plateformes institutionnelles efficaces pour la coopération régionale et le partage des connaissances. Ils contribuent également à une plus grande convergence collective des motivations pour la réalisation des programmes multilatéraux mondiaux ou régionaux, tels que le Programme de développement durable à l'horizon 2030 ou le Programme d'action régional.

13. La mise en place des deux réseaux et des installations intermodales continue d'aider les États membres du fait qu'ils permettent d'améliorer la connectivité régionale, de développer le secteur logistique dans la région et de faciliter le commerce intérieur et international. À cet égard, le secrétariat a établi un rapport sur les stratégies visant à promouvoir et à faciliter l'application des normes de conception du Réseau routier asiatique énoncées à l'annexe II de l'Accord intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique. En ce qui concerne le développement du réseau du Chemin de fer transasiatique, le secrétariat a continué de coopérer avec d'autres partenaires de développement pour les questions d'intérêt technique et institutionnel dans le cadre de diverses manifestations et plateformes, telles que la Conférence mondiale sur les transports intelligents par voie ferrée, organisée par le Ministère de l'aménagement du territoire, des infrastructures et des transports de la République de Corée (Busan (République de Corée), 14 et 15 juin 2017), le Groupe de travail thématique sur le transport, le transit et la connectivité durables du Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale (Astana, 1^{er} et 2 novembre 2017, 27 et 28 août 2018), et les réunions du Groupe de travail spécial sur le Projet de liaison ferroviaire Singapour-Kunming organisées sous les auspices de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) (Siem Reap (Cambodge), 28 et 29 août 2017 ; Ipoh (Malaisie), 16 et 17 août 2018).

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

Objectifs immédiats. a) La connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional doit être améliorée en renforçant les mesures de facilitation des transports, notamment s'agissant de l'harmonisation des normes techniques et d'exploitation ainsi que des réglementations et des pratiques ; de la compréhension et de l'utilisation des nouvelles technologies et du recours à des outils et cadres appropriés ; b) Des systèmes intégrés de transport intermodal doivent être établis et mis en service grâce à l'utilisation plus efficace des capacités et des infrastructures à disposition, au renforcement de la connectivité découlant de réseaux de transport interconnectés et compatibles dans l'ensemble de la région, aux infrastructures de transbordement, à l'harmonisation des normes techniques et à la définition de cadres législatifs communs ; et c) Les services de logistique des transports doivent être développés dans la région au moyen du renforcement des capacités et de la mise en place de systèmes d'information logistique, aux fins d'améliorer l'efficacité de la chaîne logistique et de réduire les coûts.

14. Dans la Déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique mentionnée ci-dessus, les Ministres ont reconnu que l'Accord intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique, l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique, l'Accord intergouvernemental sur les ports secs, le Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux et le Cadre de coopération régional pour la facilitation des transports ferroviaires internationaux fournissent un ensemble de cadres institutionnels pour renforcer

la connectivité de transport dans la région Asie Pacifique. En approuvant la Déclaration, les Ministres ont également adopté les modèles de facilitation suivants :

- a) L'accord sous-régional type relatif à la facilitation des transports ;
- b) L'accord bilatéral type relatif au transport international routier ;
- c) L'autorisation multilatérale type pour le transport international routier ;
- d) Le modèle type des systèmes d'information logistique.

15. Dans sa résolution 71/7 relative à l'adoption du Cadre de coopération régional pour la facilitation des transports ferroviaires internationaux, la Commission a reconnu que la facilitation des transports ferroviaires internationaux grâce à l'élimination des obstacles non physiques pouvait contribuer aussi à l'augmentation du volume des transports intrarégionaux et eurasiens.

16. Dans le Cadre de coopération régional, quatre questions fondamentales concernant la facilitation des transports ferroviaires internationaux et 11 domaines de coopération entre les pays membres et leurs partenaires de développement ont été retenus pour promouvoir et faciliter davantage les transports ferroviaires internationaux dans la région. En application de la résolution 71/7, le secrétariat a mis en œuvre, avec l'appui financier du Gouvernement de la Fédération de Russie, un projet intitulé « Harmonisation des règles et règlements pour la facilitation du transport ferroviaire international », qu'il a mené à terme en mai 2018.

17. Au titre de ce projet, on a élaboré un projet de cadre pour rendre plus efficace le franchissement des frontières par voie ferrée le long du réseau du Chemin de fer transasiatique et au-delà. Ultérieurement, l'avant-projet a été examiné à la Réunion d'experts sur l'harmonisation des règles et règlements pour la facilitation du transport ferroviaire international, tenue à Bangkok les 4 et 5 septembre 2017. Reconnaisant que le cadre favorise une plus grande utilisation du transport ferroviaire pour le commerce intrarégional et interrégional, les participants ont prié le secrétariat et l'Organisation pour la coopération des chemins de fer de travailler en étroite collaboration au perfectionnement dudit cadre.

18. Par la suite, les deux organisations ont présenté un projet de cadre à la Réunion régionale sur l'harmonisation des règles et règlements pour la facilitation du transport ferroviaire international, tenue à Astana les 20 et 21 décembre 2017. Les participants ont reconnu que le projet de cadre pouvait aider les pays à faciliter le passage frontalier par voie ferrée et ont recommandé qu'il soit soumis à l'approbation du Comité des transports à sa cinquième session.

19. Les mesures relatives à l'échange électronique d'informations entre les compagnies ferroviaires et à l'harmonisation des formalités douanières proposées dans le cadre visent à réduire le temps nécessaire pour le franchissement des frontières par voie ferroviaire, ce qui rendra le mouvement des trains de marchandises plus fiable et augmentera la part modale des chemins de fer.

20. Par ailleurs, dans le cadre d'un projet récemment mis en œuvre au titre du Compte de l'ONU pour le développement, relatif au renforcement de la connectivité des pays de l'Asie du Sud et de l'Asie centrale, en particulier des pays sans littoral et des pays les moins avancés, le secrétariat a organisé avec l'Organisation pour la coopération des chemins de fer une réunion sur le renforcement de la connectivité des transports ferroviaires en Asie du Sud et du Sud-Ouest à New Delhi les 15 et 16 mars 2017. Cette réunion avait pour objectif de contribuer à mieux appréhender les instruments juridiques relatifs au transport ferroviaire international élaborés par l'Organisation pour la coopération des chemins de fer.

21. Le projet a abouti à l'organisation d'un dialogue politique régional sur le renforcement de la connectivité des transports en Asie du Sud et en Asie centrale, qui s'est tenu à Bangkok les 7 et 8 février 2018. Les participants ont reconnu que l'existence de nombreuses initiatives engagées pour développer les couloirs de transport dans la région pourrait, entre autres, poser des problèmes de mise en œuvre conduisant à des résultats insuffisants pour assurer l'efficacité et l'efficience des opérations de transport le long de ces couloirs. À cet égard, ils ont recommandé que le secrétariat crée un groupe intergouvernemental d'experts sur les couloirs de transport afin d'assurer la cohérence des initiatives de développement dans ce domaine et de contribuer ainsi plus efficacement au développement durable dans les pays membres. Ils ont aussi proposé que le secrétariat prenne l'initiative de finaliser un plan-cadre pour la connectivité des transports en Asie du Sud et du Sud-Ouest, intégrant à la fois les composantes « infrastructure » et « facilitation » de la connectivité.

22. Pour aider les pays membres à assurer une connectivité de transport ininterrompue, le secrétariat, à la demande des gouvernements intéressés, a organisé des ateliers de renforcement des capacités sur l'amélioration des liaisons de transport entre le Cambodge, le Myanmar, la République démocratique populaire lao, la Thaïlande et le Viet Nam. Des ateliers ont été organisés au Cambodge en septembre 2017 et au Viet Nam en décembre 2017. Un autre devrait avoir lieu au Myanmar en octobre 2018. Lors de ces ateliers, les représentants ont demandé au secrétariat de continuer d'aider à améliorer les liaisons de transport entre leurs pays, par exemple en appliquant à titre expérimental les modèles de facilitation des transports de la CESAP.

23. En ce qui concerne les réseaux routiers, l'Inde et le Pakistan sont récemment devenus parties à la Convention douanière de 1975 relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Transports Internationaux Routiers), communément appelée Convention TIR, et un certain nombre d'accords multilatéraux ont été signés pour faciliter les mouvements transfrontaliers de marchandises par route, tels que l'Accord trilatéral sur le commerce de transit entre l'Afghanistan, le Pakistan et le Tadjikistan et l'Accord sur les véhicules à moteur conclu entre le Bangladesh, le Bhoutan, l'Inde et le Népal. En outre, on a entrepris la négociation d'un accord sur les véhicules à moteur en vue de faciliter le transport des marchandises le long de la route trilatérale Inde-Myanmar-Thaïlande. On notera que les effets positifs de ces initiatives ne sont pas encore perceptibles en raison des difficultés rencontrées durant leur mise en œuvre. Prenant note de la situation, le secrétariat, en coopération avec le Bureau sous-régional de la CESAP pour l'Asie du Sud et du Sud-Ouest, a organisé à Bangkok, le 6 février 2018, l'Atelier sur la facilitation du transport routier le long des couloirs du Réseau routier asiatique en Asie du Sud, afin d'étudier les mesures supplémentaires qui pourraient être prises pour promouvoir et appuyer la mise en œuvre de ces initiatives.

24. À la suite de la signature de l'Accord intergouvernemental sur le transport routier international le long du Réseau routier asiatique par les Gouvernements de la Chine, de la Fédération de Russie et de la Mongolie à la troisième session de la Conférence ministérielle sur les transports, la Commission a adopté, à sa soixante-troisième session, tenue à Bangkok du 15 au 17 mai 2017, la résolution 73/4. Dans cette résolution, elle a prié le secrétariat de continuer à appuyer la mise en œuvre de l'Accord. Au milieu de 2018, les États membres signataires susmentionnés avaient achevé les procédures internes requises pour l'entrée en vigueur de l'Accord et le secrétariat avait prévu une série d'activités visant à en faciliter la mise en œuvre ordonnée et efficace.

C. La connectivité de transport entre l'Europe et l'Asie

Objectif immédiat. S'attacher à mettre en place un comité de coordination interrégional sur le transport entre l'Asie et l'Europe, conçu pour favoriser la connectivité de transport durable ininterrompue entre l'Asie et l'Europe, aussi bien pour les personnes que pour les marchandises.

25. En vue d'atteindre cet objectif, le secrétariat a élaboré, en juin 2017, un projet de mandat du comité interrégional proposé et a participé à une série de consultations avec le secrétariat de la Commission économique pour l'Europe (CEE) sur ce projet entre juin et septembre 2017.

26. À sa quatre-vingtième session, tenue à Genève du 19 au 23 février 2018, le Comité des transports intérieurs de la CEE a pris note de la demande de la Conférence ministérielle sur les transports de la CESAP de coopérer avec la CEE à la création d'un comité interrégional des transports entre l'Asie et l'Europe, s'est déclaré à nouveau en faveur de la connectivité de transport, a souligné la nécessité de veiller à ce que les nouveaux organes ne fassent pas double emploi avec les structures existantes et de prendre en compte les contraintes budgétaires, et a prié le secrétariat de la CEE, en étroite coopération avec le Bureau du Comité des transports intérieurs, de donner suite selon qu'il conviendrait.

27. Dans un premier temps, le secrétariat de la CEE a saisi le Bureau de son Comité des transports intérieurs du projet de mandat du comité interrégional, qui sera examiné à sa session prévue pour la dernière semaine de novembre 2018.

28. Dans ce contexte, avec l'appui financier du Gouvernement de la Fédération de Russie, le secrétariat a lancé un projet intitulé « Connecter les réseaux infrastructurels de transport en Asie et en Europe au service de la connectivité interrégionale de transport durable », dont l'objectif est d'aider à la création du comité interrégional des transports entre l'Asie et l'Europe en déterminant les questions prioritaires à examiner à sa première session et en organisant une réunion interrégionale d'experts pour convenir de l'ordre du jour et des modalités de fonctionnement dudit comité. Étant donné que le projet doit être exécuté en étroite coordination avec la CEE, la stratégie à appliquer pour sa mise en œuvre dépend du mandat du secrétariat de la CEE, que confirmera le Bureau de son Comité des transports intérieurs.

29. S'efforçant d'améliorer les liaisons de transport entre l'Asie et l'Europe, le secrétariat, avec l'appui financier du Gouvernement chinois, a également réalisé une étude sur la planification globale des couloirs de transport eurasiatiques en vue de renforcer la connectivité de transport intra- et interrégionale. Dans cette étude, il a déterminé trois grands couloirs de

transport eurasiatiques : les couloirs septentrional, central et méridional¹². Trois réunions d'experts ont été organisées - à Beijing les 6 et 7 juillet 2017, à Istanbul (Turquie) les 20 et 21 septembre 2017 et à Bangkok les 7 et 8 novembre 2017 – pour : a) évaluer les lacunes et les défis en matière d'infrastructure ; b) évaluer l'état de fonctionnement actuel ; et c) proposer des mécanismes et des mesures pour améliorer l'efficacité, l'efficacités et l'homogénéité des transports et de la logistique le long de ces trois principaux couloirs de transport.

30. Lors de ces réunions d'experts, les États membres se sont félicités du rapport d'étude, qu'ils ont jugé utile pour déterminer et hiérarchiser les investissements infrastructurels et les mesures visant à faciliter la mise en place des trois couloirs. Ils ont également demandé au secrétariat d'envisager de fournir une assistance pour l'organisation et la mise en œuvre de parcours d'essai le long des couloirs, sachant que ces parcours d'essai contribueraient à repérer et à éliminer les principaux goulets d'étranglement.

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

Objectif immédiat. Aider les pays de la région ayant des besoins particuliers (pays les moins avancés, pays en développement sans littoral et petits États insulaires en développement) à formuler et à appliquer des politiques et cadres novateurs permettant d'améliorer et de renforcer la connectivité de transport durable, en incluant comme il se doit le transport urbain et rural et la sécurité routière.

31. Les activités décrites dans les sections II.A et II.B du présent document ont également contribué au développement de la connectivité des transports. Dans la résolution 71/7 susmentionnée, la Commission a rappelé le Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024, qui réaffirme l'importance des transports ferroviaires pour les pays en développement sans littoral dans l'optique de leur intégration aux marchés régionaux et mondiaux, alors que dans sa résolution 74/2, elle a noté l'importance d'une bonne gestion des ports secs, en particulier pour ceux qui sont situés à une distance importante des ports maritimes, afin de réduire les coûts de transport et le temps de transit total, notamment pour les pays sans littoral de l'Asie et du Pacifique.

32. Un projet mis en œuvre au titre du Compte de l'ONU pour le développement intitulé « Renforcement de la connectivité des pays de l'Asie du Sud et de l'Asie centrale, en particulier des pays sans littoral et des pays les moins avancés » vise à relier les réseaux sous-régionaux et régionaux de transport et de commerce. L'un des objectifs du projet est d'aider les responsables de la politique des transports et les services frontaliers des pays ciblés à mieux comprendre les options susceptibles d'améliorer encore les liaisons de transport au sein des deux sous-régions et entre elles.

¹² L'étude a porté sur les pays suivants : i) Couloirs de transport septentrionaux – Chine ; Fédération de Russie ; Kazakhstan ; et Mongolie ; ii) Couloirs de transport centraux – Afghanistan ; Azerbaïdjan ; Chine ; Fédération de Russie ; Géorgie ; Iran (République islamique de) ; Kazakhstan ; Kirghizistan ; Ouzbékistan ; Pakistan ; Tadjikistan ; Turkménistan ; et Turquie ; et iii) Couloirs de transport méridionaux – Bangladesh ; Cambodge ; Chine ; Inde ; Malaisie ; Myanmar ; République démocratique populaire lao ; Singapour ; Thaïlande ; et Viet Nam.

33. Par ailleurs, le secrétariat a organisé un séminaire à Douchanbé les 5 et 6 septembre 2018 dans le but de recenser les questions clefs et les prochaines étapes possibles pour résoudre les problèmes de connectivité et d'interopérabilité du réseau ferroviaire dans certains pays du Caucase¹³ et de l'Asie centrale¹⁴, en prenant en compte les pays voisins¹⁵. L'organisation du séminaire s'est fondée sur : a) le constat que le réseau du Chemin de fer transasiatique pourrait être étendu si des liens stratégiques manquants étaient établis, en particulier entre la Chine et la République islamique d'Iran en passant par les pays d'Asie centrale et l'Afghanistan ; et b) le fait que le Groupe de travail sur le réseau du Chemin de fer transasiatique a estimé, à sa cinquième réunion, qu'il convenait d'évaluer correctement le trafic potentiel de certains itinéraires du Chemin de fer transasiatique et d'analyser les modalités d'une exploitation transfrontalière efficace.

34. Le séminaire a examiné les points suivants : a) le problème des liaisons infrastructurelles manquantes ; b) les moyens de tirer parti des atouts des plateformes multilatérales existantes pour traiter les éléments techniques et institutionnels de l'interopérabilité ; et c) les liaisons ferroviaires spécifiques à réaliser par les pays participant au séminaire, notamment la liaison entre la République islamique d'Iran, l'Afghanistan, le Tadjikistan, le Kirghizistan et la Chine, qui est actuellement à l'étude. À cet égard, le séminaire a recommandé que le secrétariat trouve des moyens concrets d'appuyer cette initiative, éventuellement en offrant une plateforme de discussion régulière entre ces pays et d'autres pays et organisations intéressés.

35. En outre, les participants au séminaire ont demandé au secrétariat de fournir une assistance technique et des compétences spécialisées pour aider au développement du couloir intermodal sur rail reliant des pays d'Europe (Pologne, Roumanie, Ukraine) et l'Azerbaïdjan, la Chine, la Géorgie et le Kazakhstan, avec éventuellement des prolongements vers la République de Corée et le Japon. Au cours des débats, ils ont souligné qu'il importait d'exploiter pleinement les solutions et innovations technologiques, telles que les systèmes de localisation, les sceaux électroniques et les systèmes d'attelage automatique, et ont demandé au secrétariat d'entreprendre des activités en faveur de l'action en ce sens.

36. De plus, dans le but d'aider les pays les moins avancés de l'Asie du Sud-Est¹⁶ à donner la priorité aux projets d'infrastructure ferroviaire, le secrétariat a organisé un atelier de renforcement des capacités sur l'utilisation du modèle d'évaluation des coûts du trafic ferroviaire Traincost élaboré par la CESAP, qui s'est tenu à Hanoï du 19 au 23 juin 2017. Ce modèle est conçu pour aider les responsables des chemins de fer à évaluer la contribution financière de projets particuliers à la rentabilité des entreprises par rapport au coût de construction de l'infrastructure nécessaire. Les résultats aident les organismes ferroviaires à justifier des investissements requis et à demander des prêts en toute confiance, que ce soit auprès des pouvoirs publics ou des institutions financières.

¹³ Azerbaïdjan et Géorgie.

¹⁴ Kirghizistan, Ouzbékistan et Tadjikistan.

¹⁵ Afghanistan, Chine, Iran (République islamique d') et Turquie.

¹⁶ Le Cambodge, le Myanmar et la République démocratique populaire lao. La Malaisie et le Viet Nam ont également participé au séminaire.

E. Le transport urbain durable

Objectif immédiat. Les pays et villes de la région devront élaborer et mettre en œuvre des politiques et des cadres novateurs visant à évaluer, planifier, développer, améliorer et gérer les systèmes et services de transport urbain durable.

37. La Conférence ministérielle sur les transports, à sa troisième session, 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 et l'intégration des différents modes de transport¹⁷.

38. En réponse à cette préoccupation, le secrétariat a mis au point l'indice de transport urbain durable pour les villes d'Asie et a évalué les difficultés et les problèmes liés à la formulation de recommandations pour une mise en œuvre plus large des systèmes de transport intelligents dans la région.

39. L'indice de transport urbain durable est un outil Excel utilisé pour compiler, suivre et comparer les résultats des systèmes de transport urbain durable à partir d'une série de 10 indicateurs.

40. Le concept original de l'indice de transport urbain durable a été présenté à la Réunion d'experts sur la planification et l'évaluation des systèmes de transport urbain, tenue à Katmandou les 22 et 23 septembre 2016. Les participants à cette réunion se sont déclarés favorables à ce concept et ont formulé des observations sur la sélection des indicateurs et sur la meilleure façon d'illustrer les résultats de leur application de manière à faciliter la tâche des décideurs lorsqu'il s'agit de déceler les lacunes des politiques générales, d'établir les priorités pour les mesures supplémentaires et d'allouer des ressources¹⁸. Ultérieurement, la Réunion régionale sur l'indice de transport urbain durable, tenue à Jakarta les 2 et 3 mars 2017, a établi la version finale de l'indice. La Réunion d'experts a par ailleurs recommandé que le Comité des transports, à sa cinquième session, envisage d'approuver l'indice de transport urbain durable en vue de son application au niveau régional.

41. L'indice de transport urbain durable a été élaboré dans le but d'aider les États membres à atteindre l'objectif de développement durable n° 11 (villes et communautés durables). En coordination avec les autorités compétentes, le secrétariat a ensuite organisé des missions consultatives pour tester l'application de l'indice à Colombo, dans le Grand Jakarta, à Hanoi et à Katmandou entre juillet et novembre 2017.

42. En vue de promouvoir l'application de l'indice de transport urbain durable, le secrétariat a dispensé une formation visant au renforcement des capacités dans six pays de la région Asie-Pacifique : Bangladesh (Dhaka), Fidji (Suva), Inde (Surat), Indonésie (Bandung et Surabaya) et Viet Nam (Hô Chi Minh-Ville). Des missions consultatives ont été menées à bien dans cinq des villes retenues entre juin et juillet 2018 et des conseils techniques ont été donnés aux centres de coordination des villes et aux autorités chargées des transports urbains pour la collecte et l'analyse des données.

¹⁷ E/ESCAP/73/15.

¹⁸ On trouvera des informations sur l'indice de transport urbain durable à l'adresse : www.unescap.org/sites/default/files/May_SUTI_Intro_Brochure.pdf.

43. Le concept de l'indice de transport urbain durable a été présenté à la Conférence internationale de haut niveau « Ville et transports : sécurité, efficacité et durabilité », tenue les 4 et 5 septembre 2017 et organisée conjointement par le secrétariat, le Gouvernement de la Fédération de Russie et les autorités municipales de Khabarovsk (Fédération de Russie). L'indice de transport urbain durable a encore gagné en visibilité après avoir été présenté lors de la Concertation et de l'Atelier de formation régionaux sur les transports écologiquement viables pour les villes d'Asie du Sud et d'Asie du Sud-Est¹⁹, qui se sont tenus à Bangkok du 10 au 12 octobre 2017 et ont été organisés conjointement par la CESAP et le Centre des Nations Unies pour le développement régional. Y ont participé des représentants de 35 villes des 19 États membres de la CESAP ci-après : Australie, Bangladesh, Bhoutan, Cambodge, Chine, Inde, Indonésie, Japon, Malaisie, Maldives, Mongolie, Myanmar, Népal, Pakistan, Philippines, République démocratique populaire lao, Sri Lanka, Thaïlande et Viet Nam. Le secrétariat continuera de collaborer avec le Centre des Nations Unies pour le développement régional en vue d'organiser une activité analogue, prévue en Mongolie en 2018.

44. Des activités consacrées à la promotion de l'indice de transport urbain durable ont également été organisées au siège de la Banque asiatique de développement, à Manille, en novembre 2017, et dans le cadre de l'Atelier de partage des meilleures pratiques sur la sécurité routière pour des villes durables, organisé à Bangkok les 20 et 21 mars 2018 avec l'Institut des Nations Unies pour la formation et la recherche, ainsi que de la neuvième session du Forum urbain mondial, convoqué par le Programme des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-Habitat) à Kuala Lumpur du 9 au 13 février 2018. L'indice de transport urbain durable a été inclus dans le Rapport de synthèse sur l'objectif de développement durable n° 11²⁰ établi pour le Forum politique de haut niveau pour le développement durable, tenu au Siège de l'ONU du 9 au 18 juillet 2018.

45. Enfin, le secrétariat étudie les moyens de diffuser plus largement l'indice de transport urbain durable dans le cadre d'accords de coopération avec les organismes compétents, tels que le Conseil mondial des entreprises pour le développement durable et ONU-Habitat, ainsi que de nouvelles possibilités d'établir des partenariats avec des acteurs tels que l'Alliance des villes, le Réseau des villes intelligentes de l'ASEAN et l'initiative indienne pour des Villes intelligentes.

46. Les systèmes de transport intelligents sont un outil général qui utilise l'électronique, les télécommunications et les technologies de l'information pour améliorer le fonctionnement des systèmes de transport, et favorisent des gains d'efficacité, de sécurité, de productivité, d'énergie et de qualité de l'environnement.

47. Afin d'encourager la recherche et le partage des connaissances sur les systèmes de transport intelligents, le secrétariat prévoit de publier en décembre 2018 le n° 88 du *Transport and Communication Bulletin for Asia and the Pacific*, sur le thème « Systèmes de transport intelligents ».

¹⁹ www.uncrd.or.jp/index.php?page=view&nr=1058&type=13&menu=376.

²⁰ Le rapport est disponible à l'adresse : <https://unhabitat.org/sdg-11-synthesis-report/>.

F. La connectivité de transport rural aux réseaux plus larges

Objectif immédiat. Aider les pays membres à développer et à assurer une connectivité rurale plus étendue ainsi que des liaisons avec les réseaux de transport plus larges.

48. Le secrétariat a organisé à Vientiane du 14 au 16 mars 2017, en coopération avec le Centre des Nations Unies pour le développement régional et d'autres organismes, le dixième Forum intergouvernemental régional sur les transports écologiquement durables en Asie, dont l'un des résultats est l'adoption de la Déclaration de Vientiane sur le transport rural durable au service de la réalisation du Programme de développement durable à l'horizon 2030.

49. Pour le Forum, le secrétariat a établi les trois documents de fond ci-après : « Policy framework to improve rural transport connectivity to wider local, national and regional transport networks » ; « Rural-urban connectivity in achieving sustainable regional development » ; et « Achieving poverty eradication through improved, inclusive and equitable transport systems ».

50. En parallèle au Forum, le secrétariat et le Centre des Nations Unies pour le développement régional ont organisé conjointement un séminaire régional consacré au développement durable et inclusif des transports aux fins de la connectivité du transport rural, le but étant d'aider à la réalisation des objectifs de développement durable en mettant l'accent sur l'accès en milieu rural. Préalablement au Forum, le 13 mars 2017, le secrétariat a également organisé une activité sur la contribution du transport rural à la mise en œuvre du Programme 2030.

51. Le secrétariat a consacré un chapitre de la publication *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific 2017* au bilan régional du transport rural.

G. L'amélioration de la sécurité routière

Objectif immédiat. Aider les pays de la région à améliorer la situation de la sécurité routière et à respecter les engagements pris au titre de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020) et des objectifs de développement durable n^{os} 3 et 11.

52. Conformément à la déclaration adoptée à la deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière, tenue à Brasilia les 18 et 19 novembre 2015, et aux objectifs de développement durable ayant trait à la sécurité routière, la Conférence ministérielle sur les transports a adopté, à sa troisième session, huit objectifs, des cibles et des indicateurs régionaux de sécurité routière pour l'Asie et le Pacifique avec pour objectif général de réduire de 50 % le nombre de décès et de blessés graves sur les routes de la région d'ici la fin de la Décennie d'action pour la sécurité routière. Ces objectifs ont bénéficié d'un appui supplémentaire de la part de la Commission à sa soixante-quatorzième session, avec l'adoption de la résolution 74/3 relative à l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique pour des systèmes durables de transport. Dans cette résolution, la Commission a relevé le rôle des instruments juridiques des Nations Unies en matière de sécurité routière, notamment la Convention sur la circulation routière de 1968²¹ et la Convention sur la signalisation routière de 1968²².

²¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1042, n^o 15705.

²² *Ibid.*, vol. 1091, n^o 16743.

53. Cela étant, pour rendre plus efficace l'application des instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière, le secrétariat, en coordination avec la CEE et la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes, a mené à bien un projet intitulé « Renforcement des capacités nationales de gestion en matière de sécurité routière de certains pays en développement et pays à économie en transition ». Dans le cadre de ce projet, quatre pays à revenu faible ou intermédiaire²³ ayant besoin d'améliorer leur situation en matière de sécurité routière et de développer des systèmes de gestion de la sécurité routière ont été retenus. Pour chacun des pays sélectionnés, la limitation des moyens, des ressources financières et humaines, des capacités statistiques nécessaires et d'autres problèmes économiques ou sociaux urgents qui les ont empêchés d'établir ou d'améliorer leur système de gestion de la sécurité routière ont été mis en évidence, et les lacunes du cadre juridique et réglementaire national, la conformité avec les instruments internationaux de sécurité routière et la coordination des acteurs de la sécurité routière ont été évaluées. Dans le cadre du projet, le secrétariat a également organisé des ateliers nationaux de renforcement des capacités sur l'application des instruments juridiques relatifs à la sécurité routière au Viet Nam (à Hanoi, les 12 et 13 janvier 2017, et à Hô Chi Minh-Ville, les 16 et 17 janvier 2017) et réalisé des audits de sécurité routière (à Hanoi, du 12 au 18 juin 2017, et à Hô Chi Minh-Ville, du 19 au 25 juin 2017).

54. En outre, en vue d'atteindre les objectifs et buts actualisés en matière de sécurité routière, le secrétariat a organisé à Phnom Penh les 27 et 28 septembre 2017 l'Atelier sous-régional pour l'Asie du Sud-Est sur les objectifs et buts régionaux en matière de sécurité routière en Asie et dans le Pacifique mis à jour. Par ailleurs, avec l'appui financier du Gouvernement de la Fédération de Russie, le secrétariat a entrepris l'exécution d'un projet visant à s'attaquer aux principales causes d'accidents, de décès et de blessures sur les routes de la région Asie-Pacifique, l'accent étant mis sur la conduite en état d'ébriété et les excès de vitesse, en élaborant et appliquant des politiques et plans englobant tous les aspects de la sécurité routière.

55. En 2015, en vue de promouvoir les normes régionales de sécurité routière le long du Réseau routier asiatique, le secrétariat, avec l'appui financier de la Société des autoroutes de Corée, a lancé un programme triennal visant à harmoniser les équipements infrastructurels de sécurité routière sur ce réseau. Ce programme a été élaboré en tenant compte du fait que : a) à mesure que la connectivité des transports régionaux s'améliore, on peut s'attendre à l'augmentation du franchissement des frontières nationales par la route entre pays dotés de panneaux, de signaux et de marquages routiers différents ; et b) à mesure que les arrivées de touristes augmentent, davantage de visiteurs louent une voiture dans leur pays de destination touristique. En pareille situation, il existe un risque accru d'accidents de la part de conducteurs qui ne connaissent pas bien l'environnement de conduite local et un besoin urgent d'harmoniser les conditions de conduite dans l'ensemble de la région.

56. Dans le cadre de ce programme, un certain nombre de réunions consultatives ont été organisées avec des consultants internationaux et des experts de la sécurité routière de la région, au cours desquelles il a été reconnu que l'Accord intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique constituait une bonne plateforme institutionnelle pour le développement coordonné des infrastructures de sécurité routière selon des normes harmonisées et que les normes applicables aux dispositifs de sécurité routière décidés d'un commun accord devraient figurer dans une nouvelle annexe à cet Accord intergouvernemental.

²³ Deux États membres de la CESAP ont été sélectionnés : la Géorgie et le Viet Nam.

57. Par la suite, le secrétariat a élaboré un projet de texte pour la nouvelle annexe et organisé deux réunions régionales (tenues à Bangkok, les 30 et 31 mai 2017 et 30 et 31 août 2017) au cours desquelles des consultants internationaux et des experts en sécurité routière des États membres ont examiné les dispositifs à inclure dans cette nouvelle annexe et leurs directives de conception. La nouvelle annexe a été adoptée par le Groupe de travail sur le Réseau routier asiatique à sa septième réunion, tenue à Bangkok du 13 au 15 décembre 2017.

58. En adoptant la nouvelle annexe, le Groupe de travail a reconnu qu'en s'attaquant à la question de la sécurité routière sous l'angle de l'harmonisation des normes infrastructurelles, la région pourrait plus facilement : a) atteindre la cible 6 de l'objectif de développement durable n° 3, qui est de diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route d'ici à 2020 ; et b) réaliser les Objectifs, cibles et indicateurs régionaux en matière de sécurité routière pour l'Asie et le Pacifique, adoptés par la Conférence ministérielle sur les transports à sa troisième session, en décembre 2016, qui visent notamment à faire du Réseau routier asiatique un modèle de sécurité routière²⁴.

59. En 2015, consciente que la sécurité routière requérait d'importants investissements, l'Assemblée générale a adopté la résolution 70/260, dans laquelle elle a prié le Secrétaire général d'envisager la possibilité de créer, au moyen de contributions volontaires, un fonds d'affectation spéciale pour la sécurité routière qui permette de mettre en œuvre le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 et d'atteindre les objectifs de développement durable ayant trait à la sécurité routière. En réponse à cette demande, le Secrétaire général a chargé la CEE de diriger l'élaboration d'une proposition pour la création d'un tel fonds en coordination avec l'Envoyé spécial pour la sécurité routière, l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), les autres commissions régionales et les organismes des Nations Unies s'occupant de sécurité routière. Le Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière a été officiellement lancé le 12 avril 2018 au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York.

60. La structure de gouvernance du Fonds d'affectation spéciale comprend le Conseil consultatif, au sein duquel toutes les régions sont représentées par un État membre choisi par chaque commission régionale, et le Comité directeur du Fonds d'affectation spéciale chargé de mettre en œuvre les orientations stratégiques définies par le Conseil consultatif, au sein duquel tous les organismes des Nations Unies participants sont également représentés. En juin 2018, le secrétariat de la CESAP a convoqué une session spéciale du Comité consultatif des représentants permanents et autres représentants désignés par les membres de la Commission pour : a) communiquer des informations sur le Fonds ; et b) demander aux États membres de présenter des candidats susceptibles de représenter la Commission au Conseil consultatif, tout en précisant que le représentant devait être choisi au niveau ministériel et devrait se rendre aux réunions du Conseil consultatif à ses propres frais.

61. Dans une note verbale, le secrétariat a informé le gouvernement de ses membres des candidatures reçues et leur a demandé d'indiquer les candidats de leur choix. Dix-neuf pays ont répondu et le plus grand nombre de préférences est allé à M. Aleksandr Vladimirovich Gorovoy, Premier Vice-Ministre de l'Intérieur, Colonel Général de la Police, Fédération de Russie. Le secrétariat a ensuite soumis la candidature de M. Gorovoy au secrétariat du Fonds d'affectation spéciale.

²⁴ Voir E/ESCAP/73/15/Add.1, annexe VI.

62. La première réunion du Conseil consultatif et la première réunion du Comité directeur du Fonds d'affectation spéciale ont été convoquées à Genève respectivement le 9 et le 10 août 2018. Le Comité directeur a examiné entre autres le mandat du Fonds et ses règles et procédures, les grandes lignes de la stratégie de collecte de fonds, les critères de financement des projets, le manuel de fonctionnement du Fonds et le budget du secrétariat du Fonds. Si la majorité des documents examinés ont été adoptés à la première réunion, les critères et les priorités de financement des projets et le Plan-cadre d'action mondial seront affinés et présentés pour examen à la prochaine réunion, prévue en novembre 2018. Le secrétariat prévoit d'informer les États membres des résultats des réunions du Comité directeur lors d'une session du Comité consultatif des représentants permanents.

III. Questions à examiner

63. Le Comité est invité à examiner les activités décrites dans le présent document et à donner des orientations complémentaires au secrétariat sur les activités à mener à l'avenir à l'appui 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). Les représentants sont également invités à informer le Comité des progrès accomplis et des activités pertinentes réalisées, aux niveaux national et régional, qui contribuent à assurer une connectivité de transport durable dans la région.
