

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

Comité des transports

Septième session

Bangkok et en ligne, 23-25 novembre 2022

Rapport du Comité des transports sur les travaux de sa septième session**I. Questions portées à l'attention de la Commission**

1. Les décisions ci-après, adoptées par le Comité des transports, sont portées à l'attention de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) :

Décision 1

Le Comité des transports se félicite de l'élaboration de la version finale des « Lignes directrices pour l'harmonisation des législations nationales sur le transport multimodal en Asie et dans le Pacifique » et de la révision de l'Accord sous-régional type relatif à la facilitation des transports, qui permettront d'aborder la question des dispositions relatives aux situations de crise dans les accords de transport routier.

Décision 2

Le Comité des transports appelle à un soutien renouvelé pour améliorer les liaisons de transport dans les pays en situation particulière, notamment par la poursuite des activités de renforcement des capacités en matière de connectivité des transports et de logistique et d'autres initiatives telles que l'élaboration d'une stratégie régionale visant à accélérer la transformation numérique du secteur ferroviaire en Asie et dans le Pacifique.

Décision 3

Le Comité des transports se félicite des approches fondées sur des données probantes qui ont été suivies pour améliorer la planification, le développement et la modernisation du système de transport régional, en particulier de l'initiative visant à créer une plateforme en ligne interactive sur les routes asiatiques, les chemins de fer transasiatiques, les ports secs et les grands ports maritimes, et prie les membres et les membres associés de collaborer étroitement avec le secrétariat pour effectuer les dernières vérifications et tester la plateforme.

Décision 4

Prenant note des conclusions du Forum régional Asie-Pacifique sur la connexion des chaînes d'approvisionnement mondiales par les couloirs terrestres interrégionaux et les voies maritimes, tenu en 2022, le Comité des transports prie le secrétariat de donner suite à la proposition de concevoir une modalité régionale pour mettre en place des couloirs de navigation durables et de continuer à soutenir les initiatives visant à développer les couloirs de transport terrestre et multimodal en Asie et dans le Pacifique, notamment en envisageant de nouveaux itinéraires et de nouveaux couloirs de transport entre les régions.

Décision 5

Le Comité des transports approuve en principe le projet de principes directeurs relatifs au transport durable de marchandises en Asie et dans le Pacifique (ESCAP/CTR/2022/3, annexe) comme moyen de promouvoir la durabilité du transport de marchandises dans la région, et prie le secrétariat de procéder à l'élaboration de la version définitive des principes directeurs sur la base de consultations entre les membres et les membres associés.

Décision 6

Le Comité des transports salue la mise en place du mécanisme de coopération régionale sur les transports à faible émission de carbone qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et s'appuie sur le Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (2022-2026).

Décision 7

Le Comité des transports prend note avec satisfaction de l'initiative Asie-Pacifique sur la mobilité électrique afin d'accélérer la transition vers la mobilité électrique dans les transports publics de la région.

Décision 8

Le Comité des transports se félicite du Plan d'action régional pour l'Asie et le Pacifique pour la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) (ESCAP/CTR/2022/5, annexe).

Décision 9

Le Comité des transports prend acte des activités menées par le secrétariat dans les sept domaines thématiques du Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (2022-2026) et prie le secrétariat de continuer d'aider les membres et les membres associés grâce à ses travaux d'analyse et ses activités de renforcement des capacités dans ces domaines thématiques.

II. Organisation**A. Ouverture, durée et organisation de la session**

2. Le Comité a tenu sa septième session à Bangkok et en ligne du 23 au 25 novembre 2022. La session a été ouverte par la Secrétaire exécutive de la CESAP. Le Secrétaire permanent du Ministère thaïlandais des transports, M. Chayatan Phromsorn, a formulé des remarques au nom du Ministre thaïlandais des transports.

B. Participation

3. Les membres et les membres associés ci-après de la CESAP étaient représentés : Arménie ; Australie ; Azerbaïdjan ; Bangladesh ; Bhoutan ; Cambodge ; Chine ; Fédération de Russie ; Fidji ; Géorgie ; Inde ; Indonésie ; Iran (République islamique d') ; Japon ; Kazakhstan ; Kirghizistan ; Kiribati ; Maldives ; Mongolie ; Nauru ; Népal ; Nioué ; Ouzbékistan ; Pakistan ; Philippines ; République de Corée ; République démocratique populaire lao ; République populaire démocratique de Corée ; Sri Lanka ; Tadjikistan ; Thaïlande ; Timor-Leste ; Tonga ; Turkménistan ; Türkiye et Viet Nam.

4. Des représentant(e)s de la Suisse, Observateur permanent auprès de la CESAP, étaient présent(e)s.

5. Les bureaux du Secrétariat de l'ONU et entités des Nations Unies ci-après étaient représentés : Bureau des Nations Unies pour les services d'appui aux projets ; CNUCED ; Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes ; Commission économique pour l'Europe ; Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE). L'Envoyé spécial pour la sécurité routière était également présent.

6. Les organisations intergouvernementales ci-après étaient représentées : Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) ; Association sud-asiatique de coopération régionale ; Banque asiatique de développement (BAsD) ; Banque islamique de développement ; Commission économique eurasiennne ; Conférence pour l'interaction et les mesures de confiance en Asie ; Forum international des transports ; Organisation de coopération économique ; Organisation de Shanghai pour la coopération ; Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires ; Organisation pour la coopération des chemins de fer.

7. Les organisations non gouvernementales, organisations de la société civile et autres organismes ci-après étaient également représentés : Agence allemande de coopération internationale ; Asian Institute of Transport Development ; International Coordinating Council on Trans-Eurasian Transportation ; International Council on Clean Transportation ; Programme international d'évaluation des routes ; Thai Intelligent Transport Systems Association ; Union internationale des transports publics ; Union internationale des transports routiers.

8. Conformément à l'article 12 du Règlement intérieur de la CESAP, le Bureau a examiné les accréditations des représentant(e)s des États membres et en a rendu compte au Comité. Les pouvoirs des représentant(e)s de 35 États membres ont été jugés en bonne et due forme. Prenant acte du Rapport de la Commission de vérification des pouvoirs présenté à l'Assemblée générale à sa soixante-seizième session, et conformément à la résolution 396 (V) de l'Assemblée en date du 14 décembre 1950, le Bureau a décidé de reporter toute décision relative à l'accréditation des représentant(e)s du Myanmar pour la septième session du Comité jusqu'à ce que l'Assemblée générale se prononce sur la représentation du Myanmar.

9. Le Comité a pris note du rapport oral du Bureau sur les accréditations.

C. Élection du Bureau

10. Le Comité a élu le Bureau suivant :

Présidente : M^{me} Min Meanvy (Cambodge)

Vice-Président(e)s : M^{me} C.A. Chaminda I. Colonne (Sri Lanka)

M. Arman Issetov (Kazakhstan)

D. Ordre du jour

11. Le Comité a adopté l'ordre du jour suivant :
 1. Ouverture de la session :
 - a) Déclarations liminaires ;
 - b) Élection du Bureau ;
 - c) Adoption de l'ordre du jour.
 2. Examen de la mise en œuvre du Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (2022-2026).
 3. Les grands enjeux du transport :
 - a) Un réseau de transport, un maillage logistique et une mobilité efficaces et résilients pour la croissance économique ;
 - b) Des systèmes et services de transport écologiquement viables ;
 - c) Des transports et une mobilité sûrs et inclusifs.
 4. Questions diverses.
 5. Adoption du rapport du Comité sur les travaux de sa septième session.

E. Manifestations parallèles

12. Les tables rondes et manifestations ci-après se sont tenues parallèlement à la session du Comité :
 - a) 23 novembre 2022, table ronde de haut niveau : « Atteindre les objectifs de développement durable liés aux transports grâce à un développement du transport durable, inclusif et résilient dans la région », organisée par la CESAP ;
 - b) 23 novembre 2022, manifestation parallèle : « Mobilité durable en Asie et dans le Pacifique : #RoadSafetyMatters », organisée par la CESAP, l'Envoyé spécial pour la sécurité routière et le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière ;
 - c) 24 novembre 2022, manifestation parallèle : « Opportunités et défis : normes strictes relatives aux émissions des véhicules et technologies électriques pour les véhicules utilitaires lourds dans les pays membres de l'ASEAN », organisée par la CESAP, le PNUE et l'International Council on Clean Transportation ;
 - d) 25 novembre 2022, manifestation parallèle : « Réunion d'experts sur la connectivité maritime durable dans le Pacifique », organisée par la CESAP, la Communauté du Pacifique et la CNUCED ;

e) 25 novembre 2022, manifestation parallèle : « Le transport urbain durable reposant sur les données dans les zones métropolitaines des pays membres de l'ASEAN », organisée par la CESAP, la BAsD et l'Agence allemande de coopération internationale ;

f) 25 novembre 2022, manifestation parallèle : « Couloir Nord-Sud : opportunités et défis », organisée par la Fédération de Russie.

III. Compte rendu des travaux

13. Les débats tenus pendant la session ont été résumés dans un compte rendu des travaux (voir annexe II).

Annexe I

Liste des documents

<i>Cote du document</i>	<i>Titre du document</i>	<i>Point de l'ordre du jour</i>
<i>Distribution générale</i>		
ESCAP/CTR/2022/1	Examen de la mise en œuvre du Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (2022-2026)	2
ESCAP/CTR/2022/2	Réseau de transport, maillage logistique et mobilité efficaces et résilients pour la croissance économique	3 a)
ESCAP/CTR/2022/3	Encourager une approche régionale du transport multimodal durable de marchandises en Asie et dans le Pacifique	3 a)
ESCAP/CTR/2022/4	Systèmes et services de transport écologiquement viables	3 b)
ESCAP/CTR/2022/5	Transports et mobilité sûrs et inclusifs	3 c)
ESCAP/CTR/2022/6	Rapport du Comité des transports sur les travaux de sa septième session	
<i>Distribution limitée</i>		
ESCAP/CTR/2022/L.1	Ordre du jour provisoire	1 c)
ESCAP/CTR/2022/L.2	Ordre du jour provisoire annoté	1 c)
ESCAP/CTR/2022/L.3	Projet de rapport	5
<i>Documents d'information (en anglais seulement)</i>		
ESCAP/CTR/2022/INF/1	Activities implemented under the Regional Action Programme for Sustainable Transport Development in Asia and the Pacific (2022–2026)	2
<i>Informations disponibles en ligne (en anglais seulement)</i>		
www.unescap.org/events/2022/committee-transport-seventh-session	Information for participants	
www.unescap.org/events/2022/committee-transport-seventh-session	List of participants	
www.unescap.org/events/2022/committee-transport-seventh-session	Tentative programme	

Annexe II

Compte rendu des travaux

I. Introduction

1. Le compte rendu des travaux présente une synthèse des échanges et des débats tenus lors de la septième session du Comité des transports.

II. Résumé des débats

A. Examen de la mise en œuvre du Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (2022-2026) (point 2 de l'ordre du jour)

2. Le Comité était saisi de la note du secrétariat sur l'examen de la mise en œuvre du Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (2022-2026) (ESCAP/CTR/2022/1) et du document d'information sur les activités mises en œuvre dans le cadre du Programme d'action régional (ESCAP/CTR/2022/INF/1).

3. Les représentantes et les représentants des membres et des membres associés ci-après de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) ont fait des déclarations ou présenté des exposés écrits : Chine ; Fédération de Russie ; Inde ; Japon ; Maldives ; Ouzbékistan ; Sri Lanka et Thaïlande.

4. Les délibérations sur le point 2 de l'ordre du jour se sont déroulées dans le cadre d'une table ronde de haut niveau portant sur la réalisation des objectifs de développement durable liés au transport grâce à un développement durable, inclusif et résilient des transports dans la région Asie-Pacifique, à laquelle ont participé les intervenant(e)s suivant(e)s : M. Rahman Hummatov, Vice-Ministre au Ministère du développement numérique et des transports de l'Azerbaïdjan ; M. Leng Thun Yuthea, Secrétaire d'État au Ministère des travaux publics et des transports du Cambodge ; M^{me} Faranise Kinivuwai, Directrice chargée des questions de transport au Ministère du commerce, des échanges, du tourisme et des transports des Fidji ; M. Zuhair Ahmed, Ministre d'État au Ministère des transports et de l'aviation civile des Maldives ; M. Jean Todt, Envoyé spécial pour la sécurité routière ; M. Umberto de Pretto, Secrétaire général de l'Union Internationale des transports routiers ; M. Young Tae Kim, Secrétaire général du Forum international des transports.

5. Le Comité a pris note des diverses activités mises en œuvre à l'appui des sept domaines thématiques du Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (2022-2026), tant par le secrétariat que par les membres et les membres associés.

6. Le Comité a souligné qu'il fallait promouvoir une reprise durable, résiliente et inclusive dans le secteur des transports, suite à la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) et aux autres événements survenus récemment. À cet égard, le Comité a réaffirmé l'importance de la coopération régionale en matière de transport et évoqué les initiatives concrètes de collaboration relatives au transport durable de marchandises et aux liaisons de transport visant à rendre les chaînes d'approvisionnement efficaces et résilientes.

7. Le Comité a réaffirmé qu'il approuvait le développement du réseau de transport régional, estimant qu'il fallait redoubler d'efforts pour améliorer encore la connectivité des transports régionaux et interrégionaux, en particulier dans le cadre de l'Accord intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique, de l'Accord intergouvernemental sur le Réseau ferroviaire transasiatique et de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs, et compte tenu des besoins des pays en situation particulière. À cet égard, le Comité était favorable à la poursuite de l'harmonisation des normes techniques, selon qu'il conviendrait ; à l'amélioration des cadres juridiques ; à l'accélération du passage au numérique et de l'échange électronique de données et aux autres mesures qui présentaient un intérêt. Par ailleurs, il était d'avis qu'il fallait continuer à mettre en commun les meilleures pratiques grâce à des plateformes de partage des connaissances susceptibles de faciliter le développement de la connectivité régionale.

8. Le Comité a indiqué qu'il fallait mettre en place des systèmes de transport public urbain qui soient durables et économes en énergie. Dans ce contexte, il a été informé de diverses initiatives prises par les membres, qui ont notamment innové dans les domaines suivants : construction de systèmes de métro et mise en place de liaisons multimodales entre les réseaux de transport public urbain et les gares ferroviaires ; conception de systèmes de métro ; développement de services de mobilité fondés sur la demande et de réseaux express régionaux ; introduction de la mobilité électrique et promotion de modes de transport non motorisés.

9. Le Comité estimait qu'il fallait développer l'offre de transports en commun et de moyens de transport vers les banlieues et accroître le nombre de liaisons ferroviaires avec les aéroports et de réseaux périphériques afin d'encourager l'utilisation des réseaux de transport public et de désencombrer les routes.

10. En ce qui concerne la réalisation des objectifs de développement durable, le Comité a réaffirmé le rôle important que pourrait jouer le passage au numérique dans le domaine des transports. Dans ce contexte, le Comité a reconnu les efforts déployés par les membres pour tendre vers des systèmes de transport durables, sûrs et intelligents. On peut à ce titre citer l'utilisation de technologies novatrices et de systèmes de transport intelligents à Sri Lanka ; l'installation d'appareils dotés de systèmes GPS dans les bus et les camions de marchandises en Thaïlande ; l'utilisation d'un système de transmission d'informations en temps réel dans les trains en Inde ; l'utilisation des mégadonnées pour l'analyse des volumes de transport, comme les informations sur la localisation et la « mobilité en tant que service » au Japon et le soutien aux services de chauffeur privé à la demande en Chine.

11. Le Comité a reconnu l'importance du développement durable des transports et de la promotion de la coopération régionale, essentiels pour relever les enjeux régionaux ayant des dimensions sociales, économiques et environnementales. Il a également constaté que plusieurs obstacles se posaient à cet égard, principalement en raison du manque de capacités institutionnelles.

12. Le Comité a été informé de divers programmes que les membres ont mis en place pour accélérer la transition vers des transports à faible émission de carbone, notamment s'agissant des mesures prises pour passer à des véhicules électriques et à des modes de transport de marchandises durables en Chine et en Thaïlande ; de l'élaboration d'un document d'orientation pour l'adoption de véhicules électriques et d'un plan d'action pour atteindre les contributions déterminées au niveau national dans le secteur des transports

pour la Thaïlande ; des recherches en cours visant à faciliter le passage à un transport durable de marchandises à Sri Lanka.

13. Le Comité a pris note des travaux menés actuellement sur les modes de transport à faible émission de carbone, notamment ceux concernant la mobilité électrique et la transformation numérique.

14. Le Comité a insisté sur l'importance de la sécurité routière et souligné que l'approche pour un système sûr était le principe fondamental pour améliorer la sécurité routière et réduire le nombre de morts et de blessés sur les routes.

15. Le Comité a été informé de diverses initiatives prises par les membres en conformité avec les grands axes des plans mondiaux et régionaux. Il s'agissait notamment des points suivants : l'élaboration de plans d'action nationaux pour la sécurité routière ; la mise en place de systèmes de gestion des données relatives à la sécurité routière afin d'élaborer des politiques fondées sur des éléments factuels ; la réalisation d'audits de sécurité routière visant à rendre les routes plus sûres au niveau des pays ; l'installation de glissières de sécurité en caoutchouc et de poteaux de guidage en caoutchouc pour améliorer la visibilité au profit des usagers de la route et réduire ainsi la gravité des accidents de la route ; la mise en place d'une infrastructure routière sûre ; la conduite d'activités de sensibilisation aux impacts économiques et sociaux de la sécurité routière ; le lancement d'un programme d'éducation à la sécurité s'adressant aux enfants ; une augmentation des contrôles de sécurité, aussi bien pour les conducteurs de véhicules de transport en commun que pour vérifier le respect de la réglementation sur la vitesse ou l'état technique des véhicules.

16. Le Comité a pris note de la collaboration sous-régionale et interrégionale dans le domaine de la sécurité routière, notamment du partenariat de transport entre le Japon et l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est pour le partage des meilleures pratiques en matière de systèmes de permis de conduire, et du programme de sécurité routière de l'Ouzbékistan.

17. Le Comité a souligné que les transports pouvaient jouer un rôle important pour assurer l'inclusion dans la région Asie-Pacifique et que les systèmes de transport actuels devaient être rapidement transformés pour garantir l'accès de tous les utilisateurs aux services et aux marchés mais aussi pour renforcer l'égalité sociale. À cet égard, le Comité a noté que l'aspect social du développement du transport durable devait être renforcé moyennant la coopération et l'intégration régionales.

18. Le Comité a pris note des diverses initiatives prises par les membres pour promouvoir le transport et la mobilité sans exclusive, notamment l'initiative visant à parvenir à une mobilité ininterrompue et sans obstacles pour les groupes vulnérables, notamment les personnes âgées, en particulier en ce qui concerne les transports publics et les services de chauffeur privé à la demande. L'importance du partage des connaissances sur les transports inclusifs, tels que les transports publics sans obstacles, a également été soulignée.

19. Le Comité a pris acte avec satisfaction des activités de coopération technique financées par les Gouvernements de la Chine, de la Fédération de Russie et de la République de Corée, ainsi que par le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, qui avaient toutes contribué à la mise en œuvre du Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (2022-2026).

B. Les grands enjeux du transport : un réseau de transport, un maillage logistique et une mobilité efficaces et résilients pour la croissance économique (point 3 a) de l'ordre du jour)

20. Le Comité était saisi des notes du secrétariat intitulées « Réseau de transport, maillage logistique et mobilité efficaces et résilients pour la croissance économique » (ESCAP/CTR/2022/2) et « Encourager une approche régionale du transport multimodal durable de marchandises en Asie et dans le Pacifique » (ESCAP/CTR/2022/3).

21. Les représentantes et les représentants des membres et des membres associés de la Commission ci-après ont fait des déclarations orales ou présenté des exposés écrits : Bangladesh ; Chine ; Fédération de Russie ; Inde ; Iran (République islamique d') ; Mongolie ; République de Corée ; République démocratique populaire lao ; Sri Lanka ; Tadjikistan et Thaïlande.

22. La représentante de la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes a également fait une déclaration.

23. Le représentant de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires a également fait une déclaration.

24. Les représentant(e)s des organisations non gouvernementales, organisations de la société civile et autres organismes ont également fait des déclarations : Asian Institute of Transport Development et Union internationale des transports routiers.

25. Le Comité a noté que la connectivité des infrastructures le long du Réseau routier asiatique n'avait cessé d'être améliorée grâce à des initiatives nationales récentes ou en cours visant à améliorer la qualité des itinéraires et à compléter les liaisons manquantes. Le Comité a également noté que les membres accordaient une grande priorité à l'amélioration de la connectivité opérationnelle le long du Réseau, notamment par le biais d'accords bilatéraux et régionaux de transport routier, et que les membres estimaient que l'harmonisation des normes techniques et le renforcement de la coopération régionale pourraient améliorer encore la connectivité régionale.

26. Soulignant l'importance de la promotion du transport ferroviaire pour accroître la durabilité des opérations de transport dans la région, le Comité a été informé de diverses initiatives en cours prises par les membres : la numérisation des opérations et des procédures liées au transport ferroviaire ; la mise en place de l'échange de données informatisé entre les chemins de fer et les organismes de contrôle pour faciliter le passage des frontières ; la construction d'une nouvelle voie ferrée transfrontière ; l'élaboration de plans directeurs ferroviaires intégrés ; la modernisation des voies ferrées, dont le nombre a été multiplié par deux, pour augmenter la capacité des réseaux ferroviaires ; la modernisation de l'infrastructure ferroviaire afin de réduire les dépenses de fonctionnement ; la conversion de l'écartement des voies et l'implantation de davantage de gares frontalières pour assurer des liaisons ferroviaires régionales ininterrompues ; l'utilisation de cachets électroniques pour faciliter le transit ferroviaire ; la construction d'un réseau de chemin de fer à grande vitesse ; l'implantation de terminaux ferroviaires et de centres logistiques pour la manutention des marchandises.

27. Le Comité a pris note des initiatives lancées par les pays de transit en vue de faciliter le transit ferroviaire pour les pays sans littoral. Il s'est félicité de la mise en service du chemin de fer entre la Chine et la République démocratique populaire lao, qui pourrait permettre à ce pays d'avoir une

meilleure desserte terrestre, lui ouvrant ainsi de nouveaux débouchés vers l'Asie du Sud-Est et d'autres sous-régions.

28. Le Comité a également reconnu qu'il fallait améliorer l'efficacité du transport ferroviaire international et renforcer les capacités des membres en matière de développement des chemins de fer et de passage au numérique.

29. Un(e) représentant(e) a indiqué que les trains de marchandises circulant entre l'Asie et l'Europe jouaient un rôle important en assurant la continuité des chaînes d'approvisionnement régionales et mondiales, ces liaisons ferroviaires internationales étant désormais reconnues comme un moyen fiable et durable de transporter des marchandises entre les deux continents.

30. Un(e) représentant(e) a réaffirmé l'importance de la transmission électronique d'informations pour faciliter les formalités de passage des frontières dans le cadre du transport ferroviaire et fait observer qu'il avait été proposé d'ajouter à l'Accord intergouvernemental sur le Réseau ferroviaire transasiatique une nouvelle annexe portant sur les principes généraux relatifs à l'échange électronique d'informations entre les compagnies ferroviaires et entre celles-ci et les organismes de contrôle. Ce(tte) représentant(e) a invité les parties à l'Accord à envisager d'adopter l'annexe à la prochaine réunion du Groupe de travail sur le Réseau ferroviaire transasiatique.

31. Le Comité a été informé des faits survenus récemment en ce qui concerne les ports secs de la région, qu'il s'agisse de l'expansion et de la modernisation des aménagements de ports secs ou des politiques et stratégies mises au point par certains membres pour faire en sorte que ces ports soient bien intégrés aux réseaux de transport nationaux. Le Comité a également indiqué qu'il importait de resserrer la coopération entre les parties à l'Accord intergouvernemental sur les ports secs et que l'appui du secrétariat dans ce domaine restait nécessaire.

32. Le Comité a noté le rôle des couloirs de transport, qui permettaient d'améliorer l'efficacité des opérations de transport aux niveaux régional et interrégional. Il a par ailleurs été informé de la mise en œuvre de plusieurs projets, initiatives et stratégies visant à développer les couloirs de transport dans la région, notamment les couloirs de transport multimodal mêlant itinéraires terrestres, fluviaux et maritimes. Le Comité a demandé au secrétariat de continuer à fournir une assistance technique pour appuyer les initiatives de création de couloirs de transport, en particulier dans les pays en développement sans littoral.

33. Le Comité a indiqué que l'intégration harmonieuse des modes de transport multimodal et le développement de l'échange de données entre les acteurs qui interviennent dans les chaînes de transport multimodal jouaient un rôle important, ces deux éléments permettant de faciliter la circulation efficace des personnes et des marchandises via divers modes de transport. Le Comité a estimé qu'il fallait continuer à soutenir le développement des opérations de transport multimodal dans la région en poursuivant les activités de renforcement des capacités relatives aux cadres juridiques applicables au transport multimodal et en promouvant la dématérialisation des opérations multimodales.

34. Le Comité a reconnu le rôle important que jouaient les ports et le transport maritime, en ce qu'ils facilitaient la connectivité intégrée et durable des transports dans la région, notamment celle des pays en développement sans littoral. Dans ce contexte, le Comité a pris note des efforts déployés par les membres, qui avaient construit des ports, mis en service une nouvelle route

maritime (la route maritime du Nord) et développé des voies navigables intérieures adaptées à toutes les conditions météorologiques.

35. Soulignant l'importance d'établir systématiquement un dialogue au niveau régional pour répondre aux défis auxquels étaient confrontés les membres dans le secteur maritime et portuaire, un(e) représentant(e) a demandé au secrétariat d'examiner la possibilité de constituer un groupe de travail maritime pour améliorer le fonctionnement des systèmes de transport multimodal en abordant systématiquement les problèmes auxquels sont actuellement confrontés la plupart des pays maritimes, ainsi que les petits États insulaires en développement du Pacifique.

36. Le Comité a été informé que les dépenses logistiques des pays en développement de la région restaient élevées et que le secteur de la logistique devait de toute urgence être transformé pour être davantage intégré, rentable, fiable, durable et informatisé. On a également noté que les réseaux ferroviaires constituaient une solution durable pour le transport de passagers et de marchandises.

37. Le Comité a constaté que le secrétariat avait apporté un soutien technique à certains membres afin de les aider à mettre au point des stratégies et politiques nationales en matière de transport durable de marchandises.

C. Les grands enjeux du transport : des systèmes et services de transport écologiquement viables (point 3 b) de l'ordre du jour)

38. Le Comité était saisi de la note du secrétariat sur les systèmes et services de transport écologiquement viables (ESCAP/CTR/2022/4).

39. Les représentantes et les représentants des membres et des membres associés de la Commission ci-après ont fait des déclarations orales ou présenté des exposés écrits : Bangladesh ; Chine ; Fédération de Russie ; Fidji ; Inde ; Indonésie ; Japon ; Maldives ; Ouzbékistan ; République de Corée et Thaïlande.

40. Le représentant de la Commission économique pour l'Europe a également fait une déclaration.

41. Le représentant du Forum international des transports a également fait une déclaration.

42. Le représentant de l'institut Asian Institute of Transport Development a également fait une déclaration.

43. Le Comité a noté les menaces que les changements climatiques faisaient peser sur le développement économique et social de la région Asie-Pacifique. Il a pris note avec satisfaction des efforts que faisaient ses membres pour atténuer les changements climatiques par la promotion de transports respectueux de l'environnement et l'engagement continu des membres et des membres associés à atteindre la neutralité carbone et à atteindre cet objectif d'ici à 2050.

44. Le Comité a noté l'importance de la coopération internationale et régionale pour le développement de transports qui émettent peu ou pas de carbone. Il s'est donc félicité de la mise en place d'un mécanisme de coopération régionale sur les transports à faible émission de carbone afin de promouvoir des voies de transport vertes et sobres en carbone pour construire une région durable. Le Comité a prié le secrétariat de continuer à mutualiser

les connaissances, à fournir une assistance technique et des formations de renforcement des capacités en matière de transports à faible émission de carbone.

45. Le Comité a été informé de la création d'un réseau de bateaux transbordeurs électriques et de voies de navigation intérieure comme modes de transport sobre en carbone dans le cadre des plans nationaux de transport à faible émission de carbone et de la priorité accordée à la décarbonisation du transport maritime.

46. Le Comité a souligné les avantages des technologies numériques, notamment des systèmes de transport intelligents pour lutter contre les changements climatiques. Dans ce contexte, le Comité a été informé des diverses activités que menaient les membres pour traiter les questions environnementales relatives au secteur des transports. Ces activités consistaient notamment à accélérer la révolution numérique au Bangladesh ; à promouvoir l'utilisation de matériel intelligent et numérique pour un transport durable en Chine et à utiliser des technologies plus propres pour réduire la pollution des véhicules en Inde.

47. Le Comité a relevé l'importance des transports publics dans un système de transport durable et été informé de diverses initiatives et stratégies nationales qui avaient été menées pour soutenir la transition vers un système de transport écologiquement viable, notamment par la promotion des transports publics électriques (bus, trains et bateaux). À cette fin, la Fédération de Russie s'est dite prête à continuer d'échanger des données d'expérience nationales et les meilleures pratiques en matière d'électrification des systèmes de transport urbain.

48. Le Comité a pris note des travaux du secrétariat dans l'intégration des systèmes de transport public urbain et l'utilisation de la technologie numérique, du transport et de la mobilité inclusifs. Il a demandé au secrétariat de continuer d'aider les membres par des travaux d'analyse et de renforcement des capacités.

49. Le Comité a noté avec satisfaction la création de l'initiative Asie-Pacifique sur la mobilité électrique qui visait à accélérer la transition vers la mobilité électrique dans les transports publics de la région.

50. Le Comité a reconnu que les infrastructures et les services de transport à faible émission de carbone nécessitaient des investissements importants. Il a également noté qu'il fallait trouver des sources d'investissement qui permettraient de développer les projets dans le temps et de faire en sorte que les initiatives relatives aux technologies à faible émission de carbone et à la mobilité électrique dépassent la phase expérimentale.

51. Le Comité a noté l'importance des incitations financières s'agissant de promouvoir et de soutenir l'utilisation de véhicules électriques et de véhicules économes en carburant comme solution de remplacement des véhicules à moteur à combustion interne conventionnels, notamment des mécanismes d'exonération fiscale et la réduction du coût initial d'immatriculation des véhicules lorsqu'ils répondent à certaines exigences techniques.

52. Le Comité a également été informé des activités menées par les membres en vue d'élaborer et de perfectionner les normes techniques et les innovations technologiques afin que les carburants de substitution soient davantage utilisés, notamment la mise au point de normes techniques pour la fabrication de véhicules électriques ; la modernisation des véhicules et

l'utilisation des technologies des batteries pour garantir le respect des normes de fabrication et de sécurité et, outre les véhicules électriques, diverses formes d'innovations technologiques susceptibles d'être exploitées, telles que les véhicules à pile à combustible, les véhicules hybrides et les véhicules à hydrogène.

53. Le Comité a noté que des sources d'énergie nouvelles et renouvelables devaient être recherchées et utilisées dans le secteur des transports pour répondre aux besoins croissants de carburants et de technologies automobiles propres.

54. Le Comité s'est également félicité des efforts qui ont été faits et des initiatives qui ont été prises pour créer des politiques institutionnelles et des cadres réglementaires afin de promouvoir les initiatives liées à la transition vers des technologies de carburant plus propres. Il a souligné qu'il importait d'investir dans la recherche et le développement afin de promouvoir le changement en faveur de carburants respectueux de l'environnement ; de mener des études et des enquêtes sur le trafic et les transports et de lancer des projets pilotes pour soutenir des solutions de transport écologiques, économiquement rationnelles et durables.

55. Le Comité a été informé d'un certain nombre d'initiatives visant à améliorer la durabilité des systèmes de transport public urbain, notamment l'exploitation de modes de transports publics électriques dans l'environnement local et urbain ; l'utilisation de trottinettes, de vélos et de véhicules électriques et le remplacement des modes de transport basés sur le moteur à combustion interne par des solutions plus respectueuses de l'environnement, notamment le développement des métros et des véhicules électriques ou utilisant le gaz naturel comprimé.

56. Le Comité a noté que le transport public était un droit fondamental et qu'il était nécessaire de créer une mobilité urbaine durable, d'avoir des systèmes de transport public et d'améliorer la planification de ces deux éléments.

57. Le Comité a reconnu qu'il était nécessaire d'améliorer les cadres réglementaires et la législation et de trouver des solutions de financement novatrices pour promouvoir la transition vers des transports durables, y compris le passage aux véhicules électriques.

58. Le Comité a été informé des travaux du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie de la Commission économique pour l'Europe concernant l'élaboration d'outils et d'un cadre réglementaire, notamment la feuille de route relative aux systèmes de transport intelligents, pour réduire les émissions du secteur des transports. D'autres entités ont salué la mise en place d'un mécanisme de coopération régionale sur les transports à faible émission de carbone et soutenu l'initiative Asie-Pacifique sur la mobilité électrique qui favoriserait l'apprentissage mutuel et éviterait les erreurs. Ces mêmes entités ont souligné l'importance du développement de systèmes de transport écologiquement viables et la nécessité de promouvoir des transports à faible émission de carbone et des technologies propres pour atteindre les objectifs de réduction des émissions.

D. Les grands enjeux du transport : des transports et une mobilité sûrs et inclusifs (point 3c) de l'ordre du jour

59. Le Comité était saisi de la note du secrétariat sur les transports et la mobilité sûrs et inclusifs (ESCAP/CTR/2022/5).

60. Les représentantes et les représentants des membres et des membres associés de la Commission ci-après ont fait des déclarations orales ou présenté des exposés écrits : Bangladesh ; Chine ; Fédération de Russie ; Fidji ; Inde ; Indonésie ; Japon ; Maldives et Thaïlande.

61. Un(e) représentant(e) du Bureau des Nations Unies pour les services d'appui aux projets a fait une déclaration.

62. Un représentant de la Commission économique eurasiennne organisation, une organisation intergouvernementale, a également fait une déclaration.

63. Les représentant(e)s des organisations non gouvernementales, organisations de la société civile et autres organismes ont également fait des déclarations : Asian Institute of Transport Development et Programme international d'évaluation des routes.

64. Le Comité a noté que le transport et la mobilité inclusifs constituaient une base solide pour le développement économique et l'éradication de la pauvreté. À cet égard, il a pris note des réalisations de la Chine qui avait fourni des services de transport public à plus de 540 000 villages, ce qui avait favorisé la revitalisation rurale et contribué à réduire la pauvreté.

65. Le Comité a reconnu les progrès accomplis dans l'amélioration des transports et de la mobilité inclusifs dans la région, notamment par l'amélioration de la réglementation visant à rendre les transports publics plus accessibles à tous les groupes d'utilisateurs, en particulier les personnes âgées, les enfants et les personnes handicapées, en assurant l'accès sans entraves aux transports et en fournissant des subventions et des services d'infrastructure adaptés ; en tenant compte de l'égalité des genres et l'autonomisation des femmes dans le cadre de leurs stratégies nationales de développement ; en fournissant des installations de conception universelle pour faciliter l'accès des personnes ayant des besoins particuliers ; en concevant des moyens d'analyse des questions de genre et une planification des transports tenant compte de la dimension de genre ; en augmentant la participation des femmes aux affaires économiques et culturelles et en prenant des mesures visant à renforcer la sécurité des femmes et des jeunes filles en équipant tous les véhicules de transport public de passagers de dispositifs de localisation et de boutons d'urgence.

66. Réaffirmant qu'il importait d'atteindre l'objectif de la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) consistant à diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus aux accidents de la route d'ici à 2030, le Comité a accueilli favorablement le Plan d'action régional pour l'Asie et le Pacifique pour la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) qui a été parachevé et adopté lors de la Réunion régionale relative au Plan régional pour la Décennie d'action pour la sécurité routière, tenue en août 2022.

67. Le Comité a reconnu la nécessité d'une approche multidimensionnelle pour s'attaquer au problème de la sécurité routière. Il a noté que les différents domaines compris dans le Plan d'action régional pourraient jouer un rôle important d'orientation et d'inspiration aux principales parties prenantes en vue d'améliorer la sécurité routière dans la région.

68. Dans le domaine de la gestion et de la direction de la sécurité routière, le Comité a été informé de la formulation et de la mise en œuvre d'une vision et d'une stratégie à long terme et globales de la sécurité routière au Japon ; de

la mise en place d'un système intégré de gestion de la sécurité routière en Indonésie ; de la mise en œuvre de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) aux Fidji ; de l'élaboration d'un système de gestion de la sécurité routière en Thaïlande et de l'objectif ambitieux de réduire le taux de mortalité à moins de quatre décès pour 100 000 habitants d'ici à 2030 dans la Fédération de Russie.

69. Le Comité a pris note de diverses initiatives relatives à la sécurité des infrastructures, notamment du projet de construction d'un réseau d'autoroutes avec des voies de service des deux côtés pour assurer la sécurité des véhicules lents et du projet d'amélioration des normes de sécurité des autoroutes interrégionales et internationales en Thaïlande, ainsi que de l'amélioration des points noirs et du marquage des routes aux Fidji.

70. Le Comité a pris note des efforts déployés par les membres en ce qui concerne la sécurité des véhicules, notamment la mise en concordance des réglementations nationales relatives aux normes applicables aux véhicules avec les règles de l'Organisation des Nations Unies en Thaïlande, et la création de centres de contrôle technique des véhicules afin d'assurer l'inspection périodique des véhicules et le projet d'établir des centres de surveillance pour les systèmes de suivi des véhicules afin d'améliorer la sécurité des femmes et des filles utilisant les transports publics au Bangladesh.

71. Le Comité a été informé de diverses initiatives et de l'utilisation de la technologie pour améliorer la sécurité routière et réduire les excès de vitesse. Il s'agissait notamment d'activités de sensibilisation et d'un programme d'éducation pour les jeunes dans la Fédération de Russie, aux Fidji, en Indonésie et en Thaïlande ; du renforcement de l'application et du respect des règles et de la réglementation de la circulation dans la Fédération de Russie, aux Fidji, au Japon et en Thaïlande ; de la réduction des limites de vitesse au Bangladesh, dans la Fédération de Russie et en Thaïlande, et de l'utilisation de permis de conduire intelligents au Bangladesh.

72. Le Comité a également été informé de la création, aux Fidji, de la Commission d'indemnisation des accidents, chargée de veiller à ce que les personnes blessées ou les familles des personnes décédées lors d'un accident de la route soient indemnisées ; dans la Fédération de Russie, cette commission est chargée de s'assurer de l'utilisation efficace de technologies novatrices pour la surveillance des situations d'urgence et l'intervention en temps réel, en vue d'améliorer la prise en charge en cas d'accident.

73. Si les résultats obtenus en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité routière avaient varié d'un membre à l'autre au cours de la dernière décennie, le Comité a reconnu à la fois les progrès réalisés par un certain nombre de membres et les divers efforts déployés par d'autres membres dans ce domaine. À cet égard, le Comité a salué les propositions faites par les Gouvernements de la Chine, de la Fédération de Russie et du Japon de partager, selon que de besoin, les meilleures pratiques, les technologies applicables et les activités de renforcement des capacités qui pourraient contribuer à réduire le nombre de décès dus à la circulation routière dans la région.

74. Le Comité a pris note des demandes d'appui technique et d'activités de renforcement des capacités que les représentant(e)s du Bangladesh, des Fidji et des Maldives ont adressées au secrétariat. Il a donc prié le secrétariat d'aider les membres et les membres associés, au moyen d'activités de renforcement des capacités, à améliorer la sécurité routière au niveau national, conformément au Plan d'action régional pour l'Asie et le Pacifique pour la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030).

75. Le Comité a pris note du rôle joué par le Bureau des Nations Unies pour les services d'appui aux projets dans l'amélioration de la sécurité routière et des interventions après un accident. Il a également pris note de diverses activités menées par des entités en vue d'améliorer la sécurité routière et axées sur la recherche dans ce domaine ; de fournir des séminaires de formation et de renforcement des capacités ; d'évaluer les routes au moyen de la méthode de notation par étoiles ; d'investir dans le contrôle de la vitesse et dans des infrastructures plus sûres.

E. Questions diverses (point 4 de l'ordre du jour)

76. Au nom du Bureau, la Vice-Présidente a fait une déclaration orale concernant la vérification des pouvoirs. Le Comité a pris note du rapport oral du Bureau sur les accréditations.

F. Adoption du rapport du Comité (point 5 de l'ordre du jour)

77. Le Comité a adopté le rapport sur les travaux de sa septième session le 25 novembre 2022.
