



## Conseil économique et social

Distr. générale  
17 février 2015

Français  
Original: anglais

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

#### Soixante et onzième session

Bangkok, 25-29 mai 2015

Point 3 c) de l'ordre du jour\*

**Examen des questions relatives à l'appareil subsidiaire de la Commission, y compris les activités des institutions régionales: transports**

### Rapport du Comité des transports sur sa quatrième session

#### *Résumé*

Le Comité des transports a tenu sa quatrième session à Bangkok du 15 au 17 octobre 2014. Il a réuni 129 représentants de 29 membres de la CESAP, un membre associé, quatre États non membres, quatre institutions des Nations Unies, d'autres organisations intergouvernementales et non gouvernementales et des associations du secteur privé.

Le Comité a examiné les progrès accomplis aux niveaux sous-régional, régional et national dans la mise en œuvre du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016), y compris un dialogue interactif de fond sur les moyens de résoudre les problèmes communs en matière de connectivité régionale. Il s'est penché aussi sur l'orientation future à donner au Programme d'action régional en vue d'accroître la contribution des transports au programme mondial de développement pour l'après-2015, ce qui pourrait aboutir à la réalisation d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré pour la région. S'agissant des travaux futurs, le Comité a approuvé le programme de travail pour 2016-2017. Il s'est aussi félicité de la décision de tenir la troisième session de la Conférence ministérielle sur les transports en 2016 à la place de la cinquième session du Comité des transports, et il a recommandé de soumettre à la Commission à sa soixante et onzième session un projet de « cadre de coopération régional pour la facilitation des transports ferroviaires internationaux ».

Pour la première fois, le Comité des transports a tenu avec le Comité des technologies de l'information et de la communication une session conjointe spéciale sur le thème « Exploitation des synergies intersectorielles entre les infrastructures » afin d'examiner les domaines d'intérêt commun qui bénéficieraient d'une plus étroite collaboration en matière d'infrastructure et de services connexes.

La Commission voudra peut-être examiner les questions appelant une décision ou portées à son attention dont il est traité dans le rapport du Comité et donner de nouvelles directives au secrétariat pour la poursuite de ses activités.

\* E/ESCAP/71/L.1/Rev.1

## Table des matières

	<i>Page</i>
I. Questions appelant une décision de la Commission ou portées à son attention ....	2
II. Compte rendu des travaux .....	3
A. Examen de la mise en œuvre du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016) .....	3
B. Exploitation des synergies intersectorielles entre les infrastructures .....	6
C. Les grandes questions en matière de transport .....	7
D. Examen de l'orientation future du programme.....	12
E. Examen des projets de résolution et de décision à soumettre à la Commission à sa soixante et onzième session.....	13
F. Questions diverses .....	13
G. Adoption du rapport du Comité.....	13
III. Organisation.....	13
A. Ouverture, durée et organisation de la session .....	13
B. Participation.....	13
C. Élection du Bureau .....	14
D. Ordre du jour .....	14
Annexe: Liste des documents.....	15

## **I. Questions appelant une décision de la Commission ou portées à son attention**

1. Le Comité recommande à la Commission d'approuver à sa soixante et onzième session, en 2015: a) le projet de programme de travail pour 2016-2017; et b) la proposition faite par le secrétariat de convoquer la troisième session de la Conférence ministérielle sur les transports en 2016, à la place de la cinquième session du Comité des transports.

2. Le Comité recommande qu'un projet de résolution sur un « cadre de coopération régional pour la facilitation des transports ferroviaires internationaux » soit soumis à la Commission pour adoption à sa soixante et onzième session, en 2015.

3. Le Comité prie instamment les États membres qui ne l'ont pas encore fait d'envisager de signer l'Accord intergouvernemental sur les ports secs et/ou d'accélérer les formalités internes en vue de sa ratification ou de son adoption, afin qu'il puisse entrer en vigueur au plus tôt.

4. Le Comité recommande d'envisager d'apporter des amendements à l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et à l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie de manière à y inclure le jumelage des infrastructures conformément aux résultats des consultations d'experts de Manille, Almaty et Paro.

5. Le Comité recommande également que les questions liées à de tels amendements soient traitées à l'occasion des futures réunions des groupes de travail sur les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique qui ont été créés dans le cadre des deux accords.

6. Le Comité a pris note des avantages du libre accès aux infrastructures passives de communication, et notamment à celles qui seront déployées le long des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique.

7. Le Comité engage le secrétariat à créer une base de données des projets panrégionaux d'infrastructure qui présentent, d'ores et déjà ou dans l'avenir, un potentiel pour le codéploiement de la fibre optique. Ces informations pourraient être intégrées aux cartes en ligne de l'Autoroute Asie-Pacifique de l'information qui ont été établies par la CESAP et l'Union internationale des télécommunications.

## II. Compte rendu des travaux

### A. Examen de la mise en œuvre du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016)

(Point 2 de l'ordre du jour)

8. Le Comité était saisi du document du secrétariat intitulé « Examen de la mise en œuvre du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016) » (E/ESCAP/CTR(4)/1) et d'un document sur les activités menées dans le cadre du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016).

9. Le Comité s'est félicité du travail effectué par le secrétariat pour mettre en œuvre le Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016).

10. Le Comité a réaffirmé son soutien au développement de la Route d'Asie, du Chemin de fer transasiatique et des ports secs, et a reconnu leur rôle dans la mise en place d'un système intermodal de transport et de logistique. À cet égard, il a noté les progrès en cours dans le développement et la mise à niveau des infrastructures de transport des pays membres, notamment s'agissant de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique.

11. Concernant le développement de la Route d'Asie, le Comité a noté que: a) la National Highway Authority du Pakistan avait prévu de construire un couloir économique Chine-Pakistan de 2 395 km de long, reliant Gwadar au Pakistan à Kashi en Chine, et avait également établi des plans pour une autoroute Karachi-Lahore à accès contrôlé et à six voies; b) la République de Corée travaillait à une étude sur la création d'un réseau logistique de transport multimodal en Eurasie, dont l'objectif initial était de relier la péninsule coréenne aux régions frontalières voisines de la Chine et de la Fédération de Russie; c) le Gouvernement de la Fédération de Russie avait dépensé 833 millions de dollars en 2014 pour son principal réseau routier fédéral, notamment dans son District fédéral extrême-oriental, et pour un couloir Europe-Chine occidentale qui permettrait finalement de relier la mer Baltique au Pacifique; d) en Inde, le Gouvernement avait investi dans l'amélioration de 11 690 km d'axes de la Route d'Asie à travers le pays, dont 6 901 km étaient désormais à quatre voies conformément aux normes du Projet national de développement routier, tandis que des plans étaient en

cours pour mettre aux normes 2 254 km supplémentaires dans un proche avenir; et e) en 2014, l'Indonésie avait progressé dans l'installation de la signalisation routière harmonisée de la Route d'Asie sur trois sections de son réseau et prévoyait de poursuivre cette installation sur deux autres sections en 2015.

12. S'agissant du Chemin de fer transasiatique, le Comité a noté les progrès suivants: a) le développement du réseau ferroviaire indonésien à Java, à Sumatra, au Kalimantan et à Sulawesi; b) les travaux en cours sur une ligne de chemin de fer Kazakhstan-Turkménistan-République islamique d'Iran, dont l'achèvement était prévu pour décembre 2014; c) l'avancement de la construction du tronçon ferroviaire Qazvin-Rasht-Astara entre l'Azerbaïdjan et la République islamique d'Iran, et du tronçon Sangan-Herat entre la République islamique d'Iran et l'Afghanistan; d) la construction en cours du tronçon manquant entre Jiribam et Imphal, en Inde, la soumission du rapport issu de l'étude Reconnaissance, génie civil et trafic (RETS) concernant la construction d'un tronçon reliant Imphal à Moreh (également en Inde), et la proposition présentée par l'organisme Rail India Technical and Economic Service (RITES) au Ministère indien des affaires étrangères pour la confection d'un rapport de projet détaillé sur la construction d'une ligne de chemin de fer reliant Moreh (Inde) à Tamu et Kaley, au Myanmar; e) la construction d'une ligne de chemin de fer entre Vahdat et Javan au Tadjikistan; f) la modernisation et la mise à niveau, par les autorités ferroviaires russes, de la ligne Baïkal-Amour et de la ligne principale du Transsibérien, qui constituaient deux voies importantes pour le commerce Asie-Europe, et la reconstruction du tronçon entre Khasan (Fédération de Russie) et le port de Rajin (République populaire démocratique de Corée) jointe à la création d'un important terminal de fret au port de Rajin destiné à assurer les échanges internationaux en provenance et à destination de la péninsule coréenne; g) l'organisation prévue d'essais de trains de conteneurs entre le Népal, l'Inde et le Bangladesh; h) l'opérationnalisation de services de conteneurs sur un certain nombre d'itinéraires, notamment les couloirs Islamabad-Téhéran-Istanbul (Turquie), Bandar Abbas (République islamique d'Iran)-Almaty (Kazakhstan) et Almaty-Téhéran-Istanbul; et i) l'apport par le Gouvernement tadjik du budget nécessaire au développement de la connectivité ferroviaire avec l'Afghanistan et le Turkménistan, de manière à contribuer à l'émergence de couloirs internationaux de transport de fret.

13. Le Comité a noté que les États membres pratiquaient de plus en plus l'assistance technique avec leurs voisins en vue de faire avancer le développement d'infrastructures et de services de transport efficaces dans la région. À cet égard, il a pris note du cours de formation que le Département d'ingénierie ferroviaire de l'Université d'État de Moscou devait organiser sous peu à l'intention de fonctionnaires des chemins de fer de la République populaire démocratique de Corée sur le passage du courant continu au courant alternatif.

14. Reconnaissant que la mise en place de l'infrastructure devait aller de pair avec des mesures de facilitation des opérations, le Comité a été informé des initiatives prises par certains États membres pour faciliter le transport terrestre international, telles que l'accord sur le transport ferroviaire régional, qui devait être conclu sous peu entre les membres de l'Association sud-asiatique de coopération régionale (ASACR). Dans le même esprit, le Comité a noté la mise en place réussie du Comité national de facilitation du commerce et des transports au Pakistan et, dans ce contexte, il a pris acte de la demande adressée au secrétariat par la délégation de ce pays pour l'organisation au Pakistan d'un atelier sous-régional à l'intention des pays de la sous-région Asie du Sud et du Sud-Ouest.

15. Le Comité a été informé de la signature récente de l'Accord entre les gouvernements des États membres de l'Organisation de coopération de Shanghai sur la facilitation du transport routier international et en a souligné l'importance en tant qu'étape charnière pour le développement de la coopération en matière de transport au sein de cette organisation. Il a noté le rôle unique du secrétariat à l'appui de la formulation de l'Accord et a prié ce dernier de poursuivre son assistance pour l'application pratique de cet instrument.

16. Le Comité a également noté avec satisfaction l'appui financier apporté au secrétariat par le Gouvernement de la Fédération de Russie pour l'organisation d'activités sur la facilitation de services intermodaux continus utilisant le transport ferroviaire, l'aménagement de ports secs et l'harmonisation du cadre juridique du transport routier international en Asie et dans le Pacifique.

17. Le Comité a apprécié le rôle joué par le secrétariat pour faciliter les négociations sur le projet d'instrument juridique concernant le transport de transit sur l'axe AH4 de la Route d'Asie entre la Chine, la Fédération de Russie et la Mongolie, et il a pris note des résultats des consultations tenues récemment entre ces pays.

18. Le Comité a noté l'importance du transport durable en tant que pièce maîtresse du développement durable. Il a pris note des diverses initiatives en cours dans la région pour assurer des transports urbains sûrs, propres et économes en énergie, lesquelles comportaient notamment l'amélioration des systèmes de transport public urbain, la revitalisation des chemins de fer urbains, la promotion du transport non motorisé et l'apport d'initiatives plus écophiles en matière de fret aux fins de la croissance verte.

19. Le Comité a reconnu l'importance de la sécurité routière et a fait part de son appui aux travaux menés par le secrétariat pour appliquer des programmes en la matière dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020.

20. Le Comité a noté que ces programmes visaient à assurer la sécurité routière grâce à un vaste nombre de mesures, dont les suivantes: a) amélioration des lois et règlements; b) introduction de mesures de sécurité pour les usagers de la route vulnérables; c) développement d'infrastructures sûres et d) introduction de systèmes de transport intelligents pour prévenir les accidents de la route. Il a noté également que les États membres avaient fixé des objectifs et cibles nationaux en matière de sécurité routière pour réduire le nombre de décès dus aux accidents et pour améliorer la sécurité.

21. Le Comité a été informé que le 25<sup>e</sup> Congrès mondial de la Route se tiendrait à Séoul, en novembre 2015, sur le thème « Routes et mobilité – le transport, source de valeur ajoutée ». La délégation de la République de Corée a invité tous les États membres à assister à ce congrès.

22. Par la voix de son représentant, l'Organisation de coopération économique a informé le Comité des principales réalisations intervenues dans ses États membres: a) création de comités des routes, du transit douanier et de l'assurance dans le cadre du Conseil de coordination des transports en transit, organe spécial chargé de suivre et de coordonner les questions relatives au transport en transit entre les parties contractantes à l'Accord-cadre de l'OCE sur le transport en transit; b) mise en service dans l'avenir proche de la ligne de chemin de fer Kazakhstan-Turkménistan-République islamique d'Iran; c) création de groupes de travail de haut niveau pour l'exploitation de trains

de conteneurs de l'OCE sur les itinéraires Istanbul-Almaty; Bandar Abbas-Almaty; et Islamabad-Téhéran-Istanbul; d) aménagement des couloirs routiers Islamabad-Téhéran-Istanbul et Kirghizistan-Tadjikistan-Afghanistan-République islamique d'Iran selon le régime TIR (Transports internationaux routiers); e) suivi de la performance des transports transfrontaliers à l'aide de la méthodologie temps/coût-distance de la CESAP, en collaboration avec l'Union internationale des transports routiers; et f) création de la Fédération des associations de prestataires de services logistiques de l'OCE.

**B. Exploitation des synergies intersectorielles entre les infrastructures**  
(Point 3 de l'ordre du jour)

23. Le Comité était saisi d'une note du secrétariat intitulée « Exploitation des synergies intersectorielles entre les infrastructures » (E/ESCAP/CICT(4)/2-E/ESCAP/CTR(4)/2); d'une note verbale du Gouvernement du Bhoutan en date du 10 octobre 2014 (E/ESCAP/CICT(4)/7); d'une note verbale du Gouvernement de la République du Kazakhstan en date du 29 août 2014 (E/ESCAP/CICT(4)/6); et d'une note verbale de l'Ambassade de la République des Philippines en date du 14 octobre 2014 (E/ESCAP/CICT(4)/8).

24. Le Comité a remercié le secrétariat d'avoir créé les conditions d'une collaboration intersectorielle grâce à l'organisation de la première session commune avec le Comité des technologies de l'information et de la communication.

25. Le Comité a noté que, lors de l'implantation d'un réseau terrestre maillé à base de fibre optique, il était très intéressant de développer des synergies entre les différents secteurs d'infrastructure, notamment avec le secteur des transports. Il a noté également qu'il existait déjà dans la région de la CESAP un certain nombre de bonnes pratiques, qui étaient profitables à tous égards, notamment en ce qu'elles apportaient des gains supplémentaires aux secteurs hébergeant des installations, et permettaient de réduire le coût du déploiement de la fibre optique tout en favorisant une plus large implantation, ce qui contribuerait à améliorer l'accès aux technologies de l'information et de la communication aux niveaux national et régional.

26. Le Comité a noté également la nécessité d'envisager des dispositions législatives au niveau national pour encourager le libre accès aux infrastructures passives de communication, notamment celles qui devaient être déployées le long des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique.

27. Pour promouvoir des synergies entre les TIC et les infrastructures énergétiques et de transport, le Comité a recommandé d'envisager d'apporter des amendements à l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et à l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie pour y inclure des dispositions en faveur du codéploiement d'infrastructures à fibre optique sur les réseaux routier et ferroviaire.

28. Le Comité a recommandé également que les questions liées à ces amendements soient examinées lors de réunions que tiendraient les groupes de travail sur le réseau de la Route d'Asie et sur le réseau du Chemin de fer transasiatique qui avaient été créés dans le cadre des deux accords.

29. Le Comité a été informé du rôle important que pouvaient jouer les systèmes de transport intelligents pour faciliter les transports terrestres internationaux, y compris les formalités de passage des frontières. Dans ce

contexte, il s'est félicité du travail accompli par le secrétariat pour définir le Modèle de transport transfrontalier sécurisé et le Modèle sur les contrôles intégrés aux frontières. D'une manière générale, il a relevé le rôle des systèmes de transport intelligents pour permettre d'atteindre les objectifs du développement durable et pour renforcer la coopération et la connectivité régionales.

30. Le Comité s'est déclaré favorable à ce que le secrétariat collabore à l'avenir avec d'autres partenaires de développement à des travaux portant sur les TIC et le développement.

## **C. Les grandes questions en matière de transport**

(Point 4 de l'ordre du jour)

### **1. Développement et fonctionnement des ports secs d'importance internationale**

31. Le Comité était saisi du document intitulé « Développement et fonctionnement des ports secs d'importance internationale » (E/ESCAP/CICT(4)/3).

32. Le Comité s'est déclaré favorable aux travaux du secrétariat tendant à promouvoir le développement des ports secs.

33. À cet égard, le Comité s'est félicité de l'ouverture à la signature de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs lors de la deuxième session du Forum des ministres asiatiques des transports (Bangkok, 4-8 novembre 2013). Il a reconnu que l'Accord allait promouvoir le développement d'infrastructures modernes dans la région et renforcer le rôle de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique en contribuant à concrétiser la vision d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré dans la région.

34. Le Comité a pris acte de la ratification de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs par les Gouvernements de la République de Corée et de la Thaïlande. Il a noté avec satisfaction que le Bangladesh avait signé l'Accord en septembre 2014, lors de l'Assemblée générale. Il a aussi noté avec satisfaction que le processus précédant la signature de l'Accord progressait dans un certain nombre d'États membres, notamment en Turquie, tandis que d'autres États membres, notamment le Cambodge, la Chine, la Fédération de Russie, la République islamique d'Iran et le Pakistan, avaient entamé les formalités nécessaires au niveau national pour devenir parties à l'Accord. Il s'est félicité d'apprendre que le Gouvernement vietnamien avait mené à bien le processus lui permettant de devenir partie et que l'instrument juridique pertinent serait soumis sous peu.

35. Dans ce contexte, le Comité a prié instamment les États membres qui ne l'avaient pas encore fait d'envisager de signer l'Accord intergouvernemental sur les ports secs ou d'accélérer les formalités internes en vue de sa ratification ou de son adoption afin qu'il puisse entrer en vigueur au plus tôt.

36. Le Comité a pris note de l'action menée par le secrétariat pour répertorier et diffuser les meilleures pratiques pour le développement des ports secs et a constaté que ces pratiques étaient utilisées par les États membres comme repères pour mesurer leur performance nationale dans ce domaine. Il a prié le secrétariat de développer son action à cet égard en entreprenant une analyse détaillée du processus qui pourrait permettre aux

ports secs de devenir des zones économiques spéciales, en particulier dans les régions frontalières.

37. Le Comité a noté avec satisfaction les initiatives prises par un certain nombre d'États membres pour créer des ports secs, ce qui permettait d'envisager des solutions de transport durables et d'offrir un accès portuaire aux pays sans littoral les moins avancés. À cet égard, il a noté que la Turquie avait entrepris un programme visant à établir un certain nombre de pôles de croissance, alors qu'en Géorgie, les autorités avaient déjà construit quatre grands ports secs et s'employaient à aménager un port en eau profonde sur la mer Noire, ce qui devrait transformer le pays en un centre logistique de premier plan. En Thaïlande, la construction d'installations intermodales à Chiang Khong, près du quatrième Pont de l'amitié thaï-lao sur le Mékong, à la frontière avec la République démocratique populaire lao, visait à appuyer un transfert modal favorisant le rail par rapport au transport routier et à faciliter le commerce trilatéral entre la Chine occidentale, la République démocratique populaire lao et la Thaïlande.

38. Le Comité a noté que le développement des ports secs avait donné une nouvelle impulsion qui poussait les pays à coopérer à la mise en œuvre de projets internationaux visant à renforcer la connectivité dans la région. Il a toutefois noté que le développement des ports secs avait été entravé par des problèmes de financement et que certains pays envisageaient de recourir aux modalités des partenariats public-privé comme autre mécanisme possible de financement. À cet égard, le Comité a prié le secrétariat de réunir et diffuser des informations sur les modes de financement en cours d'adoption pour le développement des ports secs.

39. Le Comité a pris note de l'observation de l'Institut asiatique pour le développement des transports selon laquelle la présence de certaines conditions était un facteur essentiel de succès. On a fait valoir que le développement de ports secs desservant le trafic tant national qu'international pourrait améliorer la viabilité des projets, s'agissant en particulier de l'acquisition de terrains. Il a été dit également que les ports secs devaient être développés comme installations d'usage commun suivant le concept de « guichet unique » et constituer un point d'intersection entre les différents modes de transport où chaque mode pouvait miser sur ses propres atouts tout en constituant un complément pour les autres afin d'offrir des solutions intégrées en matière de transport.

## **2. Facilitation des transports et développement de la logistique: la manière de renforcer la connectivité opérationnelle dans la région**

40. Le Comité était saisi du document intitulé « Facilitation des transports et développement de la logistique: la manière de renforcer la connectivité opérationnelle dans la région » (E/ESCAP/CTR(4)/4).

41. Le Comité a remercié le secrétariat de son travail en matière de facilitation des transports, qui avait comporté notamment: l'élaboration du Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux; la mise sur pied du Réseau régional d'experts juridiques et techniques sur la facilitation des transports; l'application pratique de la méthode de calcul du temps/coût-distance mise au point par la CESAP et du Modèle de transport transfrontalier sécurisé; et l'aide apportée pour la formulation du projet d'accord sur le transport en transit par voie routière entre la Chine, la Fédération de Russie et la Mongolie.

42. Le Comité a souligné qu'il importait de faciliter le transport ferroviaire international en harmonisant les dispositions juridiques, en normalisant les prescriptions opérationnelles et techniques, et en travaillant à éliminer les engorgements dans les gares de transfert aux frontières, par exemple par l'utilisation de documents électroniques et la coordination des contrôles réglementaires douaniers et autres. À cet égard, il a relevé les initiatives prises par certains pays pour faciliter le transport ferroviaire transfrontalier, comme l'accession par le Pakistan à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires et l'élaboration d'un accord ferroviaire régional par les pays membres de l'ASACR.

43. Le Comité a précisé que l'existence de différences entre les régimes juridiques applicables au transport ferroviaire compromettait l'efficacité des opérations de transport ferroviaire international. À cet égard, il a fait ressortir l'importance de l'action menée pour harmoniser les régimes juridiques applicables au transport ferroviaire international, et a pris note de l'invitation adressée aux pays membres de participer aux activités lancées pour mettre au point une législation ferroviaire unifiée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

44. Le Comité a été informé des mesures prises par les pays membres pour faciliter le transport routier, notamment: a) l'établissement de couloirs de transport régional et international (République islamique d'Iran); b) l'établissement de comités nationaux chargés de coordonner la facilitation du commerce et des transports (Chine et Pakistan); c) l'établissement de postes de contrôle intégrés aux points de passage des frontières (Népal); d) la préparation de l'accession à un certain nombre de conventions relatives à la facilitation des transports (Pakistan); e) la conclusion d'un certain nombre de nouveaux accords bilatéraux et multilatéraux relatifs à la facilitation des transports (Chine); f) la conclusion d'un nouvel accord sur le commerce de transit entre l'Afghanistan et le Pakistan destiné à améliorer le transport en transit; g) la mise en œuvre par la Thaïlande d'accords bilatéraux sur la facilitation du transport routier avec la Malaisie et la République démocratique populaire lao; h) les progrès concernant les accords-cadres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) sur la facilitation du transport de marchandises en transit et sur la facilitation du transport inter-États; i) la mise au point d'accords routiers régionaux par les pays membres de l'ASACR et j) les progrès de la mise en œuvre de l'accord sur la facilitation du transport transfrontalier entre les membres de la sous-région Bassin du Mékong.

45. Le Comité a été informé des progrès faits par les pays membres pour développer la logistique des transports par différents moyens dont les suivants: a) la constitution de chaînes logistiques durables en Fédération de Russie pour le transport de fret entre l'Europe et l'Asie par le Chemin de fer transsibérien, en tant que composante du réseau du Chemin de fer transasiatique; b) l'amélioration de la performance des transitaires et la mise en place d'un mécanisme de réglementation de la logistique des transports (Pakistan); c) l'élaboration d'un schéma directeur pour la logistique des transports en vue du développement du réseau de logistique des transports avec les pays voisins et de la réduction des coûts de la logistique des transports (Thaïlande); d) la mise en œuvre d'un programme national de système logistique afin de développer la logistique des transports au moyen d'un réseau adéquat, abordable, fiable, efficace et intégré, reliant les plaques tournantes internationales; la création de systèmes intégrés de transport multimodal; le renforcement des ports maritimes et des voies intérieures navigables; et l'amélioration des infrastructures et de la sécurité routière (Indonésie); e) la coopération de la Chine avec d'autres pays d'Asie du

Nord-Est pour le développement de services logistiques intermodaux, y compris le transroulage de remorques terre-mer entre la Chine et la République de Corée; et f) la mise en œuvre du Programme global de politiques logistiques destiné à améliorer la gestion de la logistique dans toute la région par la mise en place d'un réseau logistique continu et efficace, soutenu par la technologie de l'information, et des initiatives pour créer un système logistique continu en Asie de l'Est (Japon).

46. Le Comité a été également informé des mesures en cours pour l'application pilote du Modèle de transport transfrontalier sécurisé de la CESAP, qui était conçu pour remédier aux obstacles non physiques existant le long du couloir de transit Inde-Bhoutan, et bénéficiait de l'aide financière et technique du secrétariat et de la Banque asiatique de développement.

47. Le Comité a prié le secrétariat de continuer à apporter son aide à la formulation du projet d'accord sur le transport routier en transit entre la Chine, la Fédération de Russie et la Mongolie.

48. Le Comité a pris note de la demande d'assistance de la Mongolie pour l'élaboration d'un cadre juridique en matière de logistique.

49. Le représentant de l'Union internationale des transports routiers (IRU) a fait part au Comité des longs retards et des coûts informels élevés encourus dans les transports transfrontières lors du passage de caravanes de camions, et a souligné les avantages que comportait pour les pays membres l'accession aux conventions sur la facilitation des transports, en particulier la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de Carnets TIR (Convention TIR, 1975).

50. Le représentant de l'Institut asiatique pour le développement des transports a informé le Comité des mesures prises pour renforcer les compétences des professionnels des transports et de la logistique par l'organisation, à l'intention des cadres de nombreux pays d'Asie du Sud et du Sud-Est, de programmes de formation traitant des questions de logiciel et de matériel liées aux différents modes de transport. Le Comité a remercié l'Institut pour l'action ainsi menée en matière de renforcement des capacités.

### **3. Promotion des systèmes de transport durables et inclusifs**

51. Le Comité était saisi du document intitulé « Promotion des systèmes de transport durables et inclusifs » (E/ESCAP/CTR/(4)/5).

52. Le Comité a rappelé que le développement durable et inclusif était un pilier du programme mondial de développement pour l'après-2015 et a noté avec satisfaction que les États membres accordaient déjà un haut niveau de priorité à la planification et à la mise en œuvre d'infrastructures et de services de transport plus durables.

53. Le Comité a pris note des différentes initiatives mises en œuvre par les États membres en vue d'accroître la durabilité des systèmes de transport, de réduire les émissions et d'améliorer le rendement énergétique. Parmi les initiatives signalées figuraient: a) la promotion en République démocratique populaire lao des transports non motorisés; b) un plan d'aménagement de pistes cyclables en République de Corée et en Thaïlande; c) la désignation de zones non motorisées et la proclamation de journées de la bicyclette en Thaïlande; d) la création et l'expansion de systèmes de transports en commun et par autobus rapides pour améliorer les transports publics urbains au Bangladesh, en Chine, au Pakistan, en République de Corée, en République

démocratique populaire lao et en Thaïlande; e) l'application de systèmes logistiques à faible émission de carbone par la revitalisation des chemins de fer et du cabotage en République de Corée et en Thaïlande; f) l'adoption de normes pour les émissions en Inde; g) la promotion et l'utilisation de véhicules électriques au Bhoutan; h) la mise en service d'autobus économes en carburant pour les transports en commun au Pakistan; i) l'allègement du régime fiscal pour les véhicules propres au Bhoutan; j) l'utilisation, en République de Corée, de nouvelles technologies comme les systèmes de transport intelligents pour combattre les externalités négatives dans le secteur des transports; k) la planification de systèmes de transport intégrés et globaux en Chine; l) le développement par le Japon du concept de « transports de qualité » en vue de proposer des possibilités de transport écologiques, sûres et commodes à tous les secteurs de la société, y compris les personnes âgées et les personnes vulnérables; m) l'élaboration, en Thaïlande, d'un plan directeur pour des systèmes de transport durables et pour l'atténuation des effets des changements climatiques; et le développement d'infrastructures de transport conçues pour promouvoir la durabilité et l'inclusion et stimuler le développement des transports écologiques en réduisant les émissions de gaz à effet de serre, en particulier les émissions de CO<sub>2</sub> résultant du développement des transports.

54. Le Comité a souligné l'importance des activités de renforcement des capacités dans l'élaboration de politiques visant des transports durables et inclusifs et a remercié le Gouvernement de la République de Corée du soutien financier qu'il avait apporté au secrétariat pour l'organisation d'activités de formation portant sur des domaines connexes dans un certain nombre de pays de la région. À cet égard, le Comité a pris note de la demande du Bhoutan de bénéficier de ce genre de formation à l'avenir.

55. Le Comité a été informé que l'Inde et le Népal s'étaient également montrés actifs en organisant respectivement une réunion régionale et un atelier national sur le développement durable et inclusif des transports.

56. Le Comité a noté l'importance de l'« inclusivité » dans la prestation de services de transport ainsi que la nécessité de fournir un accès aux transports aux populations rurales et aux personnes vulnérables.

57. Le Comité a été sensibilisé à l'importance de l'interopérabilité des systèmes au niveau de la région; à cet égard, les États membres souhaitaient des systèmes plus harmonisés, multimodaux et interconnectés capables de contribuer plus efficacement au développement durable.

58. Le Comité a reconnu que la sécurité routière était une composante cruciale du développement économique et social et il a remercié le secrétariat pour la mise en œuvre de programmes de sécurité routière et l'organisation d'ateliers sur la sécurité routière dans la région. Le Comité s'est aussi félicité des mesures prises par les pays pour réduire le nombre de morts et de blessés sur les routes en conformité avec la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020.

59. Le Comité a souligné l'importance de l'harmonisation de la signalisation routière pour améliorer la sécurité routière et a appelé les pays à mettre en œuvre la Convention sur la circulation routière de 1968 et la Convention sur la signalisation routière. À cet égard, le Comité s'est déclaré favorable à l'exécution par le secrétariat d'une étude sur l'état de la signalisation routière dans les pays membres.

60. Le Comité a noté le rôle de sensibilisation et la contribution de la Fédération de Russie à la promotion de la sécurité routière, conformément aux objectifs, buts et indicateurs régionaux de la CESAP pour la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique et dans le cadre de la Décennie d'action Asie-Pacifique pour la sécurité routière (2011-2020). Le Comité a également pris note de l'organisation du cinquième Congrès international sur la sécurité routière pour la sauvegarde de la vie humaine qui avait eu lieu à St. Pétersbourg (Fédération de Russie), les 25 et 26 septembre 2014.

61. Le Comité a noté que les partenariats public-privé pouvaient être utilisés comme mécanismes pour développer les systèmes de transport public. À cet égard, il a été informé que le secrétariat allait organiser le forum Asie-Pacifique sur les partenariats public-privé pour le développement des infrastructures de transport à Bangkok, les 21 et 22 janvier 2015.

62. Le représentant du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) a présenté diverses activités visant à favoriser la coopération intergouvernementale et le renforcement des capacités dans le domaine de la réduction de la pollution atmosphérique en Asie, et a cité notamment le Partenariat pour des carburants et véhicules propres et le Partenariat Asie-Pacifique sur l'amélioration de la qualité de l'air. Il a indiqué que le PNUE était disposé à collaborer avec le secrétariat dans ce domaine.

63. Le représentant de l'Association des ports de l'ASEAN a fait savoir au Comité que son association s'employait à promouvoir des systèmes de transport durable en mettant en œuvre des initiatives de promotion de ports plus écologiques et conçues pour réduire les émissions de carbone grâce à l'utilisation de l'électricité ou de nouvelles formes d'énergie.

64. Le représentant de l'Agence allemande de coopération internationale (GIZ) a indiqué au Comité que la notion de « fret écologique » avait fait l'objet d'une attention accrue, vu son potentiel pour offrir des solutions avantageuses à tous égards, tant dans le domaine des transports que dans celui de la logistique, permettant ainsi aux transporteurs de faire des économies du fait d'un meilleur rendement énergétique, tout en favorisant une réduction des niveaux d'émission de gaz à effet de serre. Le Comité a noté que l'Agence allemande de coopération internationale s'était déclarée disposée à collaborer avec le secrétariat et d'autres partenaires de développement en vue d'accroître la connectivité opérationnelle dans la région. Il a également pris note des activités mises en œuvre dans le cadre du Partenariat pour des transports écologiques et à faible émission de carbone, qui avait été créé pour favoriser la prise en compte des questions de transport durable dans les instances traitant du programme mondial, telles que le Groupe de travail ouvert de l'Assemblée générale sur les objectifs de développement durable.

65. Dans son exposé, le représentant de l'Institute of Road Traffic Education a également souligné l'importance de la Convention de 1968 sur la circulation routière et de la Convention sur la signalisation routière pour améliorer la sécurité routière.

#### **D. Examen de l'orientation future du programme**

66. Le Comité était saisi du document intitulé « Projet de programme de travail pour 2016-2017 » (E/ESCAP/CTR(4)/6) et d'un document de séance (en anglais seulement) sur le projet de cadre stratégique pour la période 2016-2017.

67. Le Comité a recommandé que le projet de programme de travail pour 2016-2017 et la proposition du secrétariat de convoquer la troisième session de la Conférence ministérielle sur les transports en 2016, à la place de la cinquième session du Comité des transports, soient soumis pour approbation à la Commission à sa soixante et onzième session. en 2015.

**E. Examen des projets de résolution et de décision à soumettre à la Commission à sa soixante et onzième session**

68. Le Comité a recommandé qu'un projet de résolution sur un « cadre de coopération régional pour la facilitation des transports ferroviaires internationaux » soit soumis à la Commission pour adoption éventuelle à sa soixante et onzième session.

**F. Questions diverses**

69. Aucune autre question n'a été soulevée.

**G. Adoption du rapport du Comité**

70. Le Comité a adopté le présent rapport le 17 octobre 2014, lequel doit être soumis à la Commission, à sa soixante et onzième session, pour approbation.

**III. Organisation**

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

71. La quatrième session du Comité des transports s'est tenue au Centre de conférence des Nations Unies à Bangkok du 15 au 17 octobre 2014. La session a été déclarée ouverte par S.E. le Général de l'air Prajin Juntong, Ministre thaïlandais des transports. La Secrétaire exécutive de la CESAP a prononcé une allocution.

**B. Participation**

72. Les membres et membres associés ci-après de la CESAP étaient représentés: Afghanistan, Arménie, Bangladesh, Bhoutan, Cambodge, Chine, Fédération de Russie, Géorgie, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d'), Japon, Kazakhstan, Kirghizistan, Malaisie, Mongolie, Népal, Ouzbékistan, Pakistan, Philippines, République de Corée, République démocratique populaire lao, République populaire démocratique de Corée, Sri Lanka, Tadjikistan, Thaïlande, Timor-Leste, Turquie, Viet Nam et Macao (Chine).

73. Ont aussi participé à la session des représentants des États suivants: Afrique du Sud, Maroc, Nigéria et Pérou.

74. Les organismes et institutions spécialisées des Nations Unies énumérés ci-après étaient représentés: Banque mondiale, Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, Organisation mondiale de la Santé et Programme des Nations Unies pour l'environnement.

75. Étaient également représentées les organisations intergouvernementales, organisations non gouvernementales et autres organisations suivantes: Agence allemande de coopération internationale, Association des ports de l'ASEAN, Association sud-asiatique de coopération régionale, Fondation japonaise de recherche pour le financement des

infrastructures mondiales, Institute of Road Traffic Education, Institut asiatique pour le développement des transports, Organisation de coopération économique, Partenariat pour des transports écologiques et à faible émission de carbone, Union internationale des chemins de fer et Union internationale des transports routiers.

### **C. Élection du Bureau**

76. Le Comité a élu le Bureau suivant:

*Président:* M. Tulasi Prasad Sitaula (Népal)

*Vice-Présidents:* M. Niraj Verma (Inde)  
Mme Çisel Aslan (Turquie)

*Rapporteur:* M. Hong Sinara (Cambodge)

### **D. Ordre du jour**

77. Le Comité a adopté l'ordre du jour suivant:

1. Ouverture de la session:
  - a) Allocutions d'ouverture;
  - 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 des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016).
3. Exploitation des synergies intersectorielles entre les infrastructures.
4. Les grandes questions en matière de transport:
  - a) Développement et fonctionnement des ports secs d'importance internationale;
  - b) Facilitation des transports et développement de la logistique: la manière de renforcer la connectivité opérationnelle dans la région;
  - c) Promotion des systèmes de transport durables et inclusifs.
5. Examen de l'orientation future du programme.
6. Examen des projets de résolution et de décision à soumettre à la Commission à sa soixante et onzième session.
7. Questions diverses.
8. Adoption du rapport du Comité.

## Annexe

### Liste des documents

Cote	Titre	Point de l'ordre du jour
<i>Distribution générale</i>		
E/ESCAP/CTR(4)/1	Examen du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016)	2
E/ESCAP/CICT(4)/2– E/ESCAP/CTR(4)/2	Exploitation des synergies intersectorielles entre les infrastructures	3
E/ESCAP/CTR(4)/3	Développement et fonctionnement des ports secs d'importance internationale	4 a)
E/ESCAP/CTR(4)/4	Facilitation des transports et développement de la logistique: la manière de renforcer la connectivité opérationnelle dans la région	4 b)
E/ESCAP/CTR(4)/5	Promotion des systèmes de transport durables et inclusifs	4 c)
E/ESCAP/CTR(4)/6	Projet de programme de travail pour 2016-2017	5
<i>Distribution limitée</i>		
E/ESCAP/CTR(4)/L.1	Ordre du jour provisoire annoté	1
E/ESCAP/CTR(4)/L.2	Projet de rapport	8
<i>Documents d'information</i>		
E/ESCAP/CTR(4)/INF/1/Rev.1 (en anglais seulement)	Information for participants	
E/ESCAP/CTR(4)/INF/2 (en anglais seulement)	List of participants	
E/ESCAP/CTR(4)/INF/3 (en anglais seulement)	Tentative programme	
E/ESCAP/CTR(4)/INF/4 (en anglais seulement)	Activities implemented under the Regional Action Programme for Transport Development in Asia and the Pacific, phase II (2012-2016)	2
<i>Document de séance</i>		
E/ESCAP/CTR(4)/CRP.1 (en anglais seulement)	Proposed strategic framework for the period 2016-2017  Part two: biennial programme plan  Programme 16: Economic and social development in Asia and the Pacific	5