



# Conseil économique et social

Distr. limitée  
17 octobre 2014

Français  
Original: anglais

---

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

### Quatrième session

Bangkok, 15-17 octobre 2014

Point 8 de l'ordre du jour

### Adoption du rapport du Comité

## Projet de rapport

### 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 .....	2
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) .....	2
B. Exploitation des synergies intersectorielles entre les infrastructures .....	5
C. Les grandes questions en matière de transport .....	6
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 .....	12
F. Questions diverses .....	12
G. Adoption du rapport du Comité .....	12
III. Organisation .....	12
A. Ouverture, durée et organisation de la session .....	12
B. Participation .....	12
C. Élection du Bureau .....	13
D. Ordre du jour .....	13
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 au lieu 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 pays qui ne l'ont pas déjà fait d'envisager de signer l'Accord intergouvernemental sur les ports secs et/ou de procéder aux formalités internes en vue de sa ratification ou de son approbation, de manière à le faire entrer en vigueur dans les plus brefs délais.
4. Le Comité recommande d'envisager d'apporter des amendements à l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie de manière à ce que la cohabitation y soit prise en compte, comme indiqué dans les 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, tel qu'il a été établi dans le cadre de ces accords respectifs.
6. Le Comité encourage le libre accès à l'infrastructure de communication passive, y compris en vue d'un déploiement 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 d'infrastructure panrégionaux présentant un potentiel de déploiement de la fibre optique à l'heure actuelle ou à l'avenir. Ces informations pourraient être intégrées aux cartes en ligne de la CESAP et de l'Union internationale des télécommunications relatives à l'autoroute de l'information Asie-Pacifique.

## **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 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 de l'action du secrétariat en faveur 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).

10. Le Comité a réaffirmé son soutien au développement de la Route d'Asie, du Chemin de fer transasiatique et des ports secs, et reconnu leur rôle dans le développement d'un système de transport intermodal 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, y compris 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 entreprenait actuellement une étude sur la création d'un réseau logistique de transport multimodal en Eurasie avec l'objectif initial de relier la péninsule coréenne aux régions frontalières voisines de la Chine et de la Fédération de Russie; c) le Gouvernement russe avait dépensé 833 millions de dollars en 2014 pour son principal réseau routier fédéral, y compris dans sa région extrême orientale et sur un couloir Europe-Chine occidentale qui permettrait finalement de relier la mer Baltique au Pacifique; d) en Inde, le gouvernement a fait des investissements en vue d'améliorer la qualité des 11 690 km d'itinéraires de la Route d'Asie qui traversent le pays, en particulier 6 901 km d'entre eux qui étaient désormais à 4 voies conformément aux normes du Projet national de développement des routes, tandis que des plans étaient en cours en vue de mettre aux normes 2 254 km supplémentaires dans un proche avenir; et e) en 2014, l'Indonésie avait accompli des progrès le long de la Route d'Asie dans l'installation d'une signalisation routière harmonisée sur trois de ses tronçons et avait prévu de poursuivre cette installation sur deux autres tronçons en 2015.

12. S'agissant du Chemin de fer transasiatique, le Comité a noté les progrès suivants: a) le développement des réseaux de chemin de fer indonésiens de Java, Sumatra, Kalimantan et 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 la fin décembre 2014; c) l'avancement de la construction du tronçon ferroviaire Qazvin-Rash-Astara entre l'Azerbaïdjan et la République islamique d'Iran et du tronçon Sanganeherat entre la République islamique d'Iran et l'Afghanistan; d) la construction d'un couloir consacré au fret par le Gouvernement indien depuis Dankuni jusqu'à Ludhiana (couloir oriental) et depuis le port de Jawaharlal Lal Nehru à Mumbai jusqu'à Dadri (couloir occidental); 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 constituent 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) ainsi que la création d'un terminal de fret important au port de Rajin destiné à assurer les échanges internationaux en provenance et à destination de la péninsule coréenne; g) l'organisation d'essais pour les trains de conteneurs entre le Népal, l'Inde et le Bangladesh; h) l'opérationnalisation des services de conteneurs le long d'un certain nombre d'itinéraires, y compris les couloirs Islamabad-Téhéran-Istanbul (Turquie), Bandar Abbas (République islamique d'Iran)-Almaty (Kazakhstan) et Almaty (Kazakhstan)-Téhéran-Istanbul (Turquie); et i) la fourniture 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 marchandises.

13. Le Comité a noté que les États membres avaient été de plus en plus engagés dans l'assistance technique avec leurs voisins en vue de faire avancer le développement d'infrastructures et services de transport efficaces dans la région. À cet égard, il a pris note du prochain cours de formation que l'Université d'État d'ingénierie ferroviaire de Moscou dispenserait aux 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 fourniture de l'infrastructure devait aller de pair avec des mesures permettant de faciliter les opérations, le Comité a été informé des initiatives qui avaient été prises par certains États membres pour faciliter le transport terrestre international, telles que le prochain accord ferroviaire régional entre les membres de l'Association sud-asiatique de coopération régionale (ASACR). Avec le même objectif à l'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, a pris note de la demande formulée au secrétariat par la délégation dudit pays visant à organiser un atelier sous-régional au Pakistan à l'intention des pays de l'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 Shanghai pour la coopération 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 Mongolie et la Fédération de Russie, et a pris note des résultats des consultations qui s'étaient 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 énergiquement efficaces, 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>ème</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 au Congrès.

22. Le représentant de 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 destiné à suivre et à 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; Islamabad-Téhéran – Istanbul; d) aménagement des corridors routiers Islamabad-Téhéran-Istanbul et Kirghizistan-Tadjikistan-Afghanistan-République islamique d'Iran selon le système du Transport international routier (TIR); 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 et 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 pour tous les secteurs hébergeant des installations, notamment en ce qu'elles apportaient des gains supplémentaires et permettaient de faire baisser les coûts du déploiement de la fibre optique et de généraliser ainsi sa mise en

place, 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 lois 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 les synergies entre les TIC, et les infrastructures énergétiques et de transport, le Comité a recommandé d'envisager de modifier l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie pour y inclure des dispositions en faveur du co-déploiement d'infrastructures à fibre optique sur les réseaux routier et ferroviaire.

28. Le Comité a recommandé également que les questions liées à ces modifications soient examinées lors de leurs futures réunions par 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 note 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 aussi noté avec satisfaction que le processus entamé en vue de la signature de l'Accord progressait dans un certain nombre d'États membres, notamment au Bhoutan et en Turquie, alors que d'autres États membres avaient entrepris les procédures au niveau national pour devenir partie à l'Accord, notamment la Chine, le Cambodge, la Fédération de Russie, la République islamique d'Iran et le Pakistan. Il s'est félicité de ce que le Gouvernement vietnamien avait mené à bien le processus engagé pour devenir partie et que l'instrument juridique pertinent serait soumis sous peu.

35. Dans ce contexte, le Comité a prié les pays qui ne l'avaient pas encore fait soit d'envisager de signer l'Accord intergouvernemental sur les ports secs ou d'accélérer les formalités internes entreprises pour pouvoir le ratifier ou l'approuver 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 reconnu que ces pratiques étaient utilisées par les États membres pour définir les points de référence marquant le développement national dans ce domaine. Il a prié le secrétariat de prolonger son action en entreprenant une analyse détaillée du processus qui pourrait permettre aux ports secs de se transformer en zones économiques spéciales, en particulier dans les zones frontalières.

37. Le Comité a noté avec satisfaction les initiatives prises par un certain nombre d'États membres pour établir des ports secs comme contribution au transport durable et offrir aux pays les moins avancés sans littoral un accès portuaire. À cet égard, il a constaté que la Turquie avait entrepris un programme visant à établir un certain nombre de pôles de croissance, alors qu'en Géorgie, le Gouvernement avait déjà construit quatre grands ports secs et construisait à présent un port en eau profonde sur la mer Noire 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 thai-lao sur le Mékong à la frontière avec la République démocratique populaire lao, visait à favoriser le rail plutôt que le 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 assurer à la région une plus grande connectivité. Il a toutefois noté que le développement des ports secs avait été entravé par des problèmes de financement et que certains pays avaient envisagé de recourir aux modalités du partenariat public-privé comme autre mécanisme de financement. À cet égard, il a prié le secrétariat de réunir et diffuser des informations concernant les modes de financement adoptés pour le développement des ports secs.

39. Le Comité a pris note de l'observation de l'Institut asiatique pour le développement des transports pour qui il fallait impérativement réunir certaines conditions pour assurer la réussite. On a fait valoir que le développement des ports secs pour servir le trafic national et 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 à usage commun suivant le concept de « guichet unique » et constituaient un point d'intersection entre différents modes de transport où chaque mode pouvait miser sur ses 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 du travail accompli en rapport avec la facilitation des transports, 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 en matière de facilitation des transports, l'application pratique de la méthode de calcul du temps/coût-distance mise au point par la CESAP et du modèle sur les contrôles sécurisés aux points de passage frontalier, et de son aide pour la formulation du projet d'accord sur le transport en transit par voie routière entre la Chine, la Mongolie et la Fédération de Russie.

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, en mettant un terme aux engorgements dans les gares de transfert aux frontières, par exemple en faisant usage de documents électroniques et en coordonnant les 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'établissement d'un accord ferroviaire régional par les pays membres de l'Association sud-asiatique de coopération régionale.

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 pris note de la demande d'engager la participation des pays membres 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 pour coordonner la facilitation du commerce et des transports (Chine et Pakistan); c) l'établissement de postes de contrôle intégrés au franchissement 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 afin d'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, et i) les progrès dans 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 que les pays membres avaient accomplis par différents moyens en matière de développement de la logistique des transports: a) constitution de chaînes logistiques durables pour la livraison des marchandises entre l'Europe et l'Asie grâce au Chemin de fer transsibérien de la Fédération de Russie qui fait partie du réseau du Chemin de fer transasiatique; b) amélioration du travail des transitaires et mise en place d'un mécanisme de réglementation de la logistique des transports (Pakistan); c) élaboration d'un schéma directeur pour la logistique des transports en vue du développement du réseau de logistique des transports reliant pays voisins, et de la réduction du coût de la logistique des transports (Thaïlande); d) mise en œuvre d'un Programme national concernant la logistique des transports afin de développer la logistique des transports au moyen d'un réseau adéquat, abordable, fiable, efficace et intégré, reliant les plaques tournantes internationales, création de systèmes intégrés de transport multimodal, renforcement des ports maritimes et des voies intérieures navigables, amélioration des infrastructures et de la sécurité routière (Indonésie); e) coopération de la Chine avec d'autres pays d'Asie du Nord-Est pour le développement des services logistiques intermodaux, y compris le transroulage de remorques entre la Chine et la République de Corée; et g) 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 en continu efficace, soutenu par la technologie de l'information, et initiatives pour créer un système logistique en continu en Asie de l'Est (Japon).

46. Le Comité a été également informé de l'actuelle mise en œuvre à titre expérimental du modèle de transport transfrontalier sécurisé de la CESAP axé sur les obstacles non physiques existant le long du couloir de transit Inde-Bhoutan, avec 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 les transports routiers de transit entre la Chine, la Mongolie et la Fédération de Russie.

48. Le représentant de l'Union internationale des transports routiers (IRU) a fait part au Comité des longs retards et des coûts informels élevés dans les transports transfrontières constatés à l'occasion de parcours de démonstration 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 sur le transport international des marchandises sous le couvert des Carnets TIR (Convention TIR, 1975).

49. Le représentant de l'Institut asiatique pour le développement des transports a informé le Comité sur l'initiative destinée à renforcer les compétences des professionnels des transports et de la logistique en organisant des programmes de formation à l'intention des cadres de nombreux pays d'Asie du Sud et du Sud-Est et 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

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

51. 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.

52. 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) le plan, en République de Corée et en Thaïlande, de développement des pistes cyclables; c) la désignation, en Thaïlande, de zones non motorisées et la proclamation de journées de la bicyclette; d) la création et l'expansion de systèmes de transports en commun et par autobus rapides pour améliorer les transports urbains publics en Chine, en République démocratique populaire lao, au Pakistan, en République de Corée et en Thaïlande; e) systèmes logistiques à faible émission de carbone par la revitalisation des chemins de fer et du cabotage en République de Corée; f) adoption de normes d'émissions en Inde; g) promotion et utilisation de véhicules électriques au Bhoutan; h) mise en service d'autobus économes en carburant pour les transports en commun au Pakistan; i) allègement du régime fiscal pour les véhicules propres au Bhoutan; j) 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) planification de systèmes de transports intégrés et globaux en Chine; l) développement par le Japon du concept de « transports de qualité » en vue de proposer des possibilités de transport écologiquement rationnelles, sûres et commodes à tous les secteurs de la société, y compris les personnes âgées et les personnes vulnérables; et m) élaboration, en Thaïlande, d'un plan directeur pour des systèmes de transport durables et l'atténuation des effets des changements climatiques.

53. 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 pour le soutien financier apporté au secrétariat pour l'organisation d'activités de renforcement des capacités dans les domaines connexes dans un certain nombre de pays de la région. À cet égard, le Comité a pris note de la demande du Bhoutan et de la Mongolie de bénéficier de réunions de ce type à l'avenir.

54. 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.

55. 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.

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

57. Le Comité était tout à fait d'avis que la sécurité routière était une composante cruciale du développement économique et social et 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 félicitée des efforts faits 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.

58. Le Comité a souligné l'importance de l'harmonisation de la signalisation routière pour améliorer la sécurité routière et à appeler les pays à mettre en œuvre la Convention sur la circulation routière et la Convention sur la signalisation routière. À cet égard, le Comité a apporté son soutien à l'idée que le secrétariat effectue une étude menée faisant le point sur la signalisation routière dans les pays membres.

59. 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 a eu lieu à St. Petersburg (Fédération de Russie), les 25 et 26 septembre 2014.

60. Le Comité a indiqué que les partenariats public-privé pouvaient être utilisés comme mécanismes pour développer les systèmes de transport public. À cet égard, le Comité 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.

61. Le représentant du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) a présenté diverses activités visant à favoriser la coopération intergouvernementale dans le domaine de la réduction de la pollution atmosphérique en Asie, telles que le Partenariat pour des carburants et véhicules propres et le Partenariat Asie-Pacifique sur l'amélioration de la qualité de l'air. Il a fait part de l'intérêt du PNUE pour travailler avec le secrétariat dans ce domaine.

62. Le représentant de l'Association des ports de l'ASEAN a fait savoir au Comité que l'Association avait travaillé à la promotion de systèmes de transport durable s'appuyant sur la mise en œuvre d'initiatives de promotion de ports plus écologiques en vue de réduire les émissions de carbone moyennant l'utilisation de l'électricité ou de nouvelles formes d'énergie.

63. 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, dans la mesure où elle présentait un potentiel à l'appui de solutions « gagnant-gagnant » dans le domaine des transports et de la logistique, permettant ainsi aux transporteurs de faire des économies du fait d'une meilleure efficacité énergétique, tout en favorisant par ailleurs une réduction des niveaux d'émission de gaz à effet de serre. Le Comité a pris note de l'intérêt manifesté par l'Agence allemande de coopération internationale pour collaborer avec le secrétariat et d'autres partenaires de développement en vue d'accroître la connectivité opérationnelle dans la région. Le Comité a également pris note des activités mises en œuvre dans le cadre du Partenariat pour des transports écologiques et à faible émission de carbone, lequel vise à améliorer la prise en compte des questions de transport durable dans les instances de débat internationales, telles que le Groupe de

travail ouvert de l'Assemblée générale sur les objectifs de développement durable.

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

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

65. 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) intitulé « Proposed strategic framework for the period 2016-2017: Part two: biennial programme plan - Programme 16: Economic and social development in Asia and the Pacific ».

66. 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, au lieu de la cinquième session du Comité des transports, soient soumis à la Commission pour approbation éventuelle 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**

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

#### **F. Questions diverses**

68. Aucune autre question n'a été soulevée.

#### **G. Adoption du rapport du Comité**

69. 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**

70. 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. M. Prajin Juntong, Ministre thaïlandais des transports. La Secrétaire exécutive de la CESAP a prononcé une allocution.

#### **B. Participation**

71. 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, Macao (Chine), Malaisie, Mongolie, Népal, Ouzbékistan, Pakistan, Philippines, République de Corée, République

populaire démocratique de Corée, République populaire démocratique lao, Sri Lanka, Tadjikistan, Thaïlande, Timor-Leste, Turquie et Viet Nam.

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

73. Les organismes et institutions spécialisées des Nations Unies suivants étaient également 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.

74. 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 et Union internationale des transports routiers.

### C. Élection du Bureau

75. 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

76. 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	5

Cote	Titre	Point de l'ordre du jour
	development in Asia and the Pacific	

---

\_\_\_\_\_