



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

Bangkok, 12 et 13 novembre 2020

Ordre du jour provisoire annoté

On trouvera dans le présent document l'ordre du jour provisoire de la sixième session du Comité des transports (section I) et les annotations s'y rapportant (section II).

I. Ordre du jour provisoire

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 la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021).
3. Questions transversales dans le domaine des transports :
 - a) Connectivité des transports pour des chaînes d'approvisionnement efficaces et résilientes ;
 - b) Systèmes et services de transport écologiquement viables ;
 - c) Transports et mobilité sûrs et inclusifs.
4. Accélérer les mesures porteuses de transformation dans le domaine des transports aux fins de la réalisation des objectifs de développement durable.
5. Questions diverses.
6. Adoption du rapport du Comité sur les travaux de sa sixième session.

II. Annotations

1. Ouverture de la session

a) Allocutions d'ouverture

Le programme de la session sera disponible en ligne à l'adresse suivante : www.unescap.org/intergovernmental-meetings/committee-transport-sixth-session.

b) Élection du Bureau

Le Comité élira un(e) président(e) et deux vice-président(e)s pour la session.

La liste des participant(e)s sera disponible en ligne à l'adresse suivante : www.unescap.org/intergovernmental-meetings/committee-transport-sixth-session.

c) Adoption de l'ordre du jour

Documentation

Ordre du jour provisoire annoté (ESCAP/CTR/2020/L.1/Rev.1)

Annotation

Le Comité examinera et adoptera l'ordre du jour provisoire, sous réserve des modifications qui pourraient être jugées nécessaires.

2. Examen de la mise en œuvre du Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021)

Documentation

Examen de la mise en œuvre du Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021) (ESCAP/CTR/2020/1)

Activities implemented under the Regional Action Programme for Sustainable Transport Connectivity in Asia and the Pacific, phase I (2017–2021) (ESCAP/CTR/2020/INF/1) (en anglais seulement)

Annotation

Dans la Déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique qui a été adoptée par la Conférence ministérielle sur les transports à sa troisième session, tenue à Moscou du 5 au 9 décembre 2016, les États membres ont reconnu qu'il fallait prendre des engagements à long terme et qui s'inscrivent dans la continuité de manière à faire face aux enjeux capitaux du secteur des transports afin de faciliter la croissance économique, d'améliorer les conditions de vie et de renforcer la compétitivité des économies de la région. À cette fin, la Conférence ministérielle a adopté le Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021), figurant à l'annexe I de la Déclaration ministérielle. À sa soixante-treizième session, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) a adopté la résolution 73/4 dans laquelle elle a fait sienne la Déclaration, y compris le Programme d'action régional qui y est annexé, et a demandé au secrétariat d'accorder la priorité à la mise en œuvre dudit Programme.

Le Comité recevra des informations actualisées sur la mise en œuvre du Programme d'action régional, présentant notamment les activités achevées et en cours de chaque domaine thématique. Le Comité souhaitera peut-être formuler des observations sur l'état d'avancement du Programme d'action régional et donner des orientations pour la dernière année de sa mise en œuvre.

3. Questions transversales dans le domaine des transports

a) Connectivité des transports pour des chaînes d'approvisionnement efficaces et résilientes

Documentation

Connectivité des transports pour des chaînes d'approvisionnement efficaces et résilientes (ESCAP/CTR/2020/2)

Guidelines developed by the Ministry of Transport of the Russian Federation on measures to ensure the anti-epidemic safety of transport operations (ESCAP/CTR/2020/INF/3) (en anglais seulement)

Annotation

Le développement des réseaux de transport régionaux dans la région de la CESAP s'appuie sur deux instruments, à savoir l'Accord intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique et l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique. En outre, le recensement d'un ensemble de ports secs d'importance internationale dans le cadre de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs a facilité la mise en œuvre des deux réseaux et leur intégration aux ports et aux autres modes de transport. Cet effort régional a contribué dans une large mesure à regrouper des systèmes d'infrastructure disparates en un réseau régional commun qui est mieux à même de favoriser l'intégration économique de la région et de renforcer sa croissance future en facilitant la création de chaînes d'approvisionnement mondiales et régionales et leur fonctionnement.

Malgré les progrès réalisés, le niveau et la qualité des infrastructures fournies restent inégaux d'un point à un autre de la région et relativement faibles dans de nombreux pays, en particulier les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement. Toujours est-il que des difficultés persistent sur le plan opérationnel. De fait, on constate l'existence de restrictions aux droits de la circulation routière internationale, l'absence de normes harmonisées, le manque de coordination des procédures de passage des frontières, la lourdeur des modalités administratives dans les différents modes de transport et l'insuffisance des cadres juridiques et réglementaires dans les domaines du transport multimodal et de la logistique. Ces déficits d'infrastructure et de connectivité opérationnelle se ressentent d'autant plus sur l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement et les performances logistiques. La pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) a encore aggravé ces difficultés et a démontré que la connectivité de transport ininterrompue est une mesure capitale pour la résilience des chaînes d'approvisionnement dans leur ensemble, y compris celles qui s'étendent au-delà de la région, notamment vers l'Europe.

Le Comité souhaitera peut-être examiner les questions de connectivité des transports régionaux ainsi que de l'efficacité et de la résilience des chaînes d'approvisionnement dans le contexte de la pandémie de COVID-19. Le Comité souhaitera peut-être aussi examiner les principaux éléments moteurs de la connectivité des transports régionaux en Asie et dans le Pacifique et recenser les

possibilités d'actions porteuses de transformation en s'intéressant tout particulièrement aux besoins des pays les moins avancés, des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement, ainsi qu'aux liaisons de transport interrégionales entre l'Asie et l'Europe. Enfin, le Comité souhaitera peut-être donner des orientations au secrétariat sur les activités en cours et celles prévues pour renforcer l'appui qu'il prête aux États membres en vue de parvenir à une connectivité de transport ininterrompue, efficiente et résiliente dans la région et au-delà.

Le Comité est également invité à prendre note du document d'information ESCAP/CTR/2020/INF/3 dans lequel figurent les directives mises au point par le Ministère des transports de la Fédération de Russie relatives aux mesures visant à assurer la sécurité des opérations de transport dans le contexte de l'épidémie.

b) Systèmes et services de transport écologiquement viables

Documentation

Systèmes et services de transport écologiquement viables (ESCAP/CTR/2020/3)

Annotation

Le secteur des transports reste l'un des principaux responsables des émissions de gaz à effet de serre et un grand consommateur de combustibles fossiles. Dans la région Asie-Pacifique, le secteur des transports représente 19 % (852 millions de tonnes d'équivalent pétrole) de la totalité de la consommation d'énergie finale, 51,9 % de la consommation totale de pétrole et près de 13,5 % de la totalité des émissions de dioxyde de carbone, la majorité des émissions du secteur étant imputable aux véhicules routiers. Depuis 2000, la consommation totale d'énergie finale et les émissions de dioxyde de carbone du secteur ont doublé en raison de la croissance démographique et du développement économique rapides, et elles continueront à augmenter. Les émissions imputables au transport de marchandises augmentent beaucoup plus rapidement que celles des autres types de transport, et la demande totale de transport de marchandises devrait continuer à augmenter, et tripler entre 2015 et 2050. En outre, selon les estimations, du fait de la croissance des économies et de l'expansion des infrastructures routières, la consommation de carburant par les poids lourds dans la région Asie-Pacifique devrait plus que doubler d'ici 2040. Il s'ensuit que le secteur des transports devrait mieux définir son rôle dans la lutte contre les changements climatiques, dans la quête de la résilience face à ces changements et dans la contribution à la réalisation des objectifs de l'Accord de Paris.

La répartition modale actuelle du transport de marchandises dans la région est loin d'être optimale, le transport routier continuant à prédominer bien qu'il y ait des possibilités de recourir davantage à des modes plus respectueux de l'environnement, tels que le transport par voie ferrée ou par voie d'eau. Le transport national et international de marchandises continue d'être lourdement tributaire du pétrole et n'est pas encore en mesure de s'adapter pleinement à des sources d'énergie alternatives plus propres. Outre le fait que cette dépendance persistante à l'égard du pétrole rend plus difficile la réduction effective de l'impact des transports sur l'environnement, elle accentue également les problèmes de développement classiques et souligne encore davantage la nécessité de mettre en œuvre des politiques de transport de marchandises qui soient durables. À l'inverse, la mobilité écologique et les transports urbains durables gagnent du terrain grâce au développement de technologies de véhicules plus abordables et de politiques en faveur de la mobilité partagée, de

la marche, du cyclisme et de systèmes de transports publics intelligents. Toutefois, étant donné le taux d'urbanisation de la région, des efforts supplémentaires sont nécessaires pour tirer pleinement parti du potentiel de ces politiques et pour favoriser une prise de décision éclairée. Enfin, l'utilisation de la technologie et son rôle dans la mise en place de systèmes de transport à faible émission de carbone et écologiquement viables doivent être évalués plus avant. Le croisement entre les technologies de l'information et de la communication et les transports a eu des effets considérables sur la dynamique des systèmes de transport, dans la mesure où ces systèmes, y compris les systèmes de transport intelligents, continuent d'évoluer.

Compte tenu de ces éléments, le Comité souhaitera peut-être tenir compte de certaines considérations exposées dans le document ESCAP/CTR/2020/3 lorsqu'il examinera les moyens de créer des cadres d'action qui favorisent l'innovation et tirent parti de la technologie en vue de s'engager sur la voie d'un développement durable et à faible intensité de carbone dans le secteur des transports. Le Comité souhaitera peut-être également fournir au secrétariat des orientations supplémentaires sur les activités en cours et celles prévues à l'appui de systèmes et de services de transport écologiquement viables.

c) **Transports et mobilité sûrs et inclusifs**

Documentation

Transports et mobilité sûrs et inclusifs (ESCAP/CTR/2020/4)

Annotation

Dans la région Asie-Pacifique, une personne décède dans un accident de la route toutes les 38 secondes. Cela équivaut à deux vies perdues toutes les minutes et à 2 200 vies perdues par jour, et constitue une perte énorme sur les plans économique et social. Alors que l'estimation du coût économique des accidents de la route dans la région varie entre 1 % et 6 % du produit intérieur brut selon le pays, le coût social est incommensurable. En tout, 55 % des décès dus aux accidents de la route sont imputables aux pays à revenu intermédiaire inférieur. Plus de 54 % des décès dus à des accidents de la route dans la région concernent des usagers vulnérables. Le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 et la cible 3.6 de l'objectif de développement durable n° 3 avaient pour but de réduire de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de traumatismes dus à des accidents de la route, d'ici à 2020. Or, la tendance relative au nombre de morts sur les routes étant à l'augmentation plutôt qu'à la diminution, la région est loin d'atteindre cet objectif ambitieux. Si des progrès en matière de sécurité ont été enregistrés en ce qui concerne les transports ferroviaire, maritime et aérien, la sécurité routière reste le domaine le plus critique qui nécessite une intervention urgente. Selon certaines analyses, si le nombre de décès sur les routes dans les pays membres de la CESAP continue d'augmenter au rythme actuel, il ne sera pas possible d'atteindre la réduction mondiale souhaitée, quelle que soit la diminution du nombre de décès sur les routes enregistrée dans les pays ne faisant pas partie de la CESAP. En conséquence, il est urgent de prendre des mesures pour accélérer l'amélioration de la sécurité routière dans la région. Parallèlement, relever les défis de la sécurité routière exige également un examen plus approfondi et une stratégie globale de la sécurité des transports en général.

La sécurité des usagers des transports et de ceux qui sont employés dans le secteur des transports renvoie intrinsèquement à la dimension sociale de ce secteur. À l'inverse, l'importance de la sécurité occulte souvent le rôle du transport en tant qu'instrument de renforcement des capacités humaines, de

l'égalité des sexes et de l'inclusion sociale. Les avantages sociaux des politiques de transport ont généralement été considérés comme une retombée de la relance économique résultant du développement des infrastructures et de l'augmentation correspondante du volume de marchandises et de passagers transportés. Or, la politique, l'investissement et la conception des transports devraient être imaginés et mis en œuvre dans le cadre d'une stratégie sociale ou de réduction de la pauvreté plus large, qui appelle à de plus grandes synergies intersectorielles au sein des pays et dans la région. La région Asie-Pacifique n'a pas encore pleinement défini les mesures optimales à prendre concernant les politiques de transport et les mesures connexes qui voient plus loin que l'investissement dans les infrastructures de transport pour inclure des réformes et des politiques visant à amplifier les avantages économiques plus larges de ces infrastructures et pour inclure des domaines dans lesquels le potentiel économique n'est pas réalisé et qui pourraient avoir des retombées positives sur le développement social.

Le Comité souhaitera peut-être s'appuyer sur le document ESCAP/CTR/2020/4 pour examiner les défis liés à l'amélioration de la sécurité routière dans la région et pour adopter des mesures ambitieuses dans ce domaine, à mettre en œuvre après 2020. En outre, le Comité souhaitera peut-être examiner la question des transports dans le contexte d'impératifs plus larges de développement social que le secteur peut servir, y compris certains aspects de l'égalité des sexes, de l'accessibilité et de l'inclusion. Enfin, le Comité souhaitera peut-être fournir au secrétariat des orientations sur les activités en cours et prévues à l'appui de systèmes de transport et de mobilité sûrs et inclusifs.

4. Accélérer les mesures porteuses de transformation dans le domaine des transports aux fins de la réalisation des objectifs de développement durable

Documentation

Accélérer les mesures porteuses de transformation dans le domaine des transports aux fins de la réalisation des objectifs de développement durable (ESCAP/CTR/2020/5)

Preparations made by the secretariat for the fourth Ministerial Conference on Transport (2021) (ESCAP/CTR/2020/INF/2) (en anglais seulement)

Annotation

La transition vers des systèmes de transport à faible intensité de carbone et résilients face aux changements climatiques demeure lente, et les progrès réalisés pour dissocier la croissance des transports et la dégradation de l'environnement sont insuffisants. Parallèlement, si des progrès ont été réalisés en matière de connectivité et d'efficacité des transports dans toute l'Asie et le Pacifique, ces progrès sont inégaux sur le plan de la connectivité. En conséquence, les possibilités de tirer pleinement parti d'économies d'échelle et de parvenir à une croissance économique soutenue sont, pour plusieurs pays, limitées. En outre, la persistance des disparités entre femmes et hommes, des décès dus aux accidents de la route et des inégalités sur le plan de l'accès aux transports et aux possibilités qui en découlent entrave encore davantage la capacité du secteur à prendre en compte de manière égale toutes les dimensions du développement durable. La décennie d'action en faveur des objectifs de développement durable requiert une action régionale ainsi qu'un degré d'ambition plus élevé et l'identification de solutions. Dans le cadre de ces efforts, les gouvernements doivent montrer la voie, en travaillant en étroite collaboration avec les parties prenantes de la société civile, du secteur privé, des milieux universitaires et autres acteurs, pour engager une action porteuse de

transformations dans le secteur des transports afin d'accélérer la réalisation des objectifs de développement durable. Du fait de la pandémie de COVID-19, il est devenu encore plus urgent, dans le secteur des transports, d'amplifier les efforts et les synergies et de se prémunir contre de futures perturbations de cette ampleur, comme il est souligné dans la résolution 76/2 de la Commission. L'amélioration des capacités d'analyse, l'accès à des outils de mesure et aux données pour l'élaboration de politiques fondées sur des données probantes, ainsi que l'apprentissage par les pairs et le renforcement des mécanismes normatifs et institutionnels au niveau régional seront essentiels à cet égard.

Alors que la phase I (2017-2021) du Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique entre dans sa dernière année de mise en œuvre, l'attention va inévitablement se porter vers l'avenir et vers le besoin impérieux de mieux faire correspondre les priorités du secteur avec celles de la décennie d'action en faveur des objectifs de développement durable et les mesures de redressement socioéconomique à court et moyen terme adoptées du fait de la pandémie. À cet égard, une réponse régionale audacieuse et bien coordonnée aux défis du monde de l'après-2020, menant à l'horizon 2030, pourrait être la pierre angulaire du prochain programme d'action régional.

Le Comité souhaitera peut-être mettre en exergue les priorités et les domaines d'intervention et de coopération régionale qui appellent une action urgente dans le secteur des transports et qui sont susceptibles d'accélérer la réalisation des objectifs de développement durable en Asie et dans le Pacifique, compte étant tenu des faits nouveaux survenus aux niveaux mondial et régional. Le Comité souhaitera peut-être aussi faire part de ses opinions et de ses données d'expérience et fournir des orientations au secrétariat sur l'élaboration du prochain programme d'action régional (2022-2026), qui sera soumis à l'examen de la quatrième Conférence ministérielle sur les transports. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Comité sera également informé des préparatifs du secrétariat en vue de l'organisation de la Conférence ministérielle, qui, sous toutes réserves, devrait se tenir au dernier trimestre de 2021. Le Comité souhaitera peut-être faire part de ses observations à cet égard au secrétariat.

5. Questions diverses

Le Comité souhaitera peut-être examiner d'autres questions ne relevant d'aucun des points susmentionnés.

6. Adoption du rapport du Comité sur les travaux de sa sixième session

Documentation

Projet de rapport (ESCAP/CTR/2020/L.2)

Annotation

Le Comité examinera et adoptera le rapport sur les travaux de sa sixième session, lequel sera soumis à la Commission à sa soixante-dix-septième session.