

**Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique**

Comité des transports

**Sixième session**

Bangkok, 12 et 13 novembre 2020

Point 3 a) de l'ordre du jour provisoire\*

**Questions transversales dans le domaine des transports****Connectivité des transports pour des chaînes d'approvisionnement efficaces et résilientes****Note du secrétariat***Résumé*

L'un des principaux objectifs de la connectivité des transports est d'appuyer le commerce international. Si de nets progrès ont été faits ces dernières années en Asie et dans le Pacifique, il faudra toutefois déployer des efforts supplémentaires pour tirer pleinement avantage de la connectivité et améliorer les chaînes d'approvisionnement aux niveaux régional et mondial. La pandémie de maladie à coronavirus a mis la question de la connectivité des transports au premier plan, celle-ci apparaissant comme un élément clef de la lutte contre la pandémie et une partie intégrante des stratégies de relèvement.

Le présent document traite des moyens de renforcer la connectivité le long des réseaux de transport terrestre régionaux et de mieux relier la région aux chaînes d'approvisionnement mondiales, en portant l'attention nécessaire à la situation des pays ayant des besoins particuliers et des liaisons de transport interrégionales entre l'Asie et l'Europe.

Le Comité des transports souhaitera peut-être examiner les possibilités d'action porteuse de transformations en matière de connectivité des transports pour des chaînes d'approvisionnement efficaces et résilientes et fournir des orientations supplémentaires visant à améliorer la résilience et la durabilité du transport de marchandises à la lumière des enseignements tirés des mesures prises pour faire face à la pandémie.

**I. Introduction**

1. L'un des principaux objectifs de développement de la connectivité des transports est de remédier à la fragmentation des processus à valeur ajoutée des chaînes d'approvisionnement internationales, en permettant la circulation ininterrompue des marchandises d'un pays à un autre.

2. La disponibilité des infrastructures de transport est une condition nécessaire mais insuffisante pour atteindre l'objectif final qui consiste à fournir des services de transport fiables à moindre coût aux acteurs de la chaîne

---

\* ESCAP/CTR/2020/L.1.

d'approvisionnement. Il faut en outre assurer une bonne connectivité opérationnelle et notamment l'efficacité des opérations de fret entre les pays. En abordant la question de la connectivité des transports sous l'angle de la chaîne d'approvisionnement, on encourage la multimodalité en tant que stratégie d'optimisation des coûts et, comme les effets négatifs peuvent se répercuter tout au long de la chaîne d'approvisionnement, on incite les participants à collaborer davantage, on encourage le recours à la technologie et davantage de collaboration entre le public et le privé pour s'attaquer aux causes des inefficacités<sup>1</sup>.

3. La performance de la chaîne d'approvisionnement dépend de la relation entre efficacité économique et résilience<sup>2</sup>. Les chaînes d'approvisionnement simplifiées présentent souvent un meilleur rapport coût-efficacité mais offrent moins de protections contre les perturbations extérieures. Pour parvenir à un compromis entre efficacité et résilience, il faut faire appel aux technologies de l'information et de la communication et au partage des données tout au long d'une chaîne d'approvisionnement donnée. Les gouvernements peuvent également contribuer à la gestion des risques en introduisant un certain degré de redondance dans les infrastructures et les réseaux de transport, en assurant les services d'urgence, en promouvant l'intermodalité et en réglementant efficacement le transport transfrontière de marchandises.

4. La plupart des aspects de l'approche de la connectivité des transports relative à la chaîne d'approvisionnement sont examinés dans les travaux de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) (voir ESCAP/CTR/2020/1). Les activités portant sur la connectivité des infrastructures de transport menées dans le cadre d'accords régionaux sur les infrastructures vont de pair avec celles visant à accroître la connectivité opérationnelle par la facilitation des transports, l'utilisation des technologies, le dialogue privé-public et le renforcement des capacités en matière d'efficacité logistique. La promotion des couloirs de transport intermodal et l'amélioration du cadre réglementaire international pour les contrats de transport multimodal de marchandises renforcent la multimodalité.

5. Dans le même temps, les progrès en matière de connectivité des transports en Asie et dans le Pacifique restent insuffisants. En ce qui concerne la circulation des marchandises, les coûts et les retards sont dus aux liaisons manquantes et à la qualité insuffisante des infrastructures du réseau de transport régional et sont exacerbés par des facteurs tels que les divergences de normes techniques, l'utilisation insuffisante de l'échange d'informations électroniques et le manque de libéralisation des services de transport. Les progrès en matière d'intégration intermodale sont entravés par l'absence de politiques coordonnées ciblant les infrastructures, les transports et la logistique. Globalement, la connectivité des transports reste inégale dans la région et le fossé se creuse entre les pays qui sont en avance et ceux qui sont en retard, souvent des pays ayant des besoins particuliers<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Alan McKinnon, « Balancing efficiency and resilience in multimodal supply chains », International Transport Forum Discussion Papers (Paris, Organisation de coopération et de développement économiques/Forum international des transports, 2018).

<sup>2</sup> On définit la résilience comme la capacité d'un système à se préparer aux perturbations ou aux chocs, à les absorber, à se rétablir et à s'y adapter. Dans le cas des systèmes de transport, la résilience fait souvent référence à la capacité du système à maintenir ses services ou à rétablir le niveau de service habituel dans un délai déterminé.

<sup>3</sup> *Review of Sustainable Transport Connectivity in Asia and the Pacific 2019: Addressing the Challenges for Freight Transport* (publication des Nations Unies, numéro de vente : E.20.II.F.2).

6. La pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) a placé la connectivité des transports au premier plan, en en faisant un élément clef de la lutte contre la pandémie et des stratégies de relèvement. Voilà pourquoi il est essentiel que les efforts dans ce domaine dépassent le cadre du rétablissement du niveau de connectivité d'avant la pandémie et visent à atteindre une plus grande résilience face aux perturbations futures.

7. On trouvera dans le présent document une analyse des principales questions relatives à la connectivité des transports régionaux pour la performance des chaînes d'approvisionnement en Asie et dans le Pacifique, notamment des effets de la pandémie actuelle sur la connectivité des transports de marchandises et les moyens à mettre en œuvre pour améliorer la connectivité le long des réseaux de transport terrestre et mieux relier la région dans son ensemble aux chaînes d'approvisionnement mondiales. Cette analyse met en évidence le défi que représente la transition vers un secteur du transport de marchandises plus résilient et plus durable dans le cadre des efforts visant à mieux reconstruire après la pandémie.

## **II. Connectivité de la chaîne d'approvisionnement et pandémie de maladie à coronavirus**

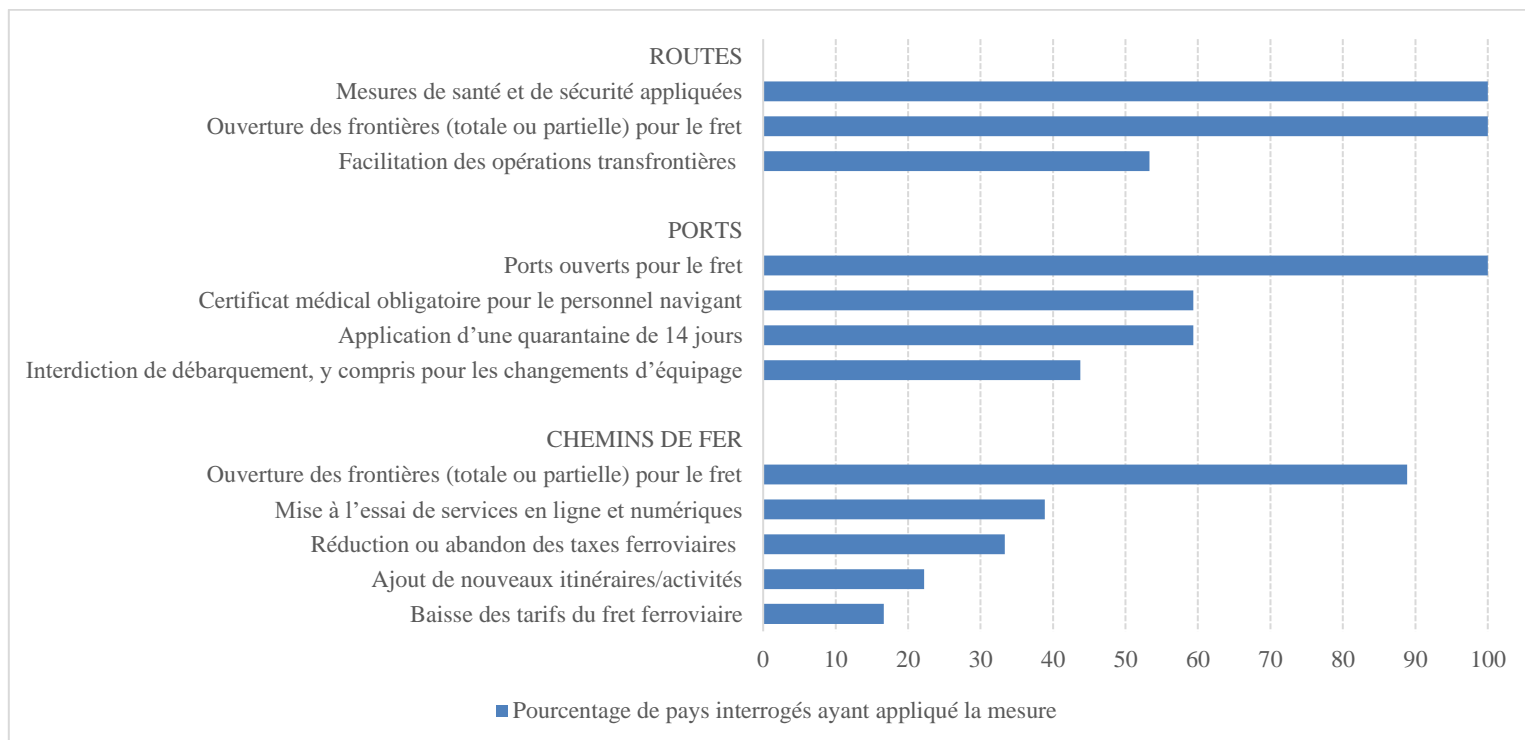
8. La pandémie de COVID-19 a révélé les principales limites des chaînes d'approvisionnement contemporaines. Certaines pratiques établies (regroupement de marchandises, stocks réduits et production juste à temps) ont limité la résilience des chaînes d'approvisionnement internationales, entraînant la pénurie de certains biens essentiels et des déséquilibres dans la livraison des marchandises<sup>4</sup>. De même, la pandémie a mis à jour une vulnérabilité insoupçonnée du secteur des transports : des segments entiers, comme l'aviation, les petites et moyennes entreprises de transport, les transitaires et bien d'autres ont commencé à sombrer face à la réduction de la demande, aux restrictions opérationnelles croissantes et aux autres difficultés découlant de la pandémie. La rupture des chaînes d'approvisionnement et l'affaiblissement des capacités en matière de transport et de logistique minent les capacités nationales de mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030<sup>5</sup>.

9. Dans le même temps, la région Asie-Pacifique a fait de gros efforts pour préserver la connectivité des transports pendant la pandémie (voir figure I). Les pays membres du Réseau routier asiatique ont maintenu ouvertes toutes leurs frontières terrestres ou une partie importante de celles-ci au transport de marchandises. Deux tiers des pays membres ont appliqué des mesures exceptionnelles de facilitation du commerce et des transports, contribuant à assurer une circulation plus fluide des biens essentiels et, dans de nombreux cas, des marchandises en général. Le transport de marchandises s'est poursuivi avec quelques rares interruptions le long du réseau ferroviaire transasiatique, faisant des chemins de fer un acteur du commerce international d'autant plus vital, notamment pour la circulation des biens essentiels et des fournitures médicales. De même, les ports ont continué d'assurer les activités liées au transport de marchandises, appuyant l'essentiel du commerce international et empêchant le démantèlement total des chaînes d'approvisionnement mondiales.

<sup>4</sup> Jean-Paul Rodrigue, « Coronavirus impacts on trade and supply chains », présentation faite lors de la réunion du conseil consultatif de METRANS à Los Angeles (États-Unis d'Amérique) en 2020.

<sup>5</sup> CESAP, « Policy responses to COVID-19: transport connectivity in Asia and the Pacific », 22 avril 2020.

Figure I  
**Application de mesures relatives à la connectivité des transports dans les pays d'Asie et du Pacifique pendant la pandémie de maladie à coronavirus**



Source : calculs effectués par la CESAP à partir de son répertoire en ligne des mesures prises dans le domaine des transports dans le contexte de la COVID-19. Disponible à l'adresse suivante : [www.unescap.org/our-work/transport/transport-facilitation-and-connecting-subregional-transport-networks/monitoring-transport-policy-response-covid-19](http://www.unescap.org/our-work/transport/transport-facilitation-and-connecting-subregional-transport-networks/monitoring-transport-policy-response-covid-19) (page consultée le 24 juillet 2020).

10. La pandémie a suscité un élan favorable au passage au numérique et montré tout le potentiel qu'offre une répartition plus équilibrée et durable entre les modes de transport de marchandises, du fait que l'utilisation du transport ferroviaire a augmenté afin de compenser les interruptions des opérations de transport routier<sup>6</sup>.

11. L'impact total de la pandémie sur le secteur du transport international de marchandises n'a pas encore été mesuré. Il varie considérablement d'une région et d'un pays à l'autre et diverge fortement selon les segments du secteur de transport de marchandises (voir tableau).

<sup>6</sup> Selon des informations communiquées par China Communications News le 22 mars 2020, malgré les perturbations, le China-Europe Railway Express a connu une croissance constante au cours du premier trimestre 2020, avec un total de 1 941 voyages effectués par des trains de marchandises transportant 174 000 conteneurs équivalent vingt pieds. Le nombre de voyages effectués par des trains de marchandises et le nombre de conteneurs transportés ont augmenté de 15 % et 18 % respectivement d'une année sur l'autre.

## Impact de la pandémie de maladie à coronavirus sur le transport de marchandises à la mi-juin 2020

<i>Sous-secteur des transports</i>	<i>Service</i>	<i>Mobilité</i>	<i>Coût financier</i>	<i>Demande d'opérations de transit</i>
Transport routier de marchandises	National	Négatif à mixte	Négatif	Négatif à mixte
	International			
Transport ferroviaire de marchandises	National	Négatif à neutre ou positif		
	International			
Transport aérien de marchandises	Avion mixte	Négatif sur la plupart des itinéraires et neutre ou positif sur certains itinéraires		Très négatif
	Avion-cargo uniquement			Positif
Transport maritime de marchandises	Paquebot pour navigation à courte distance	Négatif ou très négatif		Négatif à mixte
	Paquebot pour navigation à longue distance			

*Source* : calculs de la CESAP basés sur une présentation actualisée de Lauri Ojala, intitulée « The fall and rise of freight transport during the coronavirus pandemic », faite lors d'un webinaire dans le cadre du Forum international des transports, le 23 juin 2020.

*Note* : l'impact sur le transport ferroviaire et routier de marchandises indiqué dans le tableau a été ajusté sur la base des estimations du secrétariat afin de refléter la situation en Asie et dans le Pacifique. Il diverge par rapport à la situation mondiale pour ces deux modes. Concernant le transport aérien et maritime de marchandises, la situation reflétée dans le tableau se vérifie tant au niveau mondial que régional.

12. Néanmoins, il est clair que les perturbations de la connectivité dues à la pandémie auront probablement un effet marquant et durable sur le commerce international. Selon les dernières estimations de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), ce sont les coûts de transport et de déplacement qui risquent le plus de miner le commerce international pendant la pandémie<sup>7</sup>. Ils représentent en effet 15 % des coûts commerciaux dans l'agriculture, 19 % dans les services liés aux biens tels que la vente au détail et en gros, et environ 31 % dans l'industrie manufacturière. En raison de l'ampleur de l'impact et de la sévérité des mesures de confinement, notamment des inspections supplémentaires, des horaires d'ouverture réduits et des fermetures de routes et de frontières, les coûts commerciaux pourraient augmenter de 25 %<sup>8</sup>. Les mesures de confinement pourraient réduire le volume mondial de transport de marchandises jusqu'à 36 % d'ici à la fin de 2020 et la réduction la plus

<sup>7</sup> OMC, « Trade costs in the time of global pandemic », note d'information, 12 août 2020.

<sup>8</sup> Maryla Maliszewska, Aaditya Mattoo et Dominique van der Mensbrugghe, « The potential impact of COVID-19 on GDP and trade: a preliminary assessment », Policy Research Working Paper, n° 9211 (Washington, D.C., Banque mondiale, 2020).

importante anticipée concerne l'Asie du Sud-Est, l'Asie centrale et certaines parties de l'Asie du Sud<sup>9</sup>.

13. Enfin, les pertes financières importantes subies par le secteur des transports auront un effet durable sur sa compétitivité au lendemain de la pandémie si elles ne sont pas correctement prises en compte lors de la phase de relèvement. Si le secteur aérien est le plus touché, le transport routier international devrait connaître en 2020 une baisse de 18 % du volume du commerce, soit environ 652 milliards de dollars. En Asie, cette baisse devrait atteindre 21 %<sup>10</sup>. Même si les activités du transport ferroviaire de marchandises ont diminué moins nettement que les celles du transport routier et que ce secteur a été particulièrement résistant en Asie, il pourrait encore encaisser une perte globale de 1,7 milliard de dollars pour 2020 et 2021<sup>11</sup>.

14. Les observations qui précèdent devraient être prises en compte dans le cadre des stratégies visant à adapter et ajuster les initiatives en cours pour améliorer la connectivité des transports de marchandises en Asie et dans le Pacifique.

### **III. Améliorer la connectivité le long des réseaux régionaux de transport terrestre en Asie et dans le Pacifique**

#### **A. Réseau routier asiatique**

15. Après les modifications apportées à l'Accord intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique en 2019, le Réseau couvre désormais plus de 145 000 km, dont 15 000 km supplémentaires d'autoroutes en Chine.

16. Quand bien même le Réseau continue de s'étendre, la qualité des routes reste une préoccupation. Bien que la majorité du Réseau routier asiatique soit composée de routes de catégorie II (38 %) et de routes primaires et de catégorie I (35 %), dans certains pays d'Asie centrale et d'Asie du Sud et du Sud-Est, plus de 50 % des routes du Réseau correspondraient à la catégorie III ou à une catégorie inférieure<sup>12</sup>. Le mauvais état des routes continue de nuire aux opérations de transport routier, entraînant une augmentation des embouteillages, des coûts de transport, des accidents, des émissions et d'autres externalités environnementales.

17. Parallèlement à l'amélioration de la qualité des infrastructures le long du Réseau, des efforts importants sont encore nécessaires pour améliorer la connectivité opérationnelle en harmonisant davantage les normes applicables ; en utilisant les nouvelles technologies et l'automatisation et, à la lumière des récents développements, en coordonnant les stratégies de riposte aux pandémies et autres perturbations analogues.

#### **1. Améliorer la connectivité opérationnelle le long du Réseau routier asiatique**

18. Comme l'indique le Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux, il reste encore beaucoup à faire en ce qui

<sup>9</sup> Forum international des transports, « COVID-19 transport brief: how badly will the coronavirus crisis hit global freight ? », 11 mai 2020.

<sup>10</sup> Union internationale des transports routiers, *COVID-19 Impacts on the Road Transport Industry* (Genève, 2020).

<sup>11</sup> Union internationale des chemins de fer, « Première estimation de l'impact économique mondial de Covid-19 sur le transport ferroviaire », juillet 2020.

<sup>12</sup> CESAP, base de données du Réseau routier asiatique. Disponible à l'adresse suivante : [www.unescap.org/resources/asian-highway-database](http://www.unescap.org/resources/asian-highway-database) (page consultée le 15 juillet 2020).

concerne l'harmonisation des normes régionales applicables au transport routier international. C'est notamment le cas des normes applicables aux poids, aux dimensions et aux niveaux d'émissions des véhicules routiers qui empruntent les routes internationales, comme l'a montré l'évaluation réalisée par le secrétariat dans le cadre d'un projet visant à renforcer la capacité des États membres de la CESAP à harmoniser leurs normes dans ces trois domaines afin de faciliter le transport le long du Réseau. Ces différences de normes entraînent des coûts de transport supplémentaires, car les transporteurs doivent acheter de nouveaux véhicules, augmenter le nombre de voyages et acquérir les permis et certificats nécessaires.

19. L'évaluation du projet montre qu'il est possible d'harmoniser encore les normes applicables aux dimensions, aux poids et aux niveaux d'émissions des véhicules de transport de marchandises. Toutefois, pour que l'harmonisation ait un impact tangible, il faut envisager un ensemble complet de mesures complémentaires, notamment la reconnaissance mutuelle par les pays participants des certificats de contrôle technique et le système régional de ponts bascules et de stations de mesure<sup>13</sup>.

20. Outre l'harmonisation des normes techniques, la poursuite de la libéralisation des droits de circulation le long du Réseau reste une priorité. Une étape importante a été franchie dans ce domaine quand les parties à l'Accord intergouvernemental sur le transport routier international le long du Réseau routier asiatique (Chine, Fédération de Russie et Mongolie) ont décidé de l'appliquer immédiatement après la première réunion du comité mixte établi pour superviser la mise en œuvre de l'Accord, qui s'est tenue les 3 et 4 juillet 2019 à Manzhouli (Chine). La tenue de la première réunion du comité mixte établi en vertu de l'Accord intergouvernemental de l'Organisation de Shanghai pour la coopération visant la facilitation des transports routiers internationaux marque également un jalon important. Elle a été organisée avec le soutien du secrétariat et de l'Organisation de Shanghai pour la coopération à Xiamen (Chine) les 13 et 14 décembre 2018, et a accueilli les neuf parties actuelles à l'Accord.

## 2. Transition vers un Réseau routier asiatique intelligent

21. Les technologies de l'information et de la communication sont considérablement plus sollicitées par les activités liées au Réseau, et la pandémie a confirmé qu'il était urgent d'adopter les nouvelles technologies, en particulier les solutions sans contact.

22. La plupart des outils et modèles de facilitation des transports gérés par le secrétariat favorisent l'utilisation des nouvelles technologies. C'est le cas notamment, du Modèle type des systèmes d'information logistique qui offre des conseils pratiques sur la mise en place de systèmes d'échange électronique d'informations pour faciliter le dédouanement des cargaisons, des véhicules et des équipages et le paiement des droits et autres taxes<sup>14</sup>.

23. L'appui à l'application des nouvelles technologies, telles que des véhicules hautement et entièrement automatisés pour le transport de marchandises sur de longues distances le long du Réseau, constitue une avancée majeure dans ce domaine. Ces technologies permettraient de réduire la consommation de carburant, les embouteillages et les accidents de la route et,

<sup>13</sup> CESAP, *Strengthening the Capacity of ESCAP Member States to Harmonize Standards on Weights, Dimensions and Emissions of Road Vehicles for Facilitation of Transport along the Asian Highway Network: Study Report 2019* (Bangkok, 2019).

<sup>14</sup> Voir E/ESCAP/MCT(3)/11, annexe V.

dans un contexte tel que celui de la pandémie actuelle, protéger la santé du personnel du réseau routier et des agents aux frontières. Toutefois, leur déploiement implique, à l'échelle de la région, une compréhension commune des principes qui régissent les technologies de la conduite autonome. La coopération régionale est également indispensable pour définir les conditions requises pour le passage des frontières des véhicules hautement ou entièrement automatisés, qui dépassent le cadre des exigences applicables aux infrastructures traditionnelles et des initiatives de facilitation des transports. Dans ce contexte, le secrétariat met actuellement en œuvre un projet qui fera office de test et offrira un point de vue réglementaire sur l'utilisation de véhicules hautement et entièrement automatisés le long du Réseau.

### 3. Coordonner l'intervention d'urgence le long du Réseau routier asiatique

24. L'hétérogénéité des mesures prises pour faire face à la pandémie a révélé des insuffisances dans la coopération régionale en matière de transport transfrontière en période de pandémie et d'autres perturbations. Fort de ce constat, le secrétariat a publié une note d'orientation sur les stratégies adoptées pour faire face à la COVID-19 et sur la connectivité des transports en Asie et dans le Pacifique et créé une page Web consacrée au suivi des stratégies adoptées le long du réseau régional de transport<sup>15</sup>. Il a organisé plusieurs réunions en ligne sur la COVID-19 et la connectivité des transports, notamment une réunion d'experts sur une connectivité des transports sûre et sans entrave le long du Réseau routier asiatique pendant et après la pandémie, le 25 juin 2020<sup>16</sup>.

25. Le groupe d'experts a examiné les efforts considérables déployés par les États membres pour que le transport routier essentiel puisse se poursuivre le long du Réseau routier asiatique. Il a noté notamment les principales mesures qui ont été prises aux fins du passage au numérique et de la facilitation du transport transfrontière dans le cadre de la stratégie de lutte contre la COVID-19. Dans le même temps, il a pris acte d'importantes préoccupations quant à l'état de la connectivité régionale et rappelé que la coopération régionale était le moyen d'action le plus efficace pendant et après une crise. Dans ce contexte, il a recommandé que les pays membres du Réseau envisagent des stratégies communes et des aménagements régionaux, notamment : a) la mise en place d'une source d'information centralisée sur les mesures nationales touchant à la connectivité des transports régionaux ; b) l'élaboration de recommandations sur les procédures et les formalités normalisées de transport transfrontière de marchandises dans des circonstances particulières similaires à celle de la pandémie et c) une réflexion sur d'éventuelles ententes régionales ou sous-régionales en vue d'une action collective, telle que la création de voies ou de couloirs de circulation verts, la reconnaissance mutuelle des documents de transport ou la renonciation à ces documents et d'autres mesures appropriées.

26. Ce point de vue a été réaffirmé par les spécialistes des transports des 10 membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) qui ont assisté à un webinaire sur la préservation de la connectivité des transports et le renforcement de la résilience du transport de marchandises dans les pays membres de l'ASEAN, organisé par le secrétariat de la CESAP, le Forum international des transports et le secrétariat de l'ASEAN, le 9 juillet 2020. À cette occasion, les représentant(e)s ont demandé que, dans le cadre des activités de relèvement, un appui soit fourni à leur pays en vue de l'élaboration de lignes directrices pour une connectivité résiliente et durable, mettant l'accent sur le transport routier transfrontière.

<sup>15</sup> CESAP, « Policy responses to COVID-19 ».

<sup>16</sup> Voir [www.unescap.org/events/virtual-expert-group-meeting-safe-and-seamless-transport-connectivity-along-asian-highway](http://www.unescap.org/events/virtual-expert-group-meeting-safe-and-seamless-transport-connectivity-along-asian-highway).



27. Pour donner suite à ces demandes, le secrétariat met au point des outils techniques et stratégiques pour soutenir une approche plus harmonisée de la lutte contre la pandémie dans le transport transfrontière. Afin de parvenir à cette harmonisation, des lignes directrices régionales ou sous-régionales pour la lutte contre la pandémie et le relèvement liées au transport transfrontière de marchandises pourraient être élaborées. Des dispositions types communes pourraient aussi être insérées dans les accords de transport régionaux ou bilatéraux existants. Afin d'appuyer les progrès dans ce domaine, le secrétariat a mobilisé des ressources supplémentaires dans le cadre du projet d'intervention rapide à l'échelle du système des Nations Unies intitulé « Transport and trade connectivity in the age of pandemics: United Nations solutions for contactless, seamless and collaborative transport and trade » (Connectivité des transports et du commerce à l'ère des pandémies : solutions des Nations Unies pour des transports et des échanges commerciaux sans contact, sans interruption et dans un esprit de collaboration).

## **B. Réseau ferroviaire transasiatique**

28. L'intensification du transport international de marchandises le long du réseau ferroviaire transasiatique ces dernières années et même pendant la pandémie<sup>17</sup> a mis en évidence les avantages immenses du transport ferroviaire international, notamment sa plus grande résilience aux pandémies et aux perturbations similaires. La crise actuelle provoquée par la pandémie peut être perçue comme une opportunité pour les chemins de fer de renforcer leurs avantages comparatifs en harmonisant leurs pratiques en matière d'échange électronique d'informations, en accélérant le passage au numérique et en ayant davantage recours à des solutions intelligentes pour le secteur ferroviaire<sup>18</sup>.

### **1. Harmoniser l'échange électronique d'informations dans le transport ferroviaire**

29. Les questions liées à la facilitation du transport ferroviaire international font l'objet d'une attention croissante dans la région, et le Comité des transports, à sa cinquième session, a pris note du projet de cadre de renforcement de l'efficacité du passage des frontières par le rail le long du réseau ferroviaire transasiatique et au-delà. Le Comité a estimé qu'il serait essentiel de parvenir à une conception commune des questions recensées dans le projet de cadre, dont l'échange électronique d'informations entre les compagnies ferroviaires et entre chaque compagnie ferroviaire et les organismes de contrôle, pour réduire les facteurs d'inefficacité en matière de transport ferroviaire international (ESCAP/CTR/2018/8, paragraphe 29).

30. La question de l'échange électronique d'informations entre les compagnies ferroviaires a été examinée plus avant par le Groupe de travail sur le réseau ferroviaire transasiatique à sa 6<sup>e</sup> réunion, qui s'est tenue en décembre 2019. Le Groupe de travail a reconnu que des initiatives isolées et manquant de cohérence pourraient être un frein à la circulation continue de l'information le long des couloirs ferroviaires et entraîner des retards excessifs aux passages des frontières. Il a demandé au secrétariat de consulter les pays membres qui le souhaitent afin de recenser les bonnes pratiques et d'examiner la possibilité

<sup>17</sup> Le nombre de trains de marchandises entre la Chine et l'Europe a augmenté de 36 % par rapport à l'année précédente. Il était de 5 122 au cours du premier semestre 2020. Voir Global Times, « China-Europe cargo train reaches 1,169 in June, setting a new record », 15 juillet 2020. Disponible à l'adresse suivante : [www.globaltimes.cn/content/1194623.shtml](http://www.globaltimes.cn/content/1194623.shtml).

<sup>18</sup> CESAP et Organisation pour la coopération des chemins de fer, « Joint ESCAP-OSJD statement: strengthening international railway transport for a more sustainable transport connectivity in the aftermath of COVID-19 pandemic », 8 juillet 2020. Disponible à l'adresse suivante : [www.unescap.org/covid19](http://www.unescap.org/covid19).

d'un accord multilatéral sur la question (ESCAP/TARN/WG/2019/6, paragraphe 17).

31. Les 7 et 8 juillet 2020, la CESAP et l'Organisation pour la coopération des chemins de fer ont organisé une réunion virtuelle d'experts sur les défis et les opportunités du transport ferroviaire international le long du réseau ferroviaire transasiatique et au-delà pendant la pandémie<sup>19</sup>. Les participant(e)s à la réunion ont réaffirmé qu'une modalité adaptée à l'harmonisation de l'échange électronique d'informations entre les compagnies ferroviaires et entre chaque compagnie ferroviaire et les organismes de contrôle était nécessaire. Le secrétariat est prêt à soutenir les parties dans cette importante initiative.

## **2. Accélérer le passage au numérique et mettre en place des services intelligents dans le transport ferroviaire**

32. La crise déclenchée par la pandémie est l'occasion pour les acteurs des chemins de fer de la région de passer plus rapidement au numérique et de mettre en œuvre des solutions intelligentes, ce qui permettrait d'améliorer l'efficacité opérationnelle, de réduire les coûts et de renforcer la compétitivité du transport ferroviaire.

33. Dans la région Asie-Pacifique, le passage au numérique des services ferroviaires rencontre de nombreuses difficultés (fracture numérique, niveaux différents de développement des chemins de fer et souci de la protection des données et de la cybersécurité). Pour en tirer le meilleur parti, il faut disposer d'un cadre qui comprenne les éléments suivants : a) un consensus régional sur les principaux domaines à dématérialiser et des orientations en vue d'une application à plus grande échelle ; b) un plan d'action pour aider les chemins de fer des pays en développement sans littoral et des pays les moins avancés à passer au numérique et c) une plateforme pour partager les expériences de passage au numérique des chemins de fer et en tirer des enseignements.

34. Pour aider les acteurs des chemins de fer de la région, le secrétariat a élaboré une étude sur les solutions intelligentes dans le secteur ferroviaire, dans le cadre du projet susmentionné sur la connectivité des transports et du commerce à l'ère des pandémies. Les principaux domaines dans lesquels de telles solutions ont été mises au point sont les suivants : a) les opérations ; b) la maintenance ; c) la sûreté et la sécurité ; d) le matériel roulant ; e) le franchissement des frontières ; f) les liens intermodaux ; g) le souci du client et h) le financement. La recommandation issue de l'étude et le projet de cadre pour le passage au numérique des chemins de fer dans la région seront présentés au Groupe de travail à sa prochaine réunion, qui se tiendra en 2021.

## **C. Ports secs et transport intermodal**

35. Les ports secs, comme toutes les installations intermodales, contribuent à répondre aux exigences de la chaîne d'approvisionnement en ce sens qu'ils disposent d'accès routiers et ferroviaires et proposent des services tels que le traitement des formalités douanières, l'entreposage, le regroupement et la distribution, la fabrication et d'autres activités économiques le long des couloirs de transport. L'Accord intergouvernemental sur les ports secs prévoit le développement coordonné d'un système régional de transport et de logistique et complète l'Accord intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique et l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique,

<sup>19</sup> Voir [www.unescap.org/events/joint-escap-osjd-virtual-meeting-experts-challenges-opportunities-international-railway](http://www.unescap.org/events/joint-escap-osjd-virtual-meeting-experts-challenges-opportunities-international-railway).

l'objectif étant de faciliter l'intégration modale au stade de la planification des infrastructures à l'appui d'un réseau multimodal régional commun.

36. Malgré leur intérêt durable pour les ports secs et autres installations de transport intermodal, les États membres continuent de rencontrer des difficultés et des problèmes en ce qui concerne leur élaboration et leur fonctionnement en raison d'insuffisances infrastructurelles, de questions institutionnelles, du manque de déploiement de nouvelles technologies et d'autres facteurs. Ces défis montrent qu'il faut continuellement renforcer les capacités et apporter une assistance technique pour favoriser le développement des ports secs. Des mesures supplémentaires sont également nécessaires pour tirer davantage profit du dynamisme que l'aménagement d'un port sec apporte dans la région.

## 1. Une approche holistique

37. Les ports secs sont essentiels pour assurer l'efficacité des transports, car ils sont le point de convergence où les multiples interactions entre les modes de transport, les opérateurs et les fournisseurs de services peuvent être synchronisées. Ces installations présentent des avantages pour un large éventail de parties prenantes, telles que les exploitants portuaires et les autorités locales ou nationales qui peuvent les utiliser pour mettre en œuvre une série de politiques économiques, sociales et environnementales. Ainsi, l'établissement et l'exploitation des ports secs, en particulier des ports secs d'importance internationale, peuvent être réalisés plus efficacement s'ils sont considérés de manière globale comme faisant partie intégrante des couloirs de transport intermodal international.

38. À sa troisième réunion, tenue en novembre 2019, le Groupe de travail sur les ports secs a souligné qu'il était nécessaire d'inscrire l'établissement des ports secs dans le contexte plus large du transport intermodal international et des couloirs économiques et de mieux tirer parti de leur rôle de catalyseur aux fins de la transition vers des opérations de fret durables et de l'élargissement de la portée des avantages économiques et sociaux de la connectivité des transports. Il a demandé au secrétariat de continuer d'examiner l'établissement de couloirs de transport intermodal interconnectés, notamment de couloirs de transport reliant l'Asie et l'Europe, et de ports secs situés le long de ces couloirs.

## 2. Solutions numériques

39. L'application des technologies de l'information et de la communication dans les opérations de transport, y compris le transport intermodal et multimodal avec la participation des ports secs, augmente la fiabilité et la sécurité du transport de marchandises et permet de simplifier les formalités douanières et les autres contrôles dans les ports secs. Étant donné que le secteur des transports opère actuellement une grande transformation vers le numérique et que les solutions sans contact s'avèrent de plus en plus pertinentes, notamment depuis la pandémie, il est impératif de déployer et d'appliquer rapidement les technologies de l'information et de la communication dans les ports secs pour assurer leur compétitivité sur le marché des services de transport.

40. Des avancées majeures ont été faites dans ce domaine : un projet pilote de transport multimodal (maritime et ferroviaire) de marchandises utilisant l'échange électronique de données à toutes les étapes est mis en œuvre en Fédération de Russie depuis 2019 sur la base de l'approche globale et des recommandations issues d'une étude de la CESAP de 2017 sur les technologies de l'information. Comme l'a souligné le Groupe de travail lors de sa troisième réunion, des efforts supplémentaires sont nécessaires pour promouvoir des solutions et des modèles de fonctionnement innovants dans les opérations de

transport intermodal et multimodal et pour développer une vision stratégique des couloirs de transport numérique à l'échelle de la région. En conséquence, le secrétariat a concentré ses activités les plus récentes de développement des capacités sur l'apport et l'application de solutions numériques pour les ports secs, en élargissant les activités liées au Cadre régional pour la planification, la conception, l'établissement et l'exploitation des ports secs d'importance internationale pour qu'elles couvrent les solutions numériques pour les ports secs.

### **3. Élaboration de cadres juridiques pour les opérations de transport intermodal et multimodal**

41. Le transport intermodal rationalise l'utilisation des installations existantes, répond aux besoins des chaînes d'approvisionnement mondiales et favorise une répartition modale plus équilibrée. Le cadre juridique applicable aux opérations de transport multimodal ne reflète toutefois pas les changements de modèles de transport ni l'évolution des technologies et des marchés. Il est constitué de plusieurs conventions internationales destinées à réglementer le transport unimodal, de divers accords régionaux et sous-régionaux, de lois nationales et de contrats types.

42. À sa troisième réunion, le Groupe de travail a insisté sur la nécessité d'actualiser les cadres juridiques applicables aux opérations de transport multimodal international afin d'appuyer le fonctionnement efficace des ports secs et des couloirs de transport intermodal. À cet égard, le secrétariat met en application un projet de développement des capacités relatif à un régime juridique harmonisé pour le transport multimodal qui répondrait mieux aux besoins des États membres.

## **IV. Relier l'Asie et le Pacifique aux chaînes d'approvisionnement mondiales**

### **A. Œuvrer en faveur d'une connectivité durable des transports**

43. En raison de son avantage concurrentiel dans le transport de gros volumes de marchandises sur de longues distances, le transport maritime absorbe plus de 80 % des échanges mondiaux de marchandises en volume et est un lien vital avec l'économie mondiale pour la plupart des pays de l'Asie et du Pacifique, sinon tous.

44. Selon l'étude thématique de la soixante-seizième session de la Commission, intitulée *Changing Sails: Accelerating Regional Actions for Sustainable Oceans in Asia and the Pacific*, il reste des défis importants à relever pour relier la région aux principales routes maritimes. En particulier, les petits États insulaires en développement du Pacifique continuent d'afficher les niveaux de connectivité maritime les plus bas du monde.

45. Dans le même temps, les pays d'Asie et du Pacifique peuvent être les chefs de file de la transition mondiale vers une plus grande durabilité de la connectivité maritime en appliquant des réglementations et des instruments mondiaux et en renforçant la coopération régionale. Ainsi, dans sa résolution 76/1 sur le renforcement de la coopération en vue de promouvoir la conservation et l'exploitation durable des océans, des mers et de leurs ressources aux fins du développement durable en Asie et dans le Pacifique, adoptée à sa soixante-seizième session, la Commission a appelé de ses vœux un dialogue régional systématique sur la connectivité maritime durable dans le cadre de ses travaux sur la promotion de la connectivité de transport durable dans la région.

Le secrétariat organisera ce dialogue, en mobilisant les plateformes institutionnelles existantes et en tirant parti des partenariats avec l'Organisation maritime internationale (OMI) et la CNUCED.

46. La coopération régionale devra permettre de veiller au caractère inclusif de la connectivité maritime et de soutenir la transition vers une plus grande durabilité environnementale du transport maritime. Un aspect essentiel de ce travail consiste à promouvoir une approche intégrée du transport maritime durable, dans laquelle des mesures axées sur les ports viendraient compléter les mesures définies par l'OMI. Pour l'heure, le développement des ports de la région est dirigé par les autorités portuaires et les opérateurs de terminaux en fonction de leurs capacités et de leurs priorités individuelles et du niveau de développement du port. Pour orienter ces activités vers une plus grande durabilité, le secrétariat a établi des directives sur les meilleures pratiques mondiales et régionales<sup>20,21</sup>.

47. Comme dans les autres secteurs du transport, le passage au numérique et les technologies intelligentes sont au cœur du développement portuaire et maritime actuel. La transition vers des ports intelligents, où les nouvelles technologies et le numérique rationalisent et simplifient les activités portuaires, s'est avérée être une stratégie viable pour réaliser à la fois l'efficacité économique et la performance environnementale. Ceci est vrai dans des circonstances normales et le reste en période de grands bouleversements, comme le montrent les stratégies nationales de lutte contre la pandémie.

48. Même si, globalement, le transport maritime a continué de fonctionner malgré les perturbations liées à la pandémie, la crise a une fois de plus soulevé le problème de la résilience des ports, déjà très exposés aux bouleversements liés aux changements climatiques et aux phénomènes climatiques. Dans cette optique, le secrétariat a lancé deux projets d'étude en Asie et dans le Pacifique, l'un sur le soutien aux politiques de développement de ports intelligents et l'autre sur la facilitation du développement de ports durables et résilients à l'appui d'une connectivité maritime durable. Ces travaux et les activités connexes sont menés en étroite collaboration avec l'OMI et la CNUCED.

## **B. Soutenir la connectivité de transport durable entre l'Asie et l'Europe**

49. Une connectivité de transport renforcée et durable entre l'Asie et l'Europe favorise une plus grande intégration économique, une distribution plus efficace des ressources et la croissance continue d'un commerce international mutuellement bénéfique sur le continent eurasiatique.

50. Au cours des trente dernières années, de nombreuses initiatives ont été lancées pour améliorer la connectivité des transports entre l'Asie et l'Europe. Au niveau international, ces initiatives comprennent un large éventail d'activités menées par les commissions régionales des Nations Unies, notamment la Commission économique pour l'Europe (CEE) et la CESAP ; l'initiative Réunion Asie-Europe, avec des réunions biennales des ministres des transports, et 13 couloirs de transport ferroviaire, dont la plupart relie l'Asie du Nord-Est et l'Asie centrale à l'Europe de l'Est, proposés par l'Organisation pour la coopération des chemins de fer. Des dispositifs spéciaux ont également été créés pour traiter de la question des engorgements des transports dans plusieurs sous-régions, en partie liés à la connectivité entre l'Asie et l'Europe, par exemple le Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale et le

<sup>20</sup> CESAP, « Strengthening transport connectivity from/to port for selected countries », avril 2018.

<sup>21</sup> CESAP, Sustainable Port Development and Improving Port Productivity in ESCAP Member Countries (Bangkok, 2020).

Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale. Plusieurs initiatives au niveau national visent également à relier les deux régions comme un seul continent. Ce sont entre autres l'initiative « Une Ceinture et une Route » du Gouvernement chinois, l'initiative Eurasia du Gouvernement de la République de Corée, les activités menées par le Gouvernement de la Fédération de Russie pour promouvoir le chemin de fer transsibérien pour le transport de marchandises entre l'Asie et l'Europe et le projet de couloir transcontinental « Western Europe–Western China » du Gouvernement du Kazakhstan. L'importance d'une meilleure connectivité entre l'Asie et l'Europe pour la mise en œuvre accélérée du Programme 2030 a été récemment soulignée lors de la cinquième réunion des ministres des transports des pays membres de l'ASEM (Réunion Asie-Europe) qui s'est tenue en décembre 2019.

51. La pandémie a montré que l'Asie et l'Europe restent des partenaires commerciaux clefs et a mis en évidence la forte demande d'échanges commerciaux interrégionaux et, par conséquent, de transport de marchandises entre les régions. Pendant la pandémie, le transport de conteneurs par voie ferrée entre l'Asie et l'Europe est resté relativement stable et a même montré quelques signes de croissance<sup>22</sup>. Cela démontre que la poursuite de l'amélioration de la connectivité de transport durable entre l'Asie et l'Europe après la pandémie sera un aspect important de la reconstruction d'un système de commerce et de transport pour le continent eurasiatique qui soit mieux conçu et plus résilient aux crises.

52. Lors de la troisième Conférence ministérielle sur les transports tenue en décembre 2016, les pays participants ont adopté la Déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, dans laquelle ils sont convenus d'œuvrer à la création d'un comité de coordination interrégional sur les transports entre l'Asie et l'Europe en collaboration avec la Commission économique pour l'Europe. Dans ce contexte, le secrétariat met en place un projet visant à connecter des réseaux d'infrastructures de transport en Asie et en Europe à l'appui de la connectivité interrégionale de transport durable, l'objectif étant de soutenir la création du comité interrégional susmentionné en recensant les domaines prioritaires de coopération interrégionale en vue d'éliminer les goulets d'étranglement juridiques, techniques et infrastructurels et d'intégrer les réseaux de transport existants en Asie et en Europe (voir ESCAP/CTR/2020/1).

53. Les résultats de l'étude réalisée dans le cadre du projet offrent un aperçu des initiatives existantes en matière de connectivité des transports entre l'Asie et l'Europe, un résumé des recommandations et des suggestions concernant les mécanismes institutionnels destinés à soutenir davantage leur mise en œuvre, y compris un comité de coordination interrégional. La réunion du Groupe d'experts interrégional sur la connectivité des transports entre l'Asie et l'Europe, qui s'est tenue à Bangkok en janvier 2019, a été l'occasion pour les pays participants de confirmer le vif intérêt qu'ils portaient à l'amélioration de la connectivité des transports entre l'Asie et l'Europe et la nécessité d'un dialogue interrégional continu entre les États membres des deux commissions régionales des Nations Unies sur les questions connexes.

54. Dans le même temps, d'un point de vue pratique, l'établissement d'un comité de coordination interrégional est subordonné à l'étendue du mandat des deux commissions régionales. Si la CESAP est pleinement mandatée pour œuvrer à la création d'un comité de coordination en vertu de la Déclaration ministérielle susmentionnée et de sa résolution 73/4, le mandat confié au Comité des transports intérieurs de la CEE à sa quatre-vingt-unième session, en février

<sup>22</sup> Railway Gazette, « COVID-19 could push more Asia-Europe freight to rail », 9 avril 2020.

2019, se limitait à continuer à faire en sorte que le secrétariat de la CESAP coopère avec lui pour coorganiser, de la manière la plus économique possible, des consultations à Genève entre les États membres de la CESAP et de la CEE et ouvertes à tous ces États membres sur la question de la connectivité durable des transports et à présenter les résultats de ces consultations à la quatre-vingt-deuxième session du Comité et à faire des propositions de coopération future<sup>23</sup>, conformément à la demande faite au secrétariat de la CEE.

55. Les secrétariats de la CEE et de la CESAP ont organisé conjointement une consultation à Genève le 30 octobre 2019, à l'occasion de laquelle des informations générales ont été échangées sur les efforts déployés pour renforcer la connectivité de transport durable au niveau interrégional dans le contexte du transport intermodal et de la logistique, notamment la connectivité des infrastructures et la connectivité opérationnelle, ainsi que pour prendre en compte les préoccupations en matière de sûreté, de sécurité et d'environnement en ce qui a trait au transport intermodal intégré et à la logistique. Le Comité des transports intérieurs a rendu compte des résultats de cette consultation régionale à sa quatre-vingt-deuxième session, en février 2020, mais n'a pris aucune décision quant à la prorogation du mandat du secrétariat de la CEE.

56. À la lumière de ces éléments, le Comité souhaitera peut-être continuer à organiser périodiquement des forums interrégionaux sur la connectivité de transport durable entre l'Asie et l'Europe, ce qui, pour l'heure, constituera une modalité optimale de coopération et de coordination des efforts dans l'intérêt des décideurs et des parties prenantes du secteur des transports concernés dans les deux régions.

### **C. Connecter les pays ayant des besoins particuliers aux chaînes d'approvisionnement internationales**

57. Malgré les progrès réalisés ces dernières années en ce qui concerne l'établissement des infrastructures de transport et la facilitation des transports, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement de l'Asie et du Pacifique continuent de rencontrer des difficultés pour accéder aux marchés régionaux et mondiaux. Les pays en développement sans littoral pourraient bénéficier d'une meilleure exploitation des nouvelles technologies dans les opérations de transit et d'une coopération accrue le long des couloirs ferroviaires internationaux. Les petits États insulaires en développement doivent associer aux réformes nationales des programmes de collaboration régionale pour accroître leur connectivité maritime.

#### **1. Mise en place de systèmes électroniques de transport en transit**

58. Les dispositifs de suivi électronique des véhicules et les systèmes de transit automatique peuvent améliorer considérablement la connectivité des transports des pays en développement sans littoral en Asie en simplifiant les procédures de passage des frontières<sup>24</sup>. Ils peuvent également renforcer les capacités des pays à surmonter les difficultés dues à des pandémies telles que celle de la COVID-19 en favorisant la mise en place de couloirs régionaux – autrement connus sous le nom de voies vertes ou corridors verts – où la

<sup>23</sup> Voir ECE/TRANS/288, par. 114.

<sup>24</sup> Les conclusions et recommandations issues de l'atelier de renforcement des capacités sur l'application des nouvelles technologies à la facilitation du transit en vue d'améliorer la connectivité des transports des pays en développement sans littoral d'Asie centrale, organisé conjointement par la CESAP et l'Organisation de Shanghai pour la coopération à Tachkent en novembre 2019, sont disponibles à l'adresse suivante : [www.unescap.org/events/capacity-building-workshop-application-new-technologies-transit-facilitation-enhancing](http://www.unescap.org/events/capacity-building-workshop-application-new-technologies-transit-facilitation-enhancing).

circulation des marchandises est facilitée, et en contribuant au contrôle de l'état des véhicules et des cargaisons mais aussi de la santé des conducteurs.

59. Les systèmes électroniques de suivi des marchandises sont de plus en plus utilisés pour faciliter le transport en transit dans les pays en développement d'autres régions<sup>25</sup>. Pour répondre à la demande croissante et compte tenu de l'évolution de la technologie, de nombreuses solutions de suivi électronique ont vu le jour et nombre de solutions applicables au suivi des marchandises et des véhicules sont désormais disponibles. L'une des premières mesures à prendre pour assurer une facilitation maximale du transit sera de définir les conditions minimales requises. Le secrétariat est prêt à fournir l'assistance technique nécessaire pour mettre au point un système électronique de transport en transit utilisant des technologies de suivi et le rendre opérationnel.

## **2. Mise en œuvre de mécanismes de coordination des couloirs ferroviaires**

60. Les mécanismes de coordination des couloirs peuvent être très utiles pour promouvoir le transport ferroviaire international dans les pays en développement sans littoral d'Asie. Ils sont indispensables pour trouver des solutions concrètes aux obstacles matériels ou autres qui entravent les flux de marchandises le long des couloirs. Ils contribuent à assurer le suivi de l'efficacité des couloirs, à recenser les difficultés et les nouveaux marchés possibles et à impliquer toutes les parties prenantes, y compris le secteur privé et toutes les agences de contrôle aux frontières, dans la création de solutions aux problèmes d'inefficacité logistique.

61. En conséquence, le secrétariat, avec le soutien financier de la Banque islamique de développement et en partenariat avec l'Organisation de coopération économique, réalise une étude sur la commercialisation du couloir ferroviaire reliant le Kazakhstan, le Turkménistan et la République islamique d'Iran. Le but du projet est de mettre au point un mécanisme qui améliorera la coordination entre les chemins de fer et les autres parties prenantes pour soutenir l'efficacité des opérations le long du couloir.

## **3. Amélioration de la connectivité maritime des petits États insulaires en développement**

62. Même si la région Asie-Pacifique bénéficie globalement d'un degré élevé de connectivité maritime, les petites îles et les îles reculées du Pacifique continuent de rencontrer des difficultés structurelles dues à la combinaison de facteurs géographiques, économiques, démographiques et institutionnels qui compromettent leur capacité à combler le déficit de connectivité. En outre, à cause de la pandémie, les compagnies maritimes réduisent le nombre d'escales, ce qui risque de nuire aux petits ports du Pacifique.

63. Il existe plusieurs mesures que les petits États insulaires en développement peuvent mettre en œuvre pour améliorer leur connectivité maritime, comme envisager l'efficacité à petite échelle, relier les opérations de transport aux chaînes de valeur locales et régionales et aux réseaux en étoile, et soutenir des solutions propres ayant un meilleur rendement énergétique. Ils peuvent également tirer parti des avantages des technologies naissantes, notamment celles liées à une utilisation plus propre et plus efficace de l'énergie.

---

<sup>25</sup> En Afrique de l'Est, le suivi électronique des marchandises a permis de réduire le temps nécessaire au transport de marchandises depuis les points d'entrée aux frontières : de six jours, il est passé à un jour et demi. Voir Trademark East Africa, « Regional electronic cargo tracking system unveiled » (s.d.). Disponible à l'adresse suivante : [www.trademarkea.com/news/regional-electronic-cargo-tracking-system-unveiled](http://www.trademarkea.com/news/regional-electronic-cargo-tracking-system-unveiled) (page consultée le 15 juillet 2020).



64. Dans le même temps, les stratégies du secteur du transport maritime resteront un facteur important car ce secteur devient de plus en plus concentré, une tendance particulièrement visible dans le Pacifique. Pour encourager les compagnies maritimes, il convient d'envisager de compléter et d'élargir les dispositifs de commission du transport maritime régional, ainsi que des mesures financières spécifiques visant à encourager la rénovation de la flotte et la diversification des services de transport maritime.

65. Ces efforts doivent s'accompagner d'une coopération régionale renforcée. À cet égard, il faut examiner les possibilités de coopération Sud-Sud en s'appuyant sur l'expertise et l'expérience de plusieurs pays d'Asie qui sont devenus des chefs de file reconnus de la connectivité maritime ou qui ont réussi une avancée qualitative dans ce domaine les dix dernières années<sup>26</sup>.

## V. **Reconstruire en mieux : investir dans la résilience et le transport de marchandises durable**

66. La durabilité du transport de marchandises est une préoccupation de longue date qu'il est devenu urgent d'aborder compte tenu des externalités négatives croissantes du secteur des transports qui compromettent la mise en œuvre du Programme 2030. La pandémie a rendu plus urgentes encore les questions de la résilience et de la transition vers une plus grande durabilité, conformément à l'ambition mondiale de reconstruire en mieux après la crise.

67. De plus en plus, la réponse à l'épidémie liée aux transports comporte une forte composante environnementale. Ceci est le résultat d'une dynamique plus favorable au transport international ferroviaire et fluvial, mais aussi de l'utilisation de pratiques intelligentes dans le transport et la logistique qui, tout en optimisant les opérations, tendent à avoir des avantages du point de vue de l'environnement. À mesure que la pandémie reculera, il sera important de continuer autant que possible à utiliser de nombreuses techniques dites « éviter-adopter-améliorer » et de nouvelles technologies, à favoriser davantage des modes de transport plus respectueux de l'environnement et à éviter un retour à un statu quo non durable.

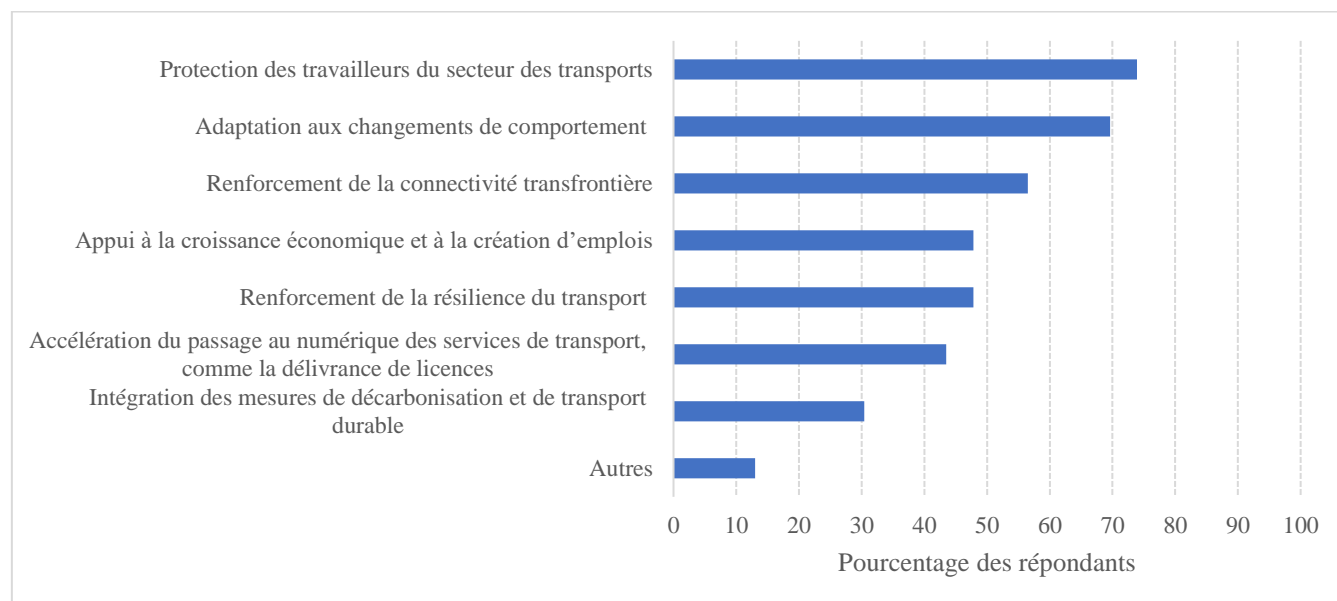
68. La résilience et la durabilité sont inextricablement liées ; une plus grande résilience dans la connectivité des transports devrait conduire à des niveaux d'efficacité plus élevés dans le système, et l'efficacité est souvent positivement corrélée à la durabilité. Par exemple, une amélioration de l'efficacité qui réduit la consommation d'énergie entraînera une diminution des émissions.

69. Le développement durable des transports sous tous ses aspects (économique, social et environnemental) est particulièrement pertinent dans le contexte de la pandémie et du relèvement car il consiste à maintenir des mouvements de fret et à préserver les performances du système pour assurer des bénéfices économiques continus, à assurer la santé et la sécurité des travailleurs du secteur des transports et à réduire l'impact des activités de connectivité des transports sur l'environnement. Peu à peu, la question de l'amélioration de la durabilité et de la résilience fait son chemin en Asie et dans le Pacifique, mais elle passe encore après des préoccupations d'ordre pratique et économique plus immédiates (voir figure II).

---

<sup>26</sup> *Changing Sails : Accelerating Regional Actions for Sustainable Oceans in Asia and the Pacific* (publication des Nations Unies, numéro de vente : E.20.II.F.15).

Figure II  
**Principales préoccupations des autorités compétentes en matière de fret en Asie et dans le Pacifique s'agissant d'anticiper le relèvement après la maladie à coronavirus**



Source : d'après une enquête de la CESAP sur les mesures prises dans le domaine du transport de marchandises pour lutter contre la COVID-19, réalisée en juin et juillet 2020.

70. Il est impératif d'orienter les efforts de relèvement en Asie et dans le Pacifique vers une plus grande résilience et durabilité dans le secteur des transports. Mais jusqu'à présent, les travaux de fond sur le transport durable de marchandises<sup>27</sup> se sont révélés particulièrement complexes.

71. Plusieurs difficultés entravent l'amélioration de la durabilité et de la résilience du transport de marchandises et nombre d'entre elles sont le fait du morcellement de la prise de décision. Par exemple, les infrastructures et les services de transport sont réglementés à de nombreux niveaux de gouvernement (national, infranational et local) et par mode de transport, et chaque niveau de gouvernement joue un rôle dans la planification, le financement et la gestion de certains aspects des infrastructures et des services de transport. Les couches de complexité institutionnelle minent la création de réseaux de transport efficaces et de connexions intermodales.

72. Pour traiter ces questions en tenant dûment compte des défis de la résilience et de la durabilité dans le contexte de la COVID-19, le secrétariat a mis au point un projet du Compte de l'ONU pour le développement visant à promouvoir le passage au transport durable de marchandises dans la région Asie-Pacifique. Le projet comporte deux volets. Dans le premier, des évaluations sont menées dans les pays cibles afin d'élaborer des stratégies nationales visant à renforcer la durabilité du transport de marchandises dans le contexte de l'après COVID-19, en vue de leur approbation par les gouvernements concernés. Dans le second volet, la coopération régionale sera élargie aux questions clés du transport durable de marchandises en dégagant un consensus et, éventuellement,

<sup>27</sup> Le transport durable de marchandises tient compte des liens et des intersections entre les dimensions économique, environnementale et sociale du développement durable. Il peut donc être compris au sens large comme un transport a) sûr et accessible (dimension sociale), b) efficace, fiable et résilient (dimension économique), et c) propre à réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution et les perturbations liées au climat (dimension environnementale). Adapté de *UNCTAD Framework for Sustainable Freight Transport* (cadre de la CNUCED pour le transport durable de marchandises) (Genève, 2020).

en adoptant un cadre précis ou d'autres instruments dans le cadre institutionnel global fourni par les Accords intergouvernementaux sur le Réseau routier asiatique, sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et sur les ports secs.

73. La démarche dite « éviter-adopter-améliorer » peut fournir les grandes orientations pour résoudre les défis complexes liés à l'amélioration de la durabilité dans le transport de marchandises <sup>28</sup>. Toutefois, elle doit s'accompagner de politiques complémentaires dans plusieurs domaines.

74. Le premier domaine dans lequel des politiques complémentaires sont nécessaires est la capacité institutionnelle pour un transport durable de marchandises. Il s'agirait notamment de favoriser des mesures qui contribuent à : a) intégrer les efforts de planification des transports, tant verticalement entre les différents niveaux de gouvernement qu'horizontalement entre modes de transport, en veillant au développement équilibré de chaque mode ; b) créer des cadres institutionnels, juridiques et réglementaires favorables au transport durable de marchandises ; c) renforcer la capacité technique des responsables de la planification des transports à intégrer la durabilité dans le transport de marchandises ; d) établir des cadres de suivi et d'évaluation pour mesurer les progrès réalisés en matière de transport durable de marchandises et e) renforcer les capacités de collecte et d'analyse des données.

75. Le deuxième domaine est le financement du transport durable de marchandises. Dans ce domaine, il s'agirait notamment de favoriser des politiques qui permettent d'atteindre les objectifs suivants : a) promouvoir des sources de financement diversifiées et des cadres budgétaires cohérents pour faire progresser les initiatives de transport durable de marchandises ; b) encourager les investissements du secteur privé et c) attirer des financements d'institutions internationales, y compris des fonds thématiques tels que les fonds pour le climat.

76. Le troisième domaine est celui des technologies transformatrices favorisant le transport durable de marchandises. Il s'agirait notamment d'encourager des politiques qui promeuvent le recours aux nouvelles technologies dans le domaine des transports pour améliorer la durabilité du transport de marchandises.

77. En outre, une action coordonnée au niveau régional pourrait inclure des initiatives telles que le passage à des modes de transport plus durables et le renforcement de la durabilité des transports ferroviaires, routiers et fluviaux au moyen d'une série de mesures telles que celles liées aux questions budgétaires et réglementaires, à la technologie et à l'innovation, et à la réglementation de l'utilisation des terres. À cet égard, le secrétariat élabore actuellement des recommandations sur la coopération régionale qui seront présentées aux Groupes de travail sur les projets relatifs au Réseau routier asiatique, au réseau ferroviaire transasiatique et aux ports secs lors de leurs prochaines réunions.

78. Parallèlement à la sixième session du Comité, le secrétariat organise un débat de politique générale consacré aux enseignements tirés de la COVID-19 et aux possibilités de faire figurer le passage au numérique, la résilience et la décarbonisation du transport de marchandises en bonne place des préoccupations régionales au moyen de la plateforme fournie par la CESAP et en tirant parti des partenariats mondiaux et régionaux.

<sup>28</sup> Nations Unies, *Mobilizing Sustainable Transport for Development: Analysis and Policy Recommendations from the United Nations Secretary-General's High-level Advisory Group on Sustainable Transport* (New York, 2016).

## VI. Questions portées à l'attention du Comité

79. Le Comité souhaitera peut-être examiner les questions de connectivité des transports régionaux ainsi que de l'efficacité et de la résilience des chaînes d'approvisionnement dans le contexte des leçons tirées de la pandémie de COVID-19.

80. Le Comité souhaitera peut-être continuer à organiser périodiquement des forums interrégionaux sur la connectivité de transport durable entre l'Asie et l'Europe, ce qui, pour l'heure, constituera une modalité optimale de coopération et de coordination des efforts dans l'intérêt des décideurs et des parties prenantes du secteur des transports concernés dans les deux régions.

81. Le Comité pourrait en outre souhaiter fournir au secrétariat des orientations sur ses activités futures aux fins suivantes :

a) Aider les membres et les membres associés à faire progresser la connectivité régionale en matière de transport terrestre, notamment le long du Réseau routier asiatique, du réseau ferroviaire transasiatique et des couloirs intermodaux impliquant des ports secs, grâce à une harmonisation plus poussée des normes techniques, à l'amélioration des cadres juridiques, à l'accélération de la numérisation et de l'échange d'informations électroniques et à d'autres mesures pertinentes ;

b) Aider les membres et les membres associés à consolider leur place dans les chaînes d'approvisionnement mondiales en promouvant une connectivité maritime durable, en fournissant une plateforme favorisant des échanges réguliers d'informations et la définition des priorités en lien avec la connectivité des transports entre l'Asie et l'Europe, et en répondant aux besoins des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement ;

c) Soutenir des initiatives régionales et sous-régionales concrètes sur la connectivité résiliente et durable du transport de marchandises, car elles font partie intégrante de la reconstruction en mieux après la pandémie et de la poursuite de la mise en œuvre du Programme 2030.

82. En outre, le Comité souhaitera peut-être inviter le secrétariat à s'assurer que les questions de connectivité des transports pour des chaînes d'approvisionnement efficaces et résilientes et les défis que constituent les politiques en matière de transport durable de marchandises soient pris en compte dans les préparatifs de la prochaine phase du Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, qui doit être élaborée en 2021.

---