

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

Bangkok, 12 et 13 novembre 2020

Point 2 de l'ordre du jour provisoire*

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)**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)****Note du secrétariat***Résumé*

Considérant qu'un engagement s'inscrivant dans le long et la continuité s'impose pour faire face aux enjeux majeurs auxquels est confronté le secteur des transports aux fins de promouvoir la croissance économique, d'améliorer les conditions de vie et de renforcer la compétitivité des économies de la région, la Conférence ministérielle sur les transports a adopté, lors de sa troisième session, tenue à Moscou du 5 au 9 décembre 2016, la Déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique et le Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021), qui figure à l'annexe I de la Déclaration ministérielle. À sa soixante-treizième session, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique 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 à la Secrétaire exécutive d'accorder la priorité à la mise en œuvre dudit Programme.

Conformément au paragraphe 3 d) de la Déclaration ministérielle, qui indique qu'il convient d'évaluer périodiquement les progrès réalisés au titre du Programme d'action régional dans le cadre des travaux du Comité des transports, le présent document a pour objet de décrire les principales activités mises en œuvre dans le cadre dudit Programme, et de faire le point des progrès réalisés au cours de la période allant d'octobre 2018 à septembre 2020. Ce document est à lire en parallèle avec le document d'information ESCAP/CTR/2020/INF/1, dans lequel figure une liste complète des activités menées au cours de la période mentionnée plus haut.

Le Comité souhaitera peut-être examiner les activités décrites dans le présent document et à donner des orientations complémentaires au secrétariat sur les activités à mener pour la suite afin d'appuyer la mise en œuvre du Programme d'action régional durant sa dernière année de mise en œuvre.

* ESCAP/CTR/2020/L.1.

I. Introduction

1. Le Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021) a été adopté par la Conférence ministérielle sur les transports à sa troisième session, tenue à Moscou en décembre 2016. Depuis l'adoption du Programme, le secrétariat a œuvré à son application en étroite collaboration avec les membres et les membres associés de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), ainsi qu'avec les partenaires de développement, afin de tracer la voie vers la réalisation de la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique et la réalisation des objectifs et cibles en matière de développement durable liés aux transports.

2. Ce programme oriente les travaux du secrétariat dans sept grands domaines thématiques, à savoir : a) la connectivité des infrastructures de transport à l'échelon régional ; b) la connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional ; c) la connectivité des transports entre l'Asie et l'Europe ; d) la connectivité des transports pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement ; e) le transport urbain durable ; f) la connectivité des transports ruraux aux réseaux plus larges et g) l'amélioration de la sécurité routière.

3. On trouvera dans la section II du présent document les objectifs relatifs à chacun des domaines thématiques figurant dans le Programme d'action régional, ainsi que des informations à jour à l'intention des États membres quant aux progrès réalisés dans sa mise en œuvre au cours de la période allant du 1^{er} octobre 2018 au 30 septembre 2020.

4. Ce document est à lire en parallèle avec le document d'information ESCAP/CTR/2020/INF/1, dans lequel figure une liste complète des activités menées au cours de la période susvisée.

II. Progrès accomplis dans la mise en œuvre du Programme d'action régional, phase I (2017-2021)

A. La connectivité des infrastructures de transport à l'échelon régional

Objectif immédiat : améliorer la connectivité à l'échelon régional en continuant de développer, de moderniser, de planifier et de mettre en service des réseaux infrastructurels de transport, notamment grâce à l'utilisation des nouvelles technologies et à l'application des normes régionales requises.

5. Conformément aux dispositions de l'Accord intergouvernemental sur le réseau routier asiatique, de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs et de l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique, le secrétariat a organisé la huitième réunion du Groupe de travail sur les projets relatifs au réseau routier asiatique les 18 et 19 septembre 2019, la troisième réunion du Groupe de travail sur les ports secs les 13 et 14 novembre 2019, et la sixième réunion du Groupe de travail sur le réseau du Chemin de fer transasiatique les 10 et 11 décembre 2019. Les groupes de travail ont adopté une série d'amendements qui rendent compte de l'étendue et des nouvelles extensions géographiques dont ont fait l'objet les réseaux routier et ferroviaire, ainsi que les ports secs. Dans l'état actuel, le réseau de transport régional comprend 145 000 km de routes sillonnant 32 pays, 118 000 km de lignes de chemin de fer réparties dans 28 pays, ainsi que 248 ports secs, dont certains sont au stade de projets, dans 27 pays.

6. À sa huitième réunion, le Groupe de travail sur les projets relatifs au réseau routier asiatique a adopté les modifications des itinéraires du réseau proposées par la Chine, la Fédération de Russie, la Géorgie et la République islamique d'Iran, ce qui a abouti à une extension du réseau de 17 400 km. Lors de la réunion, le Groupe de travail a également exprimé son soutien aux initiatives visant à promouvoir l'utilisation de la technologie et des systèmes de transport intelligents pour tendre vers un réseau routier asiatique intelligent ; il a en outre invité les États membres à poursuivre leurs travaux sur la mise en œuvre des outils et modèles de facilitation mis au point par la CESAP et a encouragé les États membres à envisager d'autres outils, tels que les plateformes numériques de fret, pour rationaliser davantage les opérations de transport routier.

7. À sa troisième réunion, le Groupe de travail sur les ports secs a adopté des amendements visant à réviser la liste des ports secs d'importance internationale implantés en Fédération de Russie, en Inde, et au Kazakhstan. Ce groupe de travail a souligné la nécessité d'inscrire l'aménagement des ports secs dans le contexte plus large du transport intermodal international et des couloirs économiques, et d'élaborer un cadre juridique actualisé pour encadrer les opérations de transport multimodal international qui contribuerait à en garantir l'efficacité. Le Groupe de travail a également souligné qu'il était essentiel de faire appel à des technologies de l'information et de la communication modernes, à des solutions numériques et des modèles commerciaux innovants, et de mettre au point une vision stratégique régionale pour les couloirs de transport numériques.

8. Deux États membres de la CESAP, à savoir la République démocratique populaire lao et l'Azerbaïdjan, ont adhéré à l'Accord intergouvernemental sur les ports secs le 5 novembre 2019 et le 24 avril 2020, respectivement, ce qui porte à 15 le nombre de parties à l'Accord.

9. Le Groupe de travail sur le réseau du Chemin de fer transasiatique a adopté, lors de sa sixième réunion, des modifications du tracé du réseau qui avaient été proposées par la Fédération de Russie et la République islamique d'Iran. Il a également indiqué qu'il restait préoccupé par les liaisons qui manquaient encore sur le réseau, en particulier celles qui faisaient défaut en Asie du Sud-Est, et a réaffirmé l'importance des quatre questions mises en avant dans le projet de cadre pour l'amélioration de l'efficacité des passages des frontières par le rail le long du réseau du Chemin de fer transasiatique et au-delà, à savoir : a) l'échange électronique d'informations entre les compagnies ferroviaires et entre celles-ci et les organismes de contrôle ; b) l'harmonisation des formalités douanières pour le transit ferroviaire au moyen d'arrangements appropriés ; c) la gestion des changements d'écartement des voies et d) la mise au point de méthodes et d'indicateurs détaillés pour mesurer l'efficacité des postes-frontières ferroviaires. Le Groupe de travail a accordé une attention croissante à la question de l'harmonisation de l'échange d'informations par voie électronique entre les compagnies de chemins de fer.

10. Le 11 juin 2019, le Gouvernement turc a déposé son instrument de ratification, ce qui a porté à 20 le nombre de parties à l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique.

11. Les réunions de groupes d'experts organisées en 2019 ont permis de réaliser des progrès considérables, qui ont amélioré la connectivité des infrastructures de transport régionales. En ce qui concerne la connectivité du transport ferroviaire, la réunion du groupe d'experts sur l'harmonisation des normes techniques, des règles et des réglementations pour le renforcement des liaisons ferroviaires entre l'Asie du Nord-Est, l'Asie centrale et l'Asie de

l'Ouest, qui s'est tenue les 17 et 18 septembre 2019 à Almaty (Kazakhstan), a confirmé la pertinence de l'initiative visant à établir une ligne de chemin de fer qui permettrait de relier la République islamique d'Iran, l'Afghanistan, le Tadjikistan, le Kirghizistan et la Chine, et a recommandé que le secrétariat continue à fournir un soutien technique à l'appui de cette initiative. En ce qui concerne la connectivité intermodale, il a été convenu lors de la réunion du groupe d'experts sur l'amélioration de l'efficacité de certains couloirs de transport intermodal en Asie, qui s'est tenue à Bangkok les 26 et 27 juin 2019, que les États membres de la CESAP situés le long du Couloir international de transport Nord-Sud pourraient envisager de suivre les recommandations de l'étude¹ concernant ledit Couloir. Dans ce cadre, le groupe d'experts a demandé au secrétariat d'organiser un atelier de renforcement des capacités consacré au développement de ce couloir de transport, avec la participation des États membres de la CESAP concernés.

12. Afin d'aider les États membres à améliorer la connectivité des infrastructures de transport régionales, le secrétariat a publié un certain nombre d'études et de documents techniques au cours de la période considérée : a) un rapport d'étude sur le renforcement de la capacité des États membres de la CESAP à harmoniser les normes relatives aux poids, dimensions et émissions des véhicules routiers pour faciliter le transport le long du Réseau routier asiatique, financé par le Gouvernement chinois²; b) un document technique sur les solutions numériques applicables aux ports secs qui répertorie des connaissances techniques et des pratiques optimales sur l'utilisation des nouvelles technologies et des solutions numériques ; c) un rapport d'étude comparative sur les modalités de gestion de certains couloirs de transport intermodal et d) une étude sur le développement durable des ports et l'amélioration de la productivité portuaire dans les pays membres de la CESAP.

13. Les progrès accomplis dans ce domaine thématique ont directement contribué à la réalisation de l'objectif de développement durable n° 9, en particulier de la cible 9.1, qui vise à mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente, y compris une infrastructure régionale et transfrontière, pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain, en privilégiant un accès universel, financièrement abordable et équitable. Ils ont également contribué à la réalisation de la cible 9.4, visant, d'ici à 2030, à moderniser l'infrastructure et à adapter les industries afin de les rendre durables, par une utilisation plus rationnelle des ressources et un recours accru aux technologies et procédés industriels propres et respectueux de l'environnement, chaque pays agissant dans la mesure de ses moyens.

B. La connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional

Objectifs immédiats : a) la connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional doit être améliorée, ce qui passera par un renforcement des mesures de facilitation des transports, notamment s'agissant de l'harmonisation des normes techniques et d'exploitation ainsi que des réglementations et des pratiques ; la compréhension et l'utilisation des nouvelles technologies et le recours à des outils et cadres appropriés en matière de facilitation des transports ; b) des systèmes de transport intermodal intégrés doivent être créés et mis en place, ce qui suppose de tirer meilleur parti des

¹ www.unescap.org/sites/default/files/Finalized%20study%20report%20on%20intermodal%20corridors%20December%202019%20%20.pdf.

² CESAP, « Strengthening the capacity of ESCAP member States to harmonize standards on weights, dimensions and emissions of road vehicles for facilitation of transport along the Asian Highway network: a study report 2019 », 2019.

capacités et des infrastructures à disposition, de renforcer la connectivité grâce à des réseaux de transport interconnectés et compatibles dans l'ensemble de la région, d'améliorer les infrastructures de transbordement, d'harmoniser les normes techniques et de définir des cadres législatifs communs et c) les services de logistique des transports doivent être développés dans la région au moyen du renforcement des capacités et de la mise en place de systèmes d'information logistique, aux fins d'améliorer l'efficacité de la chaîne logistique et de réduire les coûts.

14. Pour mettre en œuvre la résolution 71/7 de la Commission sur le Cadre de coopération régional pour la facilitation des transports ferroviaires internationaux, deux divisions du secrétariat, à savoir la Division des transports et la Division du commerce, de l'investissement et de l'innovation, ont organisé conjointement, à Bangkok les 18 et 19 décembre 2018, un atelier de renforcement des capacités sur le thème de la facilitation du transport ferroviaire international à l'appui du commerce intrarégional et interrégional. Les participant(e)s à l'atelier sont convenu(e)s de l'importance de l'échange électronique de documents relatifs au transport ferroviaire et ont recommandé que le secrétariat lance des projets visant à faciliter le transit ferroviaire dans la région grâce à l'échange électronique de données, qu'il s'agisse de la communication d'informations avant l'arrivée, de la facilitation des procédures de transit douanier ou de l'utilisation de lettres de voiture.

15. En ce qui concerne l'utilisation des nouvelles technologies, le secrétariat a organisé, parallèlement à la sixième réunion du Groupe de travail sur le réseau du Chemin de fer transasiatique, une réunion d'experts sur l'utilisation des nouvelles technologies pour la facilitation du transport ferroviaire international à Bangkok les 9 et 12 décembre 2019. Le Groupe de travail y a notamment examiné une étude, produite par le secrétariat, sur les systèmes d'information électroniques pour le transport ferroviaire et leurs liens avec les systèmes douaniers, et en a conclu qu'une telle interface permettrait d'améliorer davantage l'efficacité du transport ferroviaire international. Compte tenu des faits nouveaux survenus dans la sous-région de l'Asie du Sud-Est, notamment de la mise en place de la liaison ferroviaire entre la République démocratique populaire lao et la Chine, le Groupe de travail a noté qu'il pourrait être intéressant de créer une administration des chemins de fer en Asie du Sud-Est, calquée sur le modèle de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, pour faciliter le développement du transport ferroviaire dans les pays de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est et renforcer la coopération entre ses États membres. Les représentant(e)s ont également indiqué qu'il convenait de mettre en place un cadre législatif approprié et d'obtenir un soutien politique de haut niveau pour appuyer la création d'un organisme de ce type. Il a été proposé que la question soit examinée plus avant lors de la réunion du Groupe de travail spécial chargé du projet de liaison ferroviaire entre Singapour et Kunming.

16. Au cours de la même semaine, avec le soutien financier octroyé par le Gouvernement de la Fédération de Russie dans le cadre du projet en faveur de l'exploitation efficace des trains internationaux de voyageurs sur le réseau du Chemin de fer transasiatique, le secrétariat a également organisé un débat général pour faire le point sur les recommandations préliminaires d'une étude sur l'exploitation efficace de ces trains sur le réseau.

17. Suite à la signature de l'Accord intergouvernemental sur le transport routier international le long du Réseau routier asiatique par les Gouvernements de la Chine, de la Fédération de Russie et de la Mongolie lors de la troisième session de la Conférence ministérielle sur les transports et à son entrée en vigueur le 21 septembre 2018, le secrétariat a organisé à Oulan-Bator en

novembre 2018 un atelier de renforcement des capacités sur la mise en œuvre de l'Accord, afin d'échanger des informations sur l'état d'avancement des procédures internes en Chine, en Mongolie et dans la Fédération de Russie. En outre, le secrétariat a continué à faciliter la mise en œuvre de l'Accord en organisant à Incheon (République de Corée) plusieurs réunions d'experts entre des représentant(e)s des parties à l'Accord. La première a eu lieu en juin 2019 afin d'examiner les questions à inclure à l'ordre du jour de la première réunion du Comité mixte chargé d'examiner la mise en œuvre de l'Accord, ainsi que d'autres questions pertinentes. L'autre réunion, qui s'est tenue en décembre 2019, a porté sur les principaux problèmes et difficultés rencontrés pendant la période initiale de mise en œuvre et sur les moyens de les résoudre, ainsi que sur l'élargissement éventuel du champ d'application de l'Accord pour y inclure les opérations de transport de passagers. Le secrétariat a également fourni des services consultatifs techniques dans le cadre de cette première réunion du Comité mixte, qui a été organisée à Manzhouli (Chine) en juillet 2019.

18. Afin de promouvoir des systèmes de transport intermodal intégrés dans la région, le secrétariat a mis en œuvre un projet de renforcement du cadre institutionnel pour promouvoir le développement de ports secs au Cambodge, en République démocratique populaire lao, en Thaïlande et au Viet Nam, qui a été financé par le Ministère de l'aménagement du territoire, de l'infrastructure et des transports de la République de Corée. Le projet a permis de recenser sept indicateurs de base relatifs aux capacités institutionnelles et de formuler des conclusions et des recommandations concernant les principaux aspects stratégiques, notamment ceux touchant à la planification des politiques générales, aux aspects institutionnels et organisationnels, ainsi qu'aux aspects juridiques et réglementaires. Dans le cadre de ce projet, le secrétariat a produit un rapport d'étude intitulé « Institutional determinants of dry port development and logistics performance in Cambodia, the Lao People's Democratic Republic, Thailand and Viet Nam » et a organisé des ateliers régionaux et nationaux à Séoul (octobre 2018), Bangkok (juin 2019), Phnom Penh (octobre 2019) et Vientiane (octobre 2019). L'un des principaux résultats du projet a été la ratification de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs par le Gouvernement de la République démocratique populaire lao.

19. Le secrétariat a également organisé une série d'ateliers de renforcement des capacités afin de définir des mesures pratiques de nature à accroître la connectivité opérationnelle des transports entre ces pays. Les ateliers organisés au Myanmar en octobre 2018 et en République démocratique populaire lao en octobre 2019 ont confirmé les domaines méritant une action prioritaire au niveau national et régional afin d'améliorer la connectivité opérationnelle au Cambodge, en République démocratique populaire lao, en Thaïlande et au Viet Nam. Les participant(e)s ont également demandé au secrétariat de continuer à fournir une assistance technique pour soutenir ces activités. Le secrétariat a par ailleurs mené une étude visant à évaluer la faisabilité d'un accord sur la navigation côtière entre le Cambodge, la Thaïlande et le Viet Nam.

20. En ce qui concerne la connectivité maritime, le secrétariat a organisé une session spéciale sur la connectivité maritime durable dans le cadre de la Journée Asie-Pacifique de l'Océan, le 8 novembre 2019. La Commission a adopté la résolution 76/1 sur le renforcement de la coopération pour promouvoir la conservation et l'utilisation durable des océans, des mers et de leurs ressources aux fins du développement durable en Asie et dans le Pacifique, dans laquelle le secrétariat est invité à poursuivre le dialogue régional sur la connectivité maritime durable.

21. Dans le cadre du suivi de la session de la Commission, le secrétariat a commencé à mettre en œuvre des projets destinés à soutenir des politiques d'aménagement de ports intelligents en Asie et dans le Pacifique et à faciliter l'aménagement durable et résilient des ports pour favoriser une connectivité maritime durable en Asie et dans le Pacifique (phase 1), ces projets visant à promouvoir la connectivité de transport durable, intelligente et résiliente dans la région Asie-Pacifique.

22. Pour aider encore davantage les États membres à évaluer, concevoir et mettre en œuvre des systèmes de transport intermodal intégrés en tant qu'élément clef de la connectivité de transport durable, le secrétariat a publié, en 2019, une étude intitulée *Review of Sustainable Transport Connectivity in Asia and the Pacific: Addressing the Challenges for Freight Transport*²(Examen de la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique : relever les défis du transport de marchandises), qui a fourni aux décideurs de la région une vue d'ensemble de la situation et les informations nécessaires pour parvenir à une connectivité durable dans le transport de marchandises, en tenant compte des principales dimensions économiques, sociales et environnementales.

23. En outre, dans le cadre d'un projet financé par le Gouvernement chinois concernant la mise en œuvre de la connectivité de transport durable le long du couloir économique Chine-Asie centrale-Asie de l'Ouest aux fins de la réalisation du Programme de développement durable à l'horizon 2030, le secrétariat a mis au point une base de données des accords bilatéraux et multilatéraux sur le transport routier et ferroviaire auxquels ont adhéré les pays participant au projet. Le secrétariat a également fourni des recommandations sur l'harmonisation des dispositions des divers accords, l'idée étant de continuer à sensibiliser les intervenants à la nécessité de disposer de données fiables et adaptées à l'objectif visé afin de faciliter l'élaboration de politiques de transport de marchandises fondées sur des données factuelles.

24. Afin d'encourager le secteur privé à contribuer à la connectivité opérationnelle des transports régionaux et de renforcer les capacités des logisticiens des transports dans la région, le secrétariat a continué à collaborer avec les transitaires nationaux, les opérateurs de transport multimodal et les fournisseurs de services logistiques en Asie et dans le Pacifique en échangeant avec eux des connaissances et des bonnes pratiques. Dans le cadre de ces initiatives, le secrétariat a organisé, à Bangkok, une série de manifestations de renforcement des capacités en 2018 et 2019, dont un atelier de formation des formateurs organisé par la CESAP et l'Association thaïlandaise des transitaires internationaux, et deux conférences régionales annuelles pour les prestataires de services logistiques.

25. Malgré les progrès considérables réalisés dans l'amélioration de la connectivité opérationnelle des transports dans la région au cours de la période considérée, des perturbations sans précédent ont affecté la connectivité opérationnelle du transport de passagers et de marchandises en 2020 suite à la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19). Désireux d'aider les États membres à assurer le maintien de la connectivité opérationnelle des transports, le secrétariat a organisé trois réunions virtuelles pour examiner les politiques adoptées par les pays du réseau du Chemin de fer transasiatique face à la pandémie de COVID-19 et pour faire le point des mesures prises par les pays membres pour endiguer la propagation de la COVID-19 et garantir la poursuite des opérations de transport routier international. Lors de ces réunions

² Publication des Nations Unies, numéro de vente : E.20.II.F.2.

virtuelles, l'accent a été mis sur le renforcement de la coopération régionale, le passage au numérique et la facilitation dans le cadre des mesures de lutte contre la COVID-19 et des politiques de relance. Les participant(e)s y ont également examiné différentes recommandations générales visant à limiter les perturbations touchant les transports en cas de futures pandémies ou crises. En outre, le secrétariat a élaboré un cadre pour aider les pays de l'Asie et du Pacifique à faire face aux conséquences socioéconomiques de la pandémie de COVID-19. Ce cadre repose sur trois domaines d'action prioritaires, notamment la restauration des chaînes d'approvisionnement par le renforcement des échanges commerciaux et de la connectivité des transports, le tout reposant sur un principe général consistant à tirer parti des dispositifs intergouvernementaux existants dans la région et à s'attacher à reconstruire en mieux.

26. Le secrétariat a également participé au projet d'intervention rapide du Compte de l'ONU pour le développement axé sur les transports et la connectivité commerciale à l'ère des pandémies. Ce projet vise à promouvoir des échanges sans contact et ininterrompus, ainsi que des mesures de collaboration dans le cadre de la lutte contre la pandémie. Il permettra de dresser un inventaire des solutions intelligentes mises en place dans le domaine des transports routiers et ferroviaires le long du Réseau routier asiatique et du réseau du Chemin de fer transasiatique.

27. Les progrès réalisés dans ce domaine thématique ont directement contribué à la réalisation de l'objectif de développement durable n° 9, en particulier les cibles 9.1 et 9.4.

C. La connectivité des transports entre l'Europe et l'Asie

Objectif immédiat : s'attacher à mettre en place un comité de coordination interrégional sur le transport entre l'Asie et l'Europe, destiné à favoriser la connectivité de transport durable ininterrompue entre l'Asie et l'Europe, aussi bien pour les personnes que pour les marchandises.

28. À sa cinquième session, tenue en novembre 2018, le Comité des transports a noté qu'un comité de coordination interrégionale concernant le transport entre l'Asie et l'Europe pourrait se révéler très utile pour traiter les questions relatives à l'amélioration de la connectivité intrarégionale et interrégionale.

29. Dans ce contexte, le secrétariat a poursuivi la mise en œuvre d'un projet sur la connexion des réseaux d'infrastructure de transport en Asie et en Europe à l'appui de la connectivité de transport durable interrégionale, financé par le Gouvernement de la Fédération de Russie, pour soutenir la création d'un comité interrégional concernant le transport entre l'Asie et l'Europe. Dans le cadre de ce projet, le secrétariat a mené une étude à la fin de 2018 consacrée aux initiatives en matière de connectivité des transports euro-asiatiques. Le rapport d'étude présente les initiatives en matière de connectivité des transports entre l'Asie et l'Europe, ainsi qu'un résumé des recommandations formulées et des moyens proposés pour les mettre en œuvre. Ce rapport propose également des mécanismes à envisager pour faciliter la mise en œuvre des initiatives de connectivité de transport entre l'Europe et l'Asie, notamment un comité de coordination interrégionale concernant le transport entre l'Asie et l'Europe.

30. Dans sa résolution 73/4 sur la mise en œuvre de la Déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, la Commission a prié la Secrétaire exécutive de solliciter la coopération de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et des autres organisations internationales, et d'accélérer les efforts actuellement déployés en vue de l'établissement et du bon fonctionnement du comité de coordination interrégionale concernant les transports entre l'Asie et l'Europe. En réponse à cette demande, le secrétariat a partagé le projet de rapport d'étude mentionné plus haut avec le secrétariat de la CEE afin d'avoir son avis sur la manière d'aborder les questions relatives à l'amélioration des liaisons de transport entre l'Asie et l'Europe.

31. En outre, une réunion d'experts interrégionale sur la connectivité de transport entre l'Asie et l'Europe s'est tenue à Bangkok les 30 et 31 janvier 2019 pour examiner un document de référence établi sur la base du rapport d'étude. La réunion a mis en évidence le vif intérêt des pays participants pour l'amélioration de la connectivité de transport entre l'Asie et l'Europe et montré qu'il fallait poursuivre le dialogue interrégional entre les États membres des deux commissions régionales des Nations Unies sur les questions de connectivité de transport entre l'Asie et l'Europe.

32. En octobre 2019, une consultation conjointe entre les États membres de la CEE et de la CESAP a été organisée avec le secrétariat de la CEE, sous la forme d'un forum interrégional sur la connectivité de transport durable dans le cadre de la soixante-deuxième session du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique. Ce forum a été l'occasion d'un échange général d'informations sur les efforts déployés pour renforcer la connectivité de transport durable au niveau interrégional dans le contexte du transport intermodal et de la logistique, notamment la connectivité des infrastructures et la connectivité opérationnelle, et pour prendre en compte les préoccupations en matière de sûreté, de sécurité et d'environnement en ce qui a trait au transport intermodal intégré et à la logistique. Ses résultats ont été présentés à la quatre-vingt-deuxième session du Comité des transports intérieurs de la CEE en février 2020. Toutefois, le Comité n'a pris aucune décision sur la prolongation du mandat du secrétariat de la CEE en ce qui concerne la création d'un comité de coordination interrégionale concernant le transport entre l'Asie et l'Europe.

33. En 2020, le secrétariat a élaboré un rapport d'étude actualisé sur les progrès réalisés dans l'amélioration de la connectivité des transports entre l'Asie et l'Europe, qui rend compte des dernières tendances en matière de connectivité des transports interrégionaux, notamment de l'impact de la pandémie de COVID-19 sur les transports euro-asiatiques. Ce rapport a été partagé avec le secrétariat de la CEE pour qu'il fasse part de ses observations et de ses contributions. Le rapport sera l'objet d'une discussion plus approfondie lors d'une réunion régionale virtuelle prévue en octobre 2020.

34. Avec le soutien financier du Gouvernement chinois, le secrétariat a publié une étude qui présente en détails un projet visant à faire des couloirs de transport eurasiatiques un moyen de renforcer la connectivité des transports intrarégionaux et interrégionaux. Il a également organisé une réunion d'experts sur le renforcement de la connectivité des transports entre la République de Corée et l'Europe par le biais des couloirs de transport eurasiatiques, qui s'est tenue à Beijing en février 2019. Les participant(e)s à la réunion ont reconnu l'importance du transport intermodal pour assurer une connectivité efficace et effective le long des couloirs eurasiatiques, et le secrétariat a été prié de poursuivre son travail dans ce domaine et de continuer à soutenir les États membres en ce sens.

35. En ce qui concerne le Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale, le secrétariat a organisé, conjointement avec la CEE, la vingt-quatrième session du Groupe de travail thématique du transport durable, du transit et de la connectivité à Achgabat en novembre 2019. Le Groupe de travail thématique a débattu des projets, activités et initiatives en matière d'infrastructures de transport aux niveaux national et international ; de l'adhésion aux conventions et accords internationaux et de leur application ; du repérage, de la délimitation et de l'élimination des principaux points de blocage sur les itinéraires de transport international, et des questions de sécurité routière et des mesures s'y rapportant dans les pays participant au Programme spécial. Le Groupe de travail thématique a également examiné et approuvé son projet de programme de travail pour 2020-2021, ainsi que son projet de mandat qu'il soumettra à son conseil d'administration pour examen et approbation définitive.

36. Le secrétariat a également contribué à la mise au point de l'initiative d'Achgabat, qui a été approuvée par le Conseil d'administration du Programme spécial à sa quatorzième session. L'objectif de cette initiative est de réduire les obstacles au transport en s'appuyant sur les instruments juridiques internationaux des Nations Unies, ainsi que les normes, les standards et les meilleures pratiques recommandées par l'ONU, afin de renforcer les marchés régionaux et les chaînes d'approvisionnement transfrontières, d'améliorer la connectivité entre les pays du Programme spécial et d'autres pays asiatiques et européens, dans le but d'attirer de nouveaux investissements, des nouvelles technologies et d'autres innovations.

37. Les progrès réalisés dans ce domaine thématique ont directement contribué à la réalisation de l'objectif de développement durable n° 9, en particulier les cibles 9.1 et 9.4.

D. La connectivité des transports pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement

Objectif immédiat : aider les pays de la région ayant des besoins particuliers (pays les moins avancés, pays en développement sans littoral et petits États insulaires en développement) à élaborer et à appliquer des politiques et cadres novateurs permettant d'améliorer et de renforcer la connectivité de transport durable, en incluant comme il se doit le transport urbain et rural et la sécurité routière.

38. Certaines activités prescrites dans les sections II.A et II.B du présent document visent également à favoriser la connectivité des transports pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement.

39. En contribuant à l'élaboration d'un rapport d'étude de la CESAP sur l'état de l'application des mesures liées à la priorité 1 (questions fondamentales de politique en matière de transit) du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024, le secrétariat a fourni des éléments de contributions régionales au rapport mondial sur l'examen à mi-parcours de la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne dans le secteur des transports. L'examen régional à mi-parcours a permis de faire le point sur la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en Europe et en Asie, mais aussi de recenser et de mettre en commun les meilleures pratiques et les approches innovantes susceptibles d'accélérer la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne ; il a débouché sur l'adoption

d'un document final dans lequel figurent des recommandations visant à surmonter les défis auxquels sont confrontés les pays en développement sans littoral d'Europe et d'Asie.

40. Le secrétariat a également élaboré un projet d'étude sur le développement d'une plateforme numérique de fret visant à faciliter le traitement des formalités réglementaires dans le domaine du transport routier international pour les pays en développement sans littoral d'Asie centrale. Ce projet d'étude a fait l'objet d'un atelier de renforcement des capacités sur l'utilisation des nouvelles technologies pour la facilitation du transport en transit en Asie centrale, qui s'est tenu à Tachkent en novembre 2019. Il a été convenu lors de l'atelier que l'utilisation de nouvelles technologies – telles que le suivi électronique des véhicules, les sceaux électroniques, l'échange électronique de documents, les systèmes de transit automatique et la chaîne de blocs – pouvait grandement contribuer à renforcer la connectivité des transports entre les pays en développement sans littoral d'Asie centrale. À cet égard, les participant(e)s à l'atelier ont recommandé l'élaboration de lignes directrices concernant le traçage et la surveillance électroniques des marchandises et des véhicules, ces lignes directrices devant tenir compte des dernières évolutions technologiques et des bonnes pratiques, et fournir des recommandations à l'usage des organismes aux frontières dans les pays membres. Le secrétariat a également été prié d'organiser des ateliers et des séminaires similaires auxquels participeraient tous les pays d'Asie centrale et leurs principaux partenaires de transit, les organismes présents aux frontières et le secteur privé, pour qu'ils puissent partager des données d'expérience.

41. Afin de soutenir les petits États insulaires en développement en renforçant la connectivité maritime, le secrétariat a organisé à Bangkok en août 2019 un atelier régional CESAP-Organisation maritime internationale (OMI) sur l'intégration du secteur maritime dans le plan-cadre de coopération des Nations Unies pour le développement durable. Le secrétariat a également mis en œuvre un projet financé par l'OMI axé sur le renforcement de la sécurité des services nationaux de navires transbordeurs dans le but de promouvoir une connectivité maritime sûre en Asie et dans le Pacifique. Dans le cadre de ce projet, une réunion d'experts en ligne sur l'amélioration de la sécurité des navires transbordeurs nationaux en faveur d'une connectivité maritime sûre en Asie et dans le Pacifique a été organisée à Bangkok en mars 2020. Ces activités sur la connectivité maritime dans la région ont fourni une tribune commune utile pour débattre des meilleures pratiques en matière de connectivité maritime régionale, ce qui s'est révélé positif pour les petits États insulaires en développement.

42. Dans le cadre de l'étude thématique de la soixante-seizième session de la Commission, intitulée *Changing Sails: Accelerating Regional Actions for Sustainable Oceans in Asia and the Pacific*, le secrétariat, en coopération avec l'OMI et la CNUCED, a rédigé un chapitre consacré à la transformation du transport maritime, qui donne une vue d'ensemble de la situation en matière de connectivité maritime en Asie et dans le Pacifique, insistant sur les défis auxquels sont confrontés les petits États insulaires en développement du Pacifique.

43. Les progrès réalisés dans ce domaine thématique ont directement contribué à la réalisation de l'objectif de développement durable n° 9, en particulier la cible 9.a visant à faciliter la mise en place d'une infrastructure durable et résiliente dans les pays en développement en renforçant l'appui financier, technologique et technique apporté aux pays les moins avancés, aux pays en développement sans littoral et aux petits États insulaires en développement.

E. Le transport urbain durable

Objectif immédiat : les pays et villes de la région devront élaborer et mettre en œuvre des politiques et des cadres novateurs visant à évaluer, planifier, développer, améliorer et gérer les systèmes et services de transport urbain durable.

44. À sa cinquième session, le Comité des transports a approuvé l'indice de transport urbain durable en tant qu'outil d'évaluation et d'amélioration des politiques de transport urbain, recommandé de continuer d'affiner l'indice et de le promouvoir dans toute la région, et demandé au secrétariat de faciliter son utilisation dans les grandes villes.

45. Faisant suite à la recommandation du Comité, le secrétariat a affiné les indicateurs de l'indice relatifs à la sécurité et au coût opérationnel afin d'améliorer la précision des évaluations, et a mis à jour les directives pour la collecte de données³ afin d'y incorporer certains aspects importants, notamment la dimension de genre, les besoins des usagers handicapés et des personnes âgées, et le recours aux énergies renouvelables dans les transports publics. Le secrétariat a également continué à promouvoir cet indice, aidant les États membres et les villes à renforcer les capacités des décideurs pour qu'ils soient à même de l'exploiter pour évaluer la mobilité urbaine et planifier l'aménagement de systèmes et de services de transport urbain durable.

46. À cet égard, au cours de la période considérée, le secrétariat a organisé à Hanoï en octobre 2019 deux ateliers régionaux de renforcement des capacités sur la mobilité urbaine et l'indice de transport urbain durable, et il a fourni des services consultatifs et organisé des réunions de consultation en Inde (Lucknow et Bhopal), ainsi qu'en Mongolie (Oulan-Bator) et aux Fidji (Suva). Afin de faire mieux connaître cet indice, les retours d'expérience des villes qui ont utilisé cet outil ont été présentés lors de diverses conférences et forums tout au long de la période considérée, notamment lors de la Semaine Asie-Pacifique du climat, tenue à Bangkok ; dans le cadre du Forum consultatif national des transports des Fidji, tenu à Suva ; dans le cadre du Forum Asie-Pacifique de l'urbanisation à Penang, en Malaisie ; dans le cadre de la Conférence Urban Mobility India à Lucknow, tenue en Inde, et dans le cadre d'un atelier sur le développement axé sur le transit et la saisie de la valeur des terres, tenu à Hanoï. L'indice a gagné en visibilité à l'occasion de la réunion annuelle de l'Africa Transport Policy Program, qui a eu lieu à Victoria Falls, au Zimbabwe, en novembre 2019, réunion où il a été présenté lors de la session technique spécialisée sur le transport durable.

47. En réponse à l'épidémie de COVID-19, le secrétariat a mis à jour les directives concernant la collecte de données pour l'indice de transport urbain durable, afin d'y inclure un indicateur relatif à l'impact de la COVID-19 sur la mobilité, le but étant de déterminer quelles mesures sont susceptibles d'améliorer le bilan des villes asiatiques en termes de mobilité urbaine durable dans un contexte marqué par l'épidémie. Des évaluations sur la base de l'indice de transport urbain durable, assorti de la composante sur l'impact de la COVID-19, ont été menées à Suva, à Yangon, ainsi qu'à Palembang et à Pekanbaru (Indonésie), en 2020.

³ CESAP, *Assessment of Urban Transport and Impacts of COVID-19 on Mobility: Data Collection Guideline* (Bangkok, 2020).

48. Depuis le lancement de cet indice en 2017, le secrétariat s'en est servi pour évaluer la mobilité urbaine dans 16 villes de dix pays de la région Asie-Pacifique⁴. Un nombre croissant de villes ont indiqué souhaiter bénéficier de cette évaluation et d'une assistance technique afin d'affiner leurs politiques et leurs plans en matière de transport urbain. Le secrétariat continuera à collaborer avec les États membres, les villes, les universités, les organismes des Nations Unies et les parties prenantes concernées pour encourager la prise de décisions fondées sur des données factuelles afin de rendre les systèmes et services de transport urbain globalement plus durables.

49. À sa cinquième session, le Comité a également exprimé son soutien au secrétariat pour ses travaux de promotion des systèmes de transport intelligents destinés à améliorer les dispositifs de transport urbain. Afin de mieux faire connaître et comprendre les technologies en matière de transport intelligent, et de renforcer les capacités des États membres à élaborer des politiques favorisant l'utilisation de ces technologies, le secrétariat a mis en œuvre un projet intitulé « Systèmes de transport intelligents (STI) innovants et intégrés pour le développement et l'exploitation de systèmes de transport durable dans les zones urbaines », financé par le Gouvernement de la République de Corée. Dans le cadre de ce projet, le secrétariat a organisé (Incheon, République de Corée, avril 2019), une réunion d'experts et une réunion régionale sur le développement et l'exploitation de systèmes de transport intelligents dans la perspective de l'aménagement de systèmes de transport durable en Asie et dans le Pacifique. Ces réunions ont permis de dégager un consensus sur les mesures à prendre pour donner suite aux recommandations relatives à l'élaboration, dans la région, de stratégies et de plans en matière de systèmes de transport intelligents. Lors de ces réunions, 18 États membres ont demandé au secrétariat à bénéficier d'activités de renforcement des capacités⁵.

50. En réponse à des demandes, le secrétariat a élaboré un rapport d'étude sur l'utilisation des technologies de transport intelligent afin d'atténuer les émissions de gaz à effet de serre générées par le secteur des transports dans la région Asie-Pacifique. Une série d'ateliers sous-régionaux de renforcement des capacités sur ce thème ont été organisés pour l'Asie du Nord et l'Asie centrale à Bakou en octobre 2019 ; pour l'Asie du Sud-Est à Séoul en novembre 2019, et pour l'Asie du Sud et du Sud-Ouest à Bangkok en septembre 2020. Un atelier pour la sous-région du Pacifique est prévu et devrait se tenir fin 2020. Ces ateliers et le rapport d'étude correspondant visaient à renforcer les capacités techniques des pays cibles pour qu'ils puissent élaborer des politiques axées sur l'exploitation des technologies de transport intelligent dans une perspective d'atténuation des émissions de gaz à effet de serre.

51. Dans le cadre du Programme d'action régional, qui comporte un objectif axé sur le transport urbain durable en relation avec les systèmes de transport intelligents, le secrétariat a publié, en décembre 2018, un numéro de son bulletin *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific* (n° 88), qui est consacré aux systèmes de transport intelligents. Le secrétariat procède actuellement à l'élaboration d'un document d'orientation ébauchant la marche à suivre pour généraliser à l'avenir l'utilisation des systèmes de transport intelligents dans la région, qui comprend des lignes directrices, des

⁴ Bangladesh (Dhaka et Khulna) ; Bhoutan (Thimphou) ; Fidji (Suva) ; Inde (Bhopal, Jaipur et Surat) ; Indonésie (Grand Jakarta, Bandung et Surabaya) ; Mongolie (Oulan-Bator) ; Népal (Katmandou) ; République islamique d'Iran (Téhéran) ; Sri Lanka (Colombo) et Viet Nam (Hanoi et Hô Chi Minh-Ville).

⁵ Afghanistan, Azerbaïdjan, Bangladesh, Bhoutan, Cambodge, Géorgie, Indonésie, Kirghizistan, Malaisie, Mongolie, Myanmar, Népal, Ouzbékistan, Pakistan, République démocratique populaire lao, Sri Lanka, Tadjikistan et Viet Nam.

principes techniques et des recommandations destinés à faciliter le passage à la mobilité intelligente afin de fluidifier la circulation dans les zones urbaines de la sous-région de l'Asie du Sud-Est.

52. En outre, dans le cadre du projet sur les systèmes de transport urbain durable dans la région Asie-Pacifique visant à soutenir la réalisation du Programme 2030 dans la région, projet soutenu par le Gouvernement de la Fédération de Russie, le secrétariat prépare une étude sur le développement du transport urbain durable dans la région Asie-Pacifique, axée sur les transports écologiques, intelligents et sûrs, laquelle sera examinée lors d'une réunion régionale sur le transport urbain sûr, efficace et durable en Asie et dans le Pacifique en 2021. Cette réunion faisait suite à une demande formulée par le Comité à sa cinquième session et s'inscrivait dans la suite donnée à la Conférence internationale de haut niveau « Ville et transports : sécurité, efficacité et durabilité », qui avait eu lieu à Khabarovsk (Fédération de Russie), en septembre 2017.

53. Les progrès réalisés dans ce domaine thématique ont directement contribué à la réalisation de l'objectif de développement durable n° 7, en particulier la cible 7.3, qui vise à multiplier par deux le taux mondial d'amélioration de l'efficacité énergétique d'ici à 2030, et de l'objectif 11, en particulier la cible 11.2, qui vise à assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées.

F. La connectivité des transports ruraux aux réseaux plus larges

Objectif immédiat : aider les pays membres à développer et à assurer une connectivité rurale plus étendue ainsi qu'à assurer des liaisons avec les réseaux de transport plus larges.

54. Pour atteindre cet objectif, le secrétariat avait précédemment publié plusieurs études sur la connectivité des transports ruraux, notamment des documents de référence pour le dixième Forum régional sur les transports écologiquement durables en Asie, qui s'est tenu en 2017, les éditions 2016 (n° 86)⁶ et 2017 (n° 87)⁷ du *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*, ainsi qu'un chapitre dans la publication appelée *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific 2017*⁸.

55. Pour aller plus loin, le secrétariat a convoqué une réunion du groupe d'experts sur l'amélioration de la connectivité des transports ruraux aux réseaux de transport régionaux et internationaux, qui a eu lieu à Bangkok en juillet 2019. Des représentant(e)s du Bangladesh, du Cambodge, de la Chine, de l'Inde, du Kazakhstan, du Népal, de la Thaïlande et du Viet Nam, ainsi que des organismes internationaux de développement et des chercheurs universitaires ont présenté des informations sur les politiques actuellement appliquées par leur pays en matière de transport rural et ont examiné les défis communs auxquels sont confrontés les gouvernements dans la mise en œuvre de leurs programmes de développement du transport rural. Les représentant(e)s sont convenu(e)s qu'il convenait de considérer le transport rural comme faisant

⁶ ST/ESCAP/SER.E/86.

⁷ ST/ESCAP/SER.E/87.

⁸ Publication des Nations Unies, numéro de vente : E.18.II.F.6.

partie d'un réseau de transport intégré, plutôt que comme un élément distinct. À cet égard, ils (elles) ont estimé que l'on pourrait s'inspirer du concept de connectivité verticale pour planifier la manière dont les personnes et les marchandises transitent entre les différents maillons des réseaux de transport, reliant ainsi les zones rurales, les agglomérations et les villes.

56. Suite à la réunion du groupe d'experts, le secrétariat a publié une monographie intitulée *Enhancing rural transport connectivity to regional and international transport networks in Asia and the Pacific in 2019*¹⁰, dans le cadre de la série de monographies sur le transport durable et inclusif, dans le but de stimuler la réflexion sur les mesures susceptibles d'être prises par les gouvernements pour améliorer la connectivité du transport rural aux réseaux de niveau supérieur et, ce faisant, rendre leurs réseaux de transport rural plus efficaces en tant que vecteurs de développement socioéconomique.

57. Les progrès réalisés dans ce domaine thématique ont directement contribué à la réalisation de l'objectif de développement durable n° 2, en particulier la cible 2.a, relative à l'accroissement, notamment grâce au renforcement de la coopération internationale, de l'investissement dans l'infrastructure rurale afin de renforcer les capacités productives agricoles des pays en développement, en particulier des pays les moins avancés.

G. L'amélioration de la sécurité routière

Objectif immédiat : aider les pays de la région à améliorer la situation de la sécurité routière et à respecter les engagements pris au titre de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020) et des objectifs de développement durable n°s 3 et 11.

58. Conformément aux Objectifs, cibles et indicateurs régionaux en matière de sécurité routière pour l'Asie et le Pacifique (2016-2020) mis à jour, au Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 et aux objectifs de développement durable liés à la sécurité routière, le secrétariat a mis en œuvre, avec le soutien financier du Gouvernement de la Fédération de Russie, un projet visant à s'attaquer aux principales causes des accidents de la route, des décès et des traumatismes liés à la route dans les pays d'Asie et du Pacifique afin d'atteindre les objectifs en matière de sécurité routière arrêtés dans le Programme 2030. Comme l'ont révélé les études menées dans le cadre du projet, la vitesse et l'alcool au volant sont les principales causes d'accidents de la route dans la région Asie-Pacifique. Deux rapports d'étude, à savoir *Strategies to Tackle the Issue of Impaired Driving for Road Safety in the Asia-Pacific Region: Implementation Framework*¹¹ et *Strategies to Tackle the Issue of Speed for Road Safety in the Asia-Pacific Region: Implementation Framework*¹², ont été produits dans le cadre du projet et renferment des recommandations pour améliorer la sécurité routière dans les domaines examinés.

59. Dans le cadre de ce projet, le secrétariat a organisé en avril 2019 à New Delhi un séminaire régional qui visait à s'attaquer aux principales causes des accidents, des décès et des traumatismes liés à la route dans les pays de la région Asie-Pacifique, en vue d'atteindre les cibles relatives aux objectifs de développement durable liées à la sécurité routière. Ce séminaire a été l'occasion d'examiner les rapports d'étude et de discuter des recommandations

¹⁰ ST/ESCAP/2886.

¹¹ ST/ESCAP/2887.

¹² ST/ESCAP/2888.

de politique générale. Dans le but de renforcer les capacités des participant(e)s des États membres à lutter contre ces deux principales causes d'accidents de la route, des ateliers sous-régionaux de renforcement des capacités ont été organisés, l'un pour l'Asie du Sud-Est à Manille en août 2019 et l'autre pour l'Asie du Nord et l'Asie centrale à Bakou en octobre 2019.

60. Afin de sensibiliser le public à la sécurité routière et de faire comprendre les enjeux qui s'y rapportent, le secrétariat a publié le 89^e numéro de la publication *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*, portant le titre « Improving Road Safety », qui renferme six articles consacrés à diverses stratégies visant à améliorer la sécurité routière dans différents contextes⁹. Le secrétariat a également prévu de publier une monographie sur la sécurité routière dans la région Asie-Pacifique en 2020 afin de fournir des informations sur l'état actuel de la sécurité routière dans la région Asie-Pacifique, de décrire les initiatives mondiales et régionales en matière de sécurité routière ainsi que d'examiner les questions critiques dans ce domaine et d'y répondre par les mesures recommandées. Le secrétariat a en outre élaboré des infographies qui présentent des données et rendent compte des tendances régionales en matière de sécurité routière, ainsi qu'un rapport analytique basé sur les rapports de situation sur la sécurité routière dans le monde publiés par l'Organisation mondiale de la Santé.

61. Pour réaliser des synergies en aidant les États membres à atteindre les objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière et les cibles des objectifs de développement durable liées à la sécurité routière, le secrétariat a continué à collaborer avec d'autres partenaires de développement pour améliorer la situation dans ce domaine dans la région Asie-Pacifique.

62. La Commission est une organisation participante du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière et le secrétariat a dirigé la mise en œuvre d'un projet appelé « Renforcement de la gestion de la vitesse aux Philippines » exécuté en collaboration avec le Partenariat mondial pour la sécurité routière. Ce projet visait à contribuer à diminuer le nombre et la gravité des accidents de la route liés à la vitesse aux Philippines en améliorant le comportement des usagers de la route. Dans le cadre de ce projet, un rapport d'étude sur la gestion de la vitesse aux Philippines a été publié en 2019. Qui plus est, dans le cadre d'une initiative nationale de mobilisation des acteurs concernés par la sécurité routière, des initiatives et campagnes de sensibilisation du public et des diverses parties concernées sont en cours de préparation et seront diffusées sur les médias sociaux. Grâce à un soutien financier supplémentaire reçu du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, le secrétariat met en œuvre un projet s'étalant sur 18 mois destiné à améliorer le système de délivrance des permis de conduire en République démocratique populaire lao, en partenariat avec l'Asian Institute of Transport Development (Inde), et l'Institut malaisien de recherche sur la sécurité routière.

63. Le secrétariat de la CESAP a organisé, en partenariat étroit avec le secrétariat de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière et la CEE, un atelier national de renforcement des capacités en matière de sécurité routière à Katmandou les 19, 21 et 22 mars 2019. Cet atelier a permis d'aider les parties prenantes nationales à élaborer un projet de stratégie et de plan d'action sur la sécurité routière au Népal (2020-2030), conformément aux cinq piliers définis dans le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020.

⁹ ST/ESCAP/SER.E/89.

64. Pour examiner le problème des données lacunaires en matière de sécurité routière, le secrétariat a accueilli le deuxième atelier de l'Observatoire de la sécurité routière pour l'Asie et le Pacifique à Bangkok en décembre 2019. Organisé en collaboration avec la Banque asiatique de développement, la Fédération internationale de l'automobile et le Forum international des transports, le principal objectif de cet atelier était de débattre du développement des activités de l'Observatoire et de l'amélioration du système de gestion des données sur la sécurité routière. Avant cet atelier, le secrétariat avait également co-organisé avec le Forum international des transports, une réunion sur le soutien aux systèmes d'information sur la sécurité routière dans les pays d'Asie du Sud-Est, qui s'est tenue à Bangkok en juin 2019. Les participant(e)s y ont examiné l'évolution récente de la situation en matière de sécurité routière en Asie du Sud-Est et les liens entre les interventions nationales et locales et les initiatives et processus mondiaux.

65. Les progrès réalisés dans ce domaine thématique ont directement contribué à la réalisation de l'objectif de développement durable n° 3, en particulier la cible 3.6, qui consiste, d'ici à 2020, à diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route, et de l'objectif 11, en particulier la cible 11.2, qui consiste à assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable.

III. Questions soumises à l'examen du Comité

66. Le Comité est invité à examiner les activités décrites dans le présent document et à donner des orientations complémentaires au secrétariat sur les activités à mener à l'avenir à l'appui de la mise en œuvre du Programme d'action régional. Les représentant(e)s sont également invité(e)s à informer le Comité des progrès accomplis et des activités pertinentes réalisées, aux niveaux national et régional, susceptibles de contribuer à assurer une connectivité de transport durable dans la région.
