

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

Comité des transports

Cinquième session

Bangkok, 19-21 novembre 2018

Rapport du Comité des transports sur les travaux de sa cinquième session**I. Questions appelant une décision de la Commission ou portées à son attention**

1. Le Comité engage les États membres qui ne l'ont pas encore fait à envisager d'accélérer leurs procédures internes en vue du dépôt d'un instrument d'acceptation de l'annexe II bis de l'Accord intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique intitulée « Normes de conception du Réseau routier asiatique pour la sécurité routière ».

2. Le Comité recommande que l'indice de transport urbain durable continue d'être mis au point et que son utilisation soit davantage encouragée dans l'ensemble de la région.

II. Compte rendu des travaux**A. 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)**

(Point 2 de l'ordre du jour)

3. Le Comité était saisi du document intitulé « 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/2018/1) et de la note d'information sur les activités mises en œuvre dans le cadre du Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021) depuis son adoption par la Conférence ministérielle sur les transports à sa troisième session, tenue à Moscou en décembre 2016 (ESCAP/CTR/2018/INF/1).

4. Le Comité a pris note avec satisfaction des progrès accomplis dans 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), et a renouvelé son appui au secrétariat pour la poursuite de son application. À cet égard, le Comité a constaté avec satisfaction l'existence de nombreuses complémentarités politiques, institutionnelles et techniques entre le Programme d'action régional et plusieurs programmes et principes de développement nationaux tels que le plan directeur Vision 2025 du Pakistan et d'autres projets de connexion avec des pays voisins ou la politique d'économie suffisante du Gouvernement thaïlandais.

5. Le Comité a constaté qu'une connectivité de transport efficace était essentielle pour renforcer la place qu'occupe la région dans le commerce mondial et contribuer à la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030. Il a noté qu'il existait des synergies entre les activités menées par le secrétariat afin de promouvoir la connectivité de transport et les initiatives mises en œuvre sous l'égide d'autres groupes ou programmes sous-régionaux tels que : l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) ; l'Association sud-asiatique de coopération régionale ; le Couloir de transport Europe-Caucase-Asie ; le Forum Bangladesh-Chine-Inde-Myanmar pour les corridors de coopération économique régionale ; l'Initiative du golfe du Bengale pour la coopération technique et économique multisectorielle ; l'Organisation de coopération économique ; l'Organisation de Shanghai pour la coopération ; le Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale et le Programme de coopération économique sous-régionale de l'Asie du Sud.

6. Le Comité a été informé des initiatives et des projets nationaux et sous-régionaux mis en œuvre par les États membres dans le but d'assurer une connectivité de transport durable, en particulier à l'aide d'activités visant à développer davantage le Réseau routier asiatique, le réseau du Chemin de fer transasiatique et le réseau des ports secs d'importance internationale. À cet égard, il a pris note de l'action menée par le Gouvernement thaïlandais pour dédoubler les voies sur des tronçons du Chemin de fer transasiatique à travers son territoire et améliorer les liaisons ferroviaires avec les pays voisins, ainsi que pour porter aux normes de la classe supérieure et de la classe I 80 % des routes du Réseau routier asiatique à travers la Thaïlande. Il a également pris note des efforts déployés par les gouvernements pour mettre en place des moyens logistiques modernes et efficaces et créer les conditions d'une réorientation modale vers des modes de transport respectueux de l'environnement. Il a aussi relevé que les sixième et septième plans quinquennaux du Gouvernement bangladais prévoyaient l'aménagement de couloirs routiers destinés à relier les chaînes d'approvisionnement mondiales et à faciliter l'accès des pays sans littoral aux ports maritimes, notamment par la signature d'accords relatifs aux véhicules automobiles portant sur la réglementation du transport des voyageurs, des personnes et des marchandises entre le Bangladesh, le Bhoutan, l'Inde et le Népal. Il a en outre reconnu que les initiatives prises par le Gouvernement indien pour améliorer les liaisons ferroviaires avec ses voisins avaient permis de quadrupler le volume de fret ferroviaire avec le Bangladesh au cours des cinq dernières années et de doubler le volume de fret ferroviaire avec le Népal ces quatre dernières années. D'autres projets infrastructurels transfrontières étaient également en cours pour établir des liaisons ferroviaires et routières transfrontières supplémentaires grâce à la construction de plusieurs liaisons ferroviaires comme les tronçons Agartala (Inde)-Akshaura (Bangladesh), Jogbani (Inde)-Biratnagar (Népal) et Jayanagar (Inde)-Bijalpura (Népal), ainsi que de ponts routiers sur la rivière Feni, entre l'Inde et le Bangladesh, et sur la rivière Mechi entre l'Inde et le Népal.

7. Le Comité a noté que les États membres adoptaient de plus en plus d'initiatives reposant sur la mise en place de couloirs dans leur approche de la connectivité. À cet égard, il était d'avis que l'intégration et la connectivité de transport auraient pour les pays sans littoral des incidences optimales en termes de coûts et de durabilité si elles étaient réalisées au niveau régional. Il a pris note de l'offre de l'Institut asiatique pour le développement des transports de contribuer aux programmes s'y rapportant.

8. Le Comité a souligné l'importance de la sécurité routière et constaté que les questions de sécurité avaient de plus en plus de poids dans l'approbation et l'exécution des projets infrastructurels ; il a ainsi noté comment une meilleure conception des infrastructures routières avait contribué, entre autres mesures, à réduire considérablement les accidents de la route et les décès sur la route en Fédération de Russie. Il a en outre reconnu que la collaboration entre le secrétariat et la Société des autoroutes de Corée avait abouti à l'élaboration de normes pour la conception des infrastructures destinées à assurer la sécurité routière le long du Réseau routier asiatique et à leur inclusion dans une nouvelle annexe à l'Accord intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique.

9. Le Comité a en outre noté que l'innovation et l'utilisation des nouvelles technologies pourraient jouer un rôle important dans la réalisation d'une connectivité durable. Il a également souligné qu'une réorientation modale vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement, tels que le rail et la navigation intérieure, pourrait réduire la demande de combustibles fossiles dans le secteur des transports, contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique, et promouvoir l'intermodalité. Dans ce contexte, il a été informé des efforts engagés pour promouvoir l'utilisation de carburants de substitution.

10. Le Comité a été informé du rôle important des systèmes de transport intelligents, qui ont contribué à l'augmentation de la part modale des transports publics en zone urbaine. Dans ce contexte, il a pris note des politiques envisagées pour la région du grand Jakarta en faveur de l'utilisation des technologies des systèmes de transport intelligents, notamment le système électronique de tarification routière et le système de billetterie électronique qui favorisent le développement de systèmes intégrés de transport public.

11. Le Comité a souligné qu'en raison du taux de motorisation et de la demande croissante de transport dans la région, des actions et des politiques concertées s'imposaient pour assurer des systèmes de transport urbain sûrs, efficaces et intelligents, ainsi que des transports publics abordables, accessibles et inclusifs dans les zones urbaines et rurales. Dans ce contexte, il a noté que l'application pilote de l'indice de transport urbain durable avait donné des résultats positifs et débouché sur des orientations politiques concrètes.

12. Rappelant la Déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, adoptée à la Conférence ministérielle sur les transports tenue à Moscou en décembre 2016, le Comité a par ailleurs noté qu'un comité interrégional de coordination des transports entre l'Asie et l'Europe constituerait un cadre utile pour traiter les questions relatives au renforcement de la connectivité intrarégionale et interrégionale. À cet égard, il a prié le secrétariat de renforcer la coopération avec la Commission économique pour l'Europe en vue d'établir ce comité interrégional et d'assurer son bon fonctionnement. Il s'est félicité de l'achèvement par le secrétariat du rapport sur l'étude relative à la « Planification globale des couloirs de transport eurasiatiques pour renforcer la connectivité de transport intrarégionale et interrégionale », qui constituait un outil précieux pour planifier la mise en place d'un transport intermodal durable et intégré.

13. Le Comité a pris note du soutien offert par le Secrétaire général de l'Union internationale des transports routiers pour la réalisation de la phase I (2017-2021) du Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique et de la volonté de l'Union internationale des transports routiers de renforcer sa coopération avec la CESAP, en particulier dans les domaines de la facilitation des transports, des nouvelles technologies et du passage au numérique, et de la sécurité routière.

14. Enfin, le Comité a remercié les gouvernements et les organismes de la Chine, de la Fédération de Russie et de la République de Corée de l'appui financier qu'ils avaient apporté au secrétariat pour l'exécution du Programme d'action régional.

B. Les grandes questions en matière de transports

(Point 3 de l'ordre du jour)

Facilitation du transport et de la logistique à l'ère du développement durable

(Point 3 a) de l'ordre du jour)

15. Le Comité était saisi du document intitulé « Facilitation du transport et de la logistique à l'ère du développement durable » (ESCAP/CTR/2018/2).

16. Le Comité a reconnu que l'amélioration de la facilitation du transport et de la logistique était une condition essentielle pour assurer des services de transport sans interruption entre les différents modes, les organisations et les frontières nationales qui contribuent à la réalisation du Programme 2030. Il a encore reconnu que le commerce international croissant dans la région poussait les États membres à s'attaquer aux problèmes de durabilité inhérents au secteur du transport de marchandises. Dans ce contexte, il s'est déclaré préoccupé par la persistance d'obstacles non physiques à l'efficacité des opérations de transport de marchandises, à la mise en place de régimes de transit et à la performance générale des services logistiques des pays de l'Asie et du Pacifique. À cet égard, il a reconnu que des efforts s'imposaient sur plusieurs fronts, notamment l'amélioration de l'efficacité du transport routier international, le renforcement du rôle des transports internationaux de marchandises par chemin de fer et la promotion du développement et de l'exploitation de couloirs de transport intermodal intégré.

17. Notant que les problèmes de facilitation des transports et de logistique étaient communs à la plupart des États membres, le Comité a estimé qu'ils seraient mieux traités en renforçant la coopération aux niveaux bilatéral, multilatéral et régional afin de : a) concevoir et mettre en application des accords de facilitation des transports ; b) harmoniser davantage les règles, règlements et pratiques en matière de transport ; c) simplifier les formalités applicables aux transports transfrontières et d) promouvoir l'utilisation des nouvelles technologies.

18. Concernant le transport routier, le Comité a reconnu que la région avait encore beaucoup à faire pour harmoniser les règles relatives au poids, aux dimensions et aux émissions des véhicules. Il a également noté que les restrictions excessives en matière de droits de trafic routier continuaient à faire augmenter les coûts de transport et à entraîner des retards aux frontières. Sur ce dernier point, le Comité s'est déclaré préoccupé par le fait que des retards excessifs aux frontières réduisaient non seulement l'efficacité des opérations de transport routier, mais également la sécurité des transports et la performance environnementale du secteur. À cet égard, le Comité a reconnu que les outils de facilitation des transports routiers créés par le secrétariat ainsi que le projet

actuellement mis en œuvre par la CESAP en faveur de l'harmonisation des normes relatives au poids, aux dimensions et aux émissions des véhicules routiers étaient susceptibles de remédier à ces problèmes et de contribuer à l'amélioration considérable des opérations routières sur le Réseau routier asiatique ainsi que dans les couloirs de transport eurasiatiques.

19. Le Comité a également été informé de nombreuses initiatives menées par les États membres pour améliorer la connectivité opérationnelle de transport durable, notamment au moyen de : a) l'élaboration et la mise en œuvre d'accords de facilitation des transports aux niveaux bilatéral et sous-régional ; b) l'adhésion aux conventions internationales relatives à la facilitation des transports ; c) l'établissement d'organismes nationaux pour les transports et la logistique et d) l'élaboration de politiques et de plans directeurs intégrés à l'échelle nationale en matière de transport et de logistique.

20. De même, le Comité a reconnu les défis particuliers auxquels étaient confrontés les pays de l'Asie centrale et a noté que plusieurs obstacles immatériels les empêchaient encore de mettre pleinement à profit leurs capacités en matière de transport et de transit. Ces obstacles allaient de l'absence d'harmonisation des procédures et des normes à la complexité des procédures de demande de visa pour les chauffeurs et autres membres d'équipage, en passant par l'inefficacité des formalités douanières. Dans ce contexte, le Comité a salué plusieurs initiatives actuellement menées dans certains des pays concernés pour renforcer la connectivité de transport transfrontière, notamment des propositions visant à : a) élaborer un programme sous-régional pour le développement de la connectivité de transport ; b) établir un conseil sous-régional pour la connectivité de transport en Asie centrale ; c) renforcer l'harmonisation des procédures douanières ; d) adopter des normes communes relatives au poids et aux dimensions des véhicules routiers et e) utiliser les nouvelles technologies pour la facilitation du transport et du transit.

21. En ce qui concerne le transport ferroviaire de marchandises, le Comité a pris note avec satisfaction de l'accroissement du transport ferroviaire intrarégional et interrégional de marchandises. Le Comité a toutefois souligné que cette tendance positive ne se poursuivrait qu'à condition de prendre des mesures favorables à l'établissement d'une connectivité de transport ferroviaire ininterrompue en améliorant l'interopérabilité et la coordination entre tous les organismes concernés. Dans ce contexte, le Comité s'est félicité des études réalisées par le secrétariat pour évaluer l'efficacité des transports ferroviaires internationaux. Le Comité a également été informé de l'élaboration d'un projet de cadre pour le renforcement de l'efficacité du passage des frontières par le rail le long du réseau du Chemin de fer transasiatique et au-delà.

22. À ce stade précoce de la mise en œuvre du Programme 2030, le Comité a estimé que la bonne intégration du Réseau routier asiatique et du réseau du Chemin de fer transasiatique, pour autant qu'ils soient reliés aux voies navigables intérieures, aux ports maritimes, aux ports fluviaux, aux aéroports et aux ports secs, pourrait offrir des solutions de transport ininterrompu à l'industrie dynamique de la région. À cet égard, le Comité a reconnu que le transport maritime et fluvial pourrait sensiblement améliorer le développement socioéconomique de la région et favoriser de nouvelles formes de coopération.

23. Le Comité a reconnu que le développement de systèmes de transport intermodal et de logistique efficaces nécessitait de porter un regard nouveau sur la manière dont le transport fluvial et le cabotage pourraient être intégrés à l'équation de transport dans la région, dans le cadre de son programme de connectivité durable. À l'avenir, le Comité a noté que la Commission du Mékong était disposée à coopérer plus étroitement avec le secrétariat en vue de la promotion du transport fluvial et maritime dans la région. Le Comité a également rappelé le rôle clef des ports maritimes pour offrir des solutions intégrées de transport intermodal et a noté, à cet égard, la création d'un nouveau port à Anaklia (Géorgie) en parallèle de la modernisation des transports ferroviaires et de l'établissement de centres de logistique modernes dans le pays.

24. Alors que les pouvoirs publics s'efforçaient de dynamiser l'économie de la région, de répondre aux besoins de mobilité des personnes et des marchandises et d'intégrer les régions intérieures et rurales dans le développement économique général, le Comité a estimé que la planification et la mise en service de couloirs internationaux de transport intermodal représentaient une stratégie pertinente pour mener des projets régionaux permettant de réduire au minimum les effets du secteur des transports sur l'environnement. Cependant, pour s'assurer que les mesures prises dans ce cadre étaient fondées sur une vision commune du développement, il était nécessaire de débattre des questions relatives aux normes techniques, aux pratiques d'exploitation, aux besoins d'investissement et à l'alignement des initiatives nationales sur les priorités régionales. Dans ce contexte, le Comité a examiné la proposition en faveur de l'établissement d'un groupe d'experts sur les couloirs de transport à même de fournir les orientations nécessaires pour l'élaboration de politiques en la matière, et a prié le secrétariat d'organiser de nouvelles consultations avec toutes les parties concernées pour définir les modalités de fonctionnement et le champ d'action de ce groupe d'experts, y compris les sources de financement qui permettraient de financer sa création et ses activités.

25. Enfin, le secrétariat a été prié, sous réserve de la disponibilité de ressources, de continuer à fournir un appui aux États membres pour l'élaboration et la mise en application d'accords de facilitation des transports, la promotion de l'utilisation des nouvelles technologies et le renforcement des capacités dans le secteur de la logistique, l'accent étant mis sur les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement. À cet égard, le Comité a incité le secrétariat à enrichir sa propre base de connaissances en y intégrant le savoir-faire des acteurs non-étatiques tels que les associations professionnelles de transport et les établissements de recherche, afin d'établir des partenariats régionaux plus larges en faveur d'une connectivité opérationnelle durable.

Cadre de renforcement de l'efficacité du passage des frontières par le rail le long du réseau du Chemin de fer transasiatique et au-delà

(Point 3 b) de l'ordre du jour)

26. Le Comité a examiné le document intitulé « Projet de cadre de renforcement de l'efficacité du passage des frontières par le rail le long du réseau du Chemin de fer transasiatique et au-delà » (ESCAP/CTR/2018/3).

27. Le Comité a noté que le projet de cadre avait été élaboré en s'appuyant sur la recommandation issue de la cinquième réunion du Groupe de travail sur le réseau du Chemin de fer transasiatique, tenue en juin 2017. Il a également relevé que le projet de cadre avait été établi en collaboration avec l'Organisation pour la coopération des chemins de fer et avait été examiné à la

Réunion régionale sur l'harmonisation des règles et règlements pour la facilitation du transport ferroviaire international, qui s'est tenue à Astana en décembre 2017, ainsi que lors de deux réunions du Groupe d'experts de haut niveau sur l'harmonisation des règles et règlements pour la facilitation du transport ferroviaire international, tenues à Bangkok en septembre 2017 et à Ankara en mai 2018.

28. Le Comité s'est félicité de l'élaboration du projet de cadre qui vise à remédier aux défaillances des procédures de passage des frontières par le rail le long du réseau du Chemin de fer transasiatique et au-delà. Il a rappelé que la facilitation du transport ferroviaire était cruciale pour accroître la part du ferroviaire dans le transport international de marchandises, ce qui permettrait non seulement de favoriser le commerce intrarégional mais aussi de réduire les émissions de dioxyde de carbone liées au transport de marchandises.

29. Le Comité a pris note des quatre grands domaines d'action recensés dans le projet de cadre : a) l'échange électronique d'informations entre les compagnies ferroviaires et entre chaque compagnie ferroviaire et les organismes de contrôle ; b) harmoniser les formalités douanières pour le transit ferroviaire au moyen d'arrangements appropriés entre les pays membres ; c) faire face efficacement aux changements d'écartement des voies et d) élaborer des indicateurs détaillés et des outils méthodologiques pour mesurer l'efficacité du passage des frontières par le rail. Le Comité a estimé qu'il serait essentiel de parvenir à une conception commune des principales questions à résoudre dans ces quatre domaines pour réduire les facteurs d'inefficacité en matière de transport ferroviaire international.

30. Le Comité a souligné que le projet de cadre fournissait un ensemble d'orientations de politique générale non contraignantes à l'échelle régionale permettant d'aider les États membres qui souhaitaient adopter des mesures et mener des projets de facilitation du passage des frontières par le rail, en particulier, mais pas seulement, sur les axes du réseau du Chemin de fer transasiatique. Compte tenu de ces considérations, le Comité a pris note du projet de cadre de renforcement de l'efficacité du passage des frontières par le rail le long du réseau du Chemin de fer transasiatique et au-delà figurant dans le document portant la cote ESCAP/CTR/2018/3.

31. Dans ce contexte, le Comité a également pris note des activités récemment et actuellement menées par les pays membres pour renforcer le transport ferroviaire international dans la région de la CESAP, y compris : a) construire les tronçons ferroviaires manquants avec les pays voisins ; b) mettre en service des couloirs spécifiques pour le transport ferroviaire de marchandises ; c) élaborer des accords bilatéraux de transport ferroviaire ; d) adhérer aux conventions ferroviaires internationales ; e) rationaliser les procédures de transport ferroviaire intermodal en collaboration avec les organisations ferroviaires ; f) utiliser une lettre de voiture commune issue de l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS) et de la Convention concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM) pour les trains de marchandises internationaux circulant entre la Chine et l'Europe ; g) étudier la possibilité d'utiliser une lettre de voiture électronique commune et h) renforcer la coopération entre les pays en vue de la promotion des services de trains de conteneurs entre l'Asie et l'Europe.

Développement et exploitation des ports secs d'importance internationale (Point 3 c) de l'ordre du jour)

32. Le Comité a examiné le document intitulé « Établissement et exploitation des ports secs d'importance internationale » (ESCAP/CTR/2018/4).

33. Le Comité a reconnu que l'établissement et l'exploitation des ports secs jouaient un rôle important dans le développement de la connectivité régionale, l'amélioration du transport intermodal et la facilitation de l'intégration des réseaux ferroviaires et routiers avec les aéroports et les ports maritimes. À cet égard, le Comité a salué les activités menées par le secrétariat pour promouvoir l'établissement de ports secs dans le cadre de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs, qui est entré en vigueur en avril 2016. Dans ce contexte, le Comité a engagé les États membres qui ne l'étaient pas encore de devenir parties à l'Accord et a noté avec satisfaction que le Gouvernement pakistanais envisageait de devenir partie par adhésion. Il a également noté que le Gouvernement chinois avait mobilisé des ressources financières pour l'établissement de 12 ports secs de la liste figurant à l'annexe I de l'Accord.

34. Le Comité a exprimé son soutien aux activités menées par le secrétariat pour promouvoir l'établissement et l'exploitation des ports secs. À cet égard, le Comité a pris note des conclusions de la deuxième réunion du Groupe de travail sur les ports secs, tenue à Bangkok en novembre 2017, et a salué l'adoption par la Commission à sa soixante-quatorzième session, en mai 2018, de la résolution 74/2 sur la promotion du Cadre régional pour la planification, la conception, l'établissement et l'exploitation des ports secs d'importance internationale.

35. Le Comité a été informé d'un certain nombre de défis auxquels les États membres étaient confrontés concernant l'établissement et l'exploitation des ports secs. Ces défis allaient de l'insuffisance des orientations de politique générale à l'absence d'harmonisation des règles et procédures entre les différents organismes, en passant par la création des conditions propices à la participation du secteur privé au financement et à l'exploitation des ports secs et par l'adoption de technologies modernes permettant d'exploiter les ports secs plus efficacement. À cet égard, le Comité a reconnu avec satisfaction que le secrétariat, en collaboration avec les partenaires de la République de Corée, avait récemment lancé un projet visant à trouver des moyens de remédier à ces problèmes au Cambodge, en République démocratique populaire lao, en Thaïlande et au Viet Nam.

36. Malgré les difficultés mentionnées ci-dessus, le Comité a été informé des projets d'établissement de ports secs lancés par les États membres pour promouvoir la connectivité avec leurs voisins. À ce propos, le Comité a noté que le Gouvernement thaïlandais était en train de construire plusieurs terminaux intermodaux dans ses provinces frontalières pour faciliter le commerce transfrontière et fluidifier le transit entre les pays, tandis que le Gouvernement indien avait adopté une approche similaire en créant des postes de contrôle intégrés à guichet unique le long de ses frontières avec le Bangladesh, le Népal et le Pakistan. Le Comité a également noté que le plan quinquennal (2016-2020) de développement de l'industrie logistique chinoise prévoyait la construction de ports secs supplémentaires et que le Pakistan exploitait déjà des installations de ce type.

37. Compte tenu de ce qui précède, le Comité s'est félicité du cadre régional arrêté par la Commission aux fins de la planification, de la conception, de l'établissement et de l'exploitation des ports secs d'importance internationale et a reconnu son potentiel en tant que mécanisme de coopération permettant à toutes les parties concernées, publiques ou privées, de travailler sur la base d'une conception similaire de a) la vocation des ports secs et b) les responsabilités respectives des parties prenantes, aussi bien lors de la phase de mise au point des ports secs que pendant leur exploitation.

38. Conscient du manque de connaissances des questions liées à l'établissement et à l'exploitation des ports secs et de la complexité croissante des chaînes d'approvisionnement modernes, le Comité a pris note avec satisfaction des activités de renforcement des capacités menées par le secrétariat et a demandé que ces activités soient intensifiées, en particulier pour aider les États membres à mettre en œuvre le cadre régional pour la planification, la conception, l'établissement et l'exploitation des ports secs d'importance internationale. Le Comité a en outre prié le secrétariat de continuer à partager avec les États membres les meilleures pratiques en matière de mise en place réussie de ports secs, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la région.

Évolution de la connectivité des infrastructures de transport (2014-2018) à l'ère du Programme de développement durable à l'horizon 2030

(Point 3 d) de l'ordre du jour)

39. Le Comité a examiné le document intitulé « Évolution de la connectivité des infrastructures de transport (2014-2018) à l'ère du Programme de développement durable à l'horizon 2030 » (ESCAP/CTR/2018/5).

40. Le Comité a réaffirmé l'importance de la connectivité des infrastructures pour la réalisation du Programme 2030. À cet égard, le Comité a été informé de diverses initiatives nationales visant à promouvoir des systèmes de transport intégrés et équilibrés sur le plan environnemental et des politiques visant à accroître la part modale du transport ferroviaire et fluvial. Le Comité a également été informé des activités menées par les pays de la région pour remédier à l'absence de liaisons ferroviaires transfrontières et a noté que le Gouvernement chinois comptait achever avant 2021 les liaisons manquantes dans le cadre du projet de liaison ferroviaire Singapour-Kunming. Le Comité a noté que le tronçon manquant du réseau du Chemin de fer transasiatique entre Poipet (Cambodge) et Aranyaprathet (Thaïlande) avait été achevé et qu'un accord sur le trafic ferroviaire transfrontière et l'exploitation du chemin de fer entre le Gouvernement thaïlandais et le Gouvernement cambodgien était en cours d'élaboration. Le Comité a pris note des mesures que le Cambodge a prises en vue d'obtenir le financement nécessaire pour construire les liaisons manquantes avec d'autres pays.

41. Le Comité a noté en outre qu'une approche coordonnée à l'échelle régionale en vue de l'intégration effective des modes de transport grâce à la mise en œuvre des accords intergouvernementaux administrés par la CESAP permettrait d'atteindre les objectifs de connectivité durable. Dans ce contexte, le Comité a été informé que le Gouvernement chinois envisageait de soumettre des propositions de modification de l'annexe I de l'Accord intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique en vue d'officialiser l'inclusion sur son territoire de dix itinéraires qui avaient été jusqu'alors retenus comme itinéraires potentiels. En outre, le Comité a noté que des propositions visant à modifier l'annexe I de l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique étaient également examinées par les autorités chinoises compétentes.

42. Le Comité a souligné qu'il ne saurait y avoir de connectivité interrégionale, en particulier entre l'Europe et l'Asie, sans une connectivité durable des infrastructures. Dans ce contexte, le Comité a été informé des activités entreprises par les États membres pour moderniser les infrastructures routières et ferroviaires en place et pour améliorer les liaisons ferroviaires avec les ports maritimes.

43. Le Comité estimait également que la mise au point et l'utilisation de nouvelles technologies telles que les systèmes de surveillance des infrastructures et de suivi du fret pourraient jouer un rôle important dans l'amélioration de la connectivité durable et de la résilience. Sur ce point, le Comité a invité le secrétariat à continuer d'étudier et d'analyser les approches, tendances et évolutions novatrices en matière de connectivité des infrastructures de transport, en mettant l'accent sur les mécanismes de coordination et les meilleures pratiques susceptibles de promouvoir les projets à grande échelle d'établissement de couloirs multilatéraux. À cet égard, le Comité a noté que les organisations non gouvernementales et les centres de recherche étaient prêts à collaborer avec la CESAP pour mener des travaux de recherche sur l'utilisation de la technologie pour améliorer la connectivité des infrastructures.

Évaluation des systèmes et des services de transport urbain (Point 3 e) de l'ordre du jour)

44. Le Comité a examiné le document intitulé « Évaluation des systèmes et des services de transport urbain » (ESCAP/CTR/2018/6).

45. Le Comité a estimé qu'il importait de se doter de systèmes et de services de transport public sûrs et écologiquement viables dans un souci de durabilité des transports urbains. Toutefois, l'urbanisation rapide a entraîné une multiplication des problèmes de transport urbain, à commencer par l'augmentation considérable du nombre de véhicules particuliers motorisés dans la région, qui a contribué à la hausse des coûts de fonctionnement des véhicules, à l'allongement de la durée des déplacements par rapport à la distance et à une occupation des sols peu rationnelle. Dans ce contexte, le Comité a noté que ces réalités exigeaient la participation active des autorités municipales et de tous les échelons de l'administration.

46. Le Comité a remercié le secrétariat des efforts qu'il avait déployés pour mettre au point l'indice de transport urbain durable et mener les activités de renforcement des capacités en lien avec cet indice. À ce propos, le Comité a indiqué qu'il était difficile d'obtenir certaines données et a recommandé au secrétariat d'envisager d'y incorporer des éléments supplémentaires, par exemple la comptabilisation des flottes de véhicules de transport public écologiques et la proportion de véhicules fonctionnant aux énergies renouvelables. Le Comité a également été informé que des indices nationaux similaires avaient été élaborés par certains États membres. À cet égard, le secrétariat a été invité à continuer de mettre au point l'indice de transport urbain durable sur la base d'une application future large.

47. Le Comité a noté qu'à la suite d'études pilotes sur l'indice de transport urbain durable, certains États membres avaient perfectionné leurs politiques de transport urbain, notamment a) en supprimant les câbles suspendus dans les zones urbaines, en améliorant les voies piétonnes, en aménageant des pistes cyclables et en construisant des passages aériens et souterrains pour réduire les encombrements, comme l'a fait le Népal et b) en adoptant une approche d'occupation des sols et de planification des transports axée sur le transit, qui a débouché sur la construction de voies réservées aux bus et sur des projets d'aménagement de pôles de transport multimodal et de construction d'un

système de monorail. On s'employait actuellement à définir le tracé des couloirs des futurs systèmes de transport en commun rapide. Un chantier d'électrification ferroviaire était en cours dans le but d'améliorer la capacité et la vitesse des trains circulant dans la zone métropolitaine de Colombo. Le Gouvernement central prévoyait de construire un réseau de transport intégré pour améliorer la connectivité entre l'aéroport international de Bandaranaike et les communes riveraines pour mieux les relier aux zones d'activités commerciales et de loisir. En Indonésie, le système de trains légers et le système de transport en commun par rail qui seront bientôt achevés devraient permettre d'accroître la fréquentation des transports publics et d'améliorer l'intégration du transport public multimodal. Le Comité a demandé au secrétariat de soutenir l'utilisation de l'indice de transport urbain durable dans d'autres grandes villes, notamment en Indonésie et au Bangladesh.

48. En ce qui concerne les transports urbains durables, le Comité a été informé de diverses activités menées dans plusieurs États membres, notamment les suivantes : a) la mise en place de réseaux de transport rapide par autobus à Lahore, Multan et Islamabad, l'achèvement prochain du premier réseau de transport en commun par rail (appelé Ligne orange) et des travaux de construction précédant le lancement du réseau de transport rapide par autobus (appelé Ligne verte) à Karachi ; b) la création de nouveaux itinéraires et services de transport public et la réalisation d'une étude de préfaisabilité en vue de la construction d'un réseau de trains légers au Bhoutan ; c) la construction de vastes réseaux de transport public, notamment de systèmes de transport rapide par autobus et de systèmes de transport en commun rapide, ainsi que la construction d'autoroutes, au Bangladesh et d) l'aménagement, après évaluation, d'un réseau de transport public par rail dans les centres urbains.

49. Le Comité a reconnu l'utilité de l'indice de transport urbain durable et l'a avalisé en tant qu'outil d'évaluation et d'amélioration des politiques en matière de transport urbain. En Indonésie, l'indice de transport urbain durable avait été utilisé pour évaluer le réseau de transport dans la Grande Jakarta ; les résultats de cette évaluation avaient permis de prendre des mesures plus efficaces pour rendre les réseaux de transport plus durables.

50. Le Comité a relevé les avantages et les difficultés que pourrait présenter la mise au point de systèmes de transport intelligents et a encouragé l'utilisation de tels systèmes pour améliorer les réseaux de transport urbain. Dans ce contexte, le Comité a exprimé son soutien au secrétariat pour ses travaux de promotion des systèmes de transport intelligents.

51. Dans ce contexte, le Comité a pris note des efforts visant à réduire les émissions de dioxyde de carbone résultant des déplacements urbains en privilégiant les véhicules à faibles émissions, en particulier les véhicules électriques.

52. Ayant reconnu le rôle important des systèmes de transport intelligents dans la résolution des problèmes de circulation urbaine et préconisé une utilisation accrue des systèmes de transport public, le Comité a été informé de certaines des mesures prises par les États membres, à savoir : a) renforcement des systèmes de transport intelligents pour l'établissement de réseaux ferroviaires métropolitains en Inde ; b) introduction d'un système de paiement électronique dans les trains et les autobus des réseaux de transport en commun et d'un système de tarification électronique sur les autoroutes, les voies rapides et les routes principales au Pakistan ; c) installation de bornes d'information permettant de renseigner les usagers en temps réel sur la localisation des autobus en République de Corée et d) surveillance des véhicules individuels par satellite pour alléger le trafic, et mise en place d'un dispositif automatisé

de signalement en cas d'urgence visant à améliorer la sécurité routière dans la Fédération de Russie. Le Comité a en outre pris note des répercussions positives de l'utilisation de systèmes de transport intelligents dans les transports publics, comme cela a été le cas en République de Corée, où on a enregistré une diminution notable des infractions au code de la route et une fréquentation accrue des autobus, grâce au dispositif d'information décrit plus haut.

53. Conscient qu'il importait d'améliorer les systèmes de transport urbain dans la région Asie-Pacifique, le secrétariat a été prié de convoquer une conférence internationale sur les transports urbains sûrs, efficaces et durables en Asie et dans le Pacifique pour faire suite à la Conférence internationale de haut niveau « Ville et transports : sécurité, efficacité et durabilité », qui s'est tenue à Khabarovsk (Fédération de Russie) en 2017.

Amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique
(Point 3 f) de l'ordre du jour)

54. Le Comité a examiné le document intitulé « Améliorer la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique » (ESCAP/CTR/2018/7).

55. Le Comité a souligné que les accidents de la route étaient un sujet de première importance compte tenu de l'ampleur du problème et de leur impact très négatif sur l'économie et le bien-être général de la population, en particulier pour ce qui est des usagers vulnérables et des groupes ayant un faible revenu. Il a donc exprimé son appui aux travaux du secrétariat visant à améliorer la sécurité routière.

56. Le Comité a réaffirmé sa volonté d'atteindre les cibles 3.6 et 11.2 des objectifs de développement durable relatives à la sécurité routière. Il a noté que, même si la Décennie d'action pour la sécurité routière allait prendre fin en 2020, les questions de sécurité routière devaient continuer de retenir l'attention au-delà de cette échéance, et estimait qu'un nouveau délai de dix ans était nécessaire pour conserver l'élan actuel visant à réduire le nombre de tués et de blessés sur les routes.

57. À cet égard, le Comité a noté avec satisfaction que les efforts déployés sans relâche pour réduire le nombre d'accidents de la route avaient commencé à porter leurs fruits dans plusieurs États membres malgré l'augmentation de la motorisation. Le Comité a noté que ces progrès étaient le résultat d'une démarche pluridimensionnelle englobant le renforcement de la gestion de la sécurité routière et l'adoption de normes de construction routière révisées visant à ce que les infrastructures routières pardonnent davantage les erreurs éventuelles des usagers.

58. En ce qui concerne la gestion de la sécurité routière, le Comité a été informé que la Fédération de Russie avait adopté une stratégie « 2030 vision zéro », que l'Inde, le Pakistan et la Thaïlande avaient formulé une politique, une stratégie et un plan d'action nationaux en matière de sécurité routière et que la République de Corée avait pris des mesures globales visant à améliorer la sécurité des transports, notamment en renforçant la collaboration entre les administrations centrales et locales et les organisations de la société civile aux fins de l'application des politiques et des programmes de sécurité routière. Le Comité a également été informé de la création d'organes nationaux de coordination de la sécurité routière au Bhoutan, en Inde, dans la Fédération de Russie et au Pakistan. Le Comité a noté qu'en Inde, l'État avait lancé un vaste programme de renforcement des capacités en matière de sécurité routière et de développement de centres d'excellence dans tout le pays, et qu'il avait confié cette tâche à l'Institut asiatique pour le développement des transports.

59. Le Comité a également pris note des mesures prises dans toute la région pour améliorer la signalisation et le marquage routiers, recenser les points noirs et les supprimer, mettre en œuvre des programmes d'évaluation routière ainsi que des programmes de sécurité routière aux abords des écoles et renforcer les politiques relatives au contrôle des véhicules.

60. Concernant la sécurité des infrastructures, compte tenu de l'augmentation constante de la circulation routière transfrontière, le Comité a noté que des mesures spéciales étaient nécessaires pour créer des conditions de conduite harmonisées dans toute la région. Il a pris note avec satisfaction de l'adoption d'une nouvelle annexe II bis à l'Accord intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique intitulée « Normes de conception du Réseau routier asiatique pour la sécurité routière » à la septième réunion du Groupe de travail sur la Réseau routier asiatique, en décembre 2017. À cet égard, le Comité a engagé les États membres à déposer auprès du Secrétaire général un instrument portant acceptation de cette nouvelle annexe afin qu'elle puisse entrer en vigueur au plus tôt. Le Comité a été informé que le secrétariat était prêt à aider les États membres à s'acquitter des formalités juridiques nécessaires.

61. Le Comité a constaté les effets positifs de l'application de technologies existantes et nouvelles aux véhicules routiers et à la gestion de la circulation routière, notamment l'installation obligatoire d'un système actif de freinage d'urgence et d'un système d'avertissement de franchissement de ligne sur les véhicules de grande capacité ou le recours à la technologie du système de positionnement par satellites pour assurer la sécurité et améliorer les soins d'urgence dispensés aux victimes d'accidents.

62. Dans ce contexte, le Comité a noté que le Gouvernement thaïlandais avait demandé au secrétariat de l'aider à renforcer ses capacités dans le domaine des enquêtes sur les accidents de la route et concernant une étude de faisabilité sur l'amélioration de la sécurité routière.

63. Le Comité a pris note de la demande du Gouvernement indonésien concernant l'utilisation des systèmes de transport intelligents pour réduire les encombrements et améliorer la sécurité routière, notamment en ce qui concerne la réglementation et la limitation de l'utilisation des motocycles dans les zones urbaines.

64. Le Comité a également pris acte des mesures ciblées prises par les États membres pour s'attaquer à toute une série de comportements sociaux liés à la sécurité routière, telles que la réduction du taux d'alcoolémie autorisé pour les conducteurs, le renforcement de l'application des règles de circulation et l'augmentation des sanctions applicables en cas d'infraction, ainsi que l'adoption de mesures pour protéger les « bons samaritains ».

65. Le Comité s'est félicité de la création du Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière. Il a noté que le Fonds favoriserait la poursuite de la mise en œuvre des cinq volets du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 et apporterait des ressources supplémentaires en vue de la réalisation des Objectifs et cibles régionaux actualisés en matière de sécurité routière pour l'Asie et le Pacifique (2016-2020) adoptés par la Conférence ministérielle sur les transports tenue à Moscou en 2016.

66. Le Comité a constaté avec satisfaction que les États membres avaient nommé M. Alexander Gorovoy, Premier Vice-Ministre de l'intérieur de la Fédération de Russie, afin qu'il représente la Commission au Conseil consultatif mis en place pour fournir une orientation stratégique au Fonds, évaluer les résultats obtenus et déterminer les domaines qui doivent être financés en priorité.

67. À cet égard, le Comité a remercié M. Gorovoy d'avoir accepté d'exprimer les préoccupations et les besoins de la région en matière de sécurité routière.

68. Le Comité a également remercié M. Gorovoy de son exposé sur les objectifs et les domaines d'activité du Fonds, sur le fonctionnement prévu et les critères de sélection des projets à soumettre au Fonds. Le Comité a pris note avec gratitude de l'intention de la Fédération de Russie de verser une contribution de 2 millions de dollars des États-Unis au Fonds.

69. Le représentant de l'Organisation internationale du Travail a souligné l'importance du lien entre la fourniture de conditions de travail décentes aux conducteurs de véhicules utilitaires et la sécurité routière et a insisté sur la nécessité pour les États de veiller à ce que les transporteurs appliquent et respectent les normes internationales. Il a également informé le Comité des activités que l'Organisation internationale du Travail a prévu de mener prochainement dans le domaine de la sécurité routière, notamment une réunion sous-régionale sur la sécurité routière dans la sous-région Bassin du Mékong qui se tiendra à Bangkok en janvier 2019 et une réunion d'experts visant à examiner et à adopter des directives sur la sécurité routière.

70. Le représentant de l'Institut asiatique pour le développement des transports a informé le Comité que les systèmes de transport routier devraient être axés sur l'être humain et que l'aménagement des routes doit être pensé en tenant compte de la possibilité que les personnes fassent des erreurs. Il a informé le Comité que l'Institut avait créé un centre commun en collaboration avec le Programme international d'évaluation des routes.

71. Le représentant de l'Institute of Road Traffic Education a déclaré que 30,4 % des décès survenus à l'échelle mondiale l'étaient dans 11 pays d'Asie du Sud et du Sud-Est et que dans 85 % des cas, ils concernaient des usagers vulnérables de la route. L'Institute of Road Traffic Education a pris des initiatives visant à aider l'Organisation des Nations Unies à promouvoir la mise en œuvre des conventions des Nations Unies sur la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique et à dispenser des cours de formation à l'intention des policiers en Inde, au Myanmar, au Népal et à Sri Lanka. Le représentant a proposé d'apporter son aide à d'autres pays de l'Asie et du Pacifique en matière de renforcement des capacités afin de contribuer à l'amélioration de la sécurité routière dans la région.

C. Examen de l'orientation future du programme

(Point 4 de l'ordre du jour)

72. Le Comité a examiné le document intitulé « Preparation of the draft programme of work for 2020 » portant la cote ESCAP/CTR/2018/INF/2.

73. Le Comité a été informé que l'Assemblée générale, par sa résolution 72/266, avait adopté des modifications en ce qui concerne la planification des programmes et l'établissement du budget et notamment, qu'à compter du cycle du budget-programme de 2020, l'exercice budgétaire ne serait plus biennal mais annuel.

74. Compte tenu de ces modifications, le Secrétariat de l'ONU devrait préparer un budget-programme comprenant trois parties : a) un plan-cadre, dans lequel il serait fait état des priorités à long terme et des objectifs de l'Organisation (établi au niveau central au Siège de l'Organisation) ; b) un plan-programme, dans lequel figureront une description des programmes et sous-programmes et des informations sur les résultats escomptés (qui serait

établi au niveau de la Commission) et c) les ressources nécessaires pour les postes et les objets de dépense autres que les postes, par programme et sous-programme (qui seraient établies au niveau de la Commission).

75. Le Comité a également été informé que le projet de plan-programme pour le sous-programme Transports de la CESAP pour 2020 serait axé sur l'appui à la mise en œuvre du Programme 2030 et sur la réalisation des objectifs de développement durable par les États membres dans toute la région de l'Asie et du Pacifique.

76. Le représentant de l'Asian Institute of Transport Development a indiqué que les investissements dans le secteur des transports devraient favoriser en priorité le développement des ressources humaines grâce à une coopération régionale coordonnée permettant la mise en commun du savoir-faire et des bonnes pratiques. Il a prié le secrétariat de jouer un rôle de chef de file en palliant le déficit de compétences, en particulier en tenant compte des progrès rapides des nouvelles technologies. À cet égard, l'Asian Institute of Transport Development, qui a le statut consultatif spécial auprès du Conseil économique et social, a exprimé sa volonté de devenir un partenaire engagé dans cette entreprise et de contribuer à promouvoir la coopération régionale et le développement durable.

D. Examen des projets de résolution et de décision à soumettre à la Commission à sa soixante-quinzième session

(Point 5 de l'ordre du jour)

77. Après que le secrétariat a fait des déclarations liminaires, le Comité a noté que les États membres n'avaient pas proposé de projet de résolution à présenter à la Commission en vue de son examen au titre de ce point de l'ordre du jour.

E. Questions diverses

(Point 6 de l'ordre du jour)

78. Le Comité a pris note du vif intérêt manifesté par le Forum international des transports s'agissant d'élargir sa composition pour inclure les pays de la région Asie-Pacifique et de renforcer sa collaboration avec la CESAP sur les questions du transport durable. Le Comité a également noté que la connectivité des transports aux fins de l'intégration régionale était le thème du prochain sommet ministériel du Forum international des transports qui doit se tenir à Leipzig (Allemagne), du 22 au 24 mai 2019. Enfin, le Comité a remercié le Forum d'avoir coorganisé, avec la CESAP et le Ministère japonais de l'aménagement du territoire, des infrastructures, des transports et du tourisme, une manifestation spéciale pendant la session sur la mobilité urbaine durable dans la région de l'ASEAN.

F. Adoption du rapport du Comité à sa cinquième session

(Point 7 de l'ordre du jour)

79. Le Comité a adopté le présent rapport le 21 novembre 2018, lequel doit être soumis à la Commission, à sa soixante-quinzième session, pour approbation.

III. Organisation

A. Ouverture, durée et organisation de la session

80. La cinquième session du Comité des transports s'est tenue au Centre de conférences des Nations Unies à Bangkok du 19 au 21 novembre 2018. La session a été déclarée ouverte par M. Arkhom Termpittayapaisith, Ministre thaïlandais des transports. La Secrétaire exécutive de la CESAP a prononcé une allocution.

B. Participation

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

82. Le représentant de l'Observateur permanent auprès de la CESAP ci-après a participé à la Conférence : Maroc.

83. A également participé à la session le représentant du bureau du Secrétariat des Nations Unies suivant : Commission économique pour l'Europe.

84. Les organismes et institutions spécialisées des Nations Unies ci-après étaient également représentés : Banque mondiale ; Bureau régional pour l'Asie et le Pacifique du Programme des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-Habitat) ; Organisation des Nations Unies pour le développement industriel ; Organisation internationale du Travail ; Organisation mondiale de la Santé ; Secrétariat de l'Initiative du Grand-Tumen/ Programme des Nations Unies pour le développement.

85. Les organisations intergouvernementales ci-après étaient également représentées : Banque asiatique de développement ; Commission du Mékong ; Forum international des transports ; Organisation de Shanghai pour la coopération ; Union européenne.

86. Les organisations non gouvernementales, organisations de la société civile et autres organismes ci-après étaient également représentés : ASEAN Ports Association ; Asia Research Initiative Network ; Asian Institute of Transport Development ; City University of Hong Kong ; Global Infrastructure Fund Research Foundation Japan ; Institute of Railway Technology (Monash University) ; Institute of Road Traffic Education ; Japan Transport Cooperation Association ; Korea Expressway Corporation ; Korea Railroad Corporation ; Korea Transport Institute ; Thai Intelligent Transport Systems Association ; Union internationale des chemins de fer et Union internationale des transports routiers.

C. Élection du Bureau

87. Le Comité a élu le Bureau suivant :

Président :	M. Erdem Direkler (Turquie)
Vice-Présidents :	M. Manindra Kishore Majumder (Bangladesh) M. Bambang Prihartono (Indonésie)

D. Ordre du jour

88. 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 la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021) :
 - a) Progrès accomplis en ce qui concerne l'établissement d'un comité de coordination interrégional sur les transports entre l'Asie et l'Europe ;
 - b) La connectivité des infrastructures de transport à l'échelon régional ;
 - c) La connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional ;
 - d) La connectivité des transports entre l'Asie et l'Europe ;
 - e) La connectivité des transports pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement ;
 - f) Le transport urbain durable ;
 - g) La connectivité de transport rural aux réseaux plus larges ;
 - h) L'amélioration de la sécurité routière.
3. Les grandes questions en matière de transports :
 - a) Facilitation du transport et de la logistique à l'ère du développement durable ;
 - b) Cadre de renforcement de l'efficacité du passage des frontières par le rail le long du réseau du Chemin de fer transasiatique et au-delà ;
 - c) Développement et exploitation des ports secs d'importance internationale ;
 - d) Évolution de la connectivité des infrastructures de transport (2014-2018) à l'ère du Programme de développement durable à l'horizon 2030 ;
 - e) Évaluation des systèmes et des services de transport urbain ;
 - f) Amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique.
4. Examen de l'orientation future du programme.
5. Examen des projets de résolution et de décision à soumettre à la Commission à sa soixante-quinzième session.
6. Questions diverses.
7. Adoption du rapport du Comité à sa cinquième session.

Annexe

Liste des documents

<i>Cote du document</i>	<i>Titre du document</i>	<i>Point de l'ordre du jour</i>
<i>Distribution générale</i>		
ESCAP/CTR/2018/1	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)	2
ESCAP/CTR/2018/2	Facilitation du transport et de la logistique à l'ère du développement durable	3 a)
ESCAP/CTR/2018/3	Projet de cadre de renforcement de l'efficacité du passage des frontières par le rail le long du réseau du Chemin de fer transasiatique et au-delà	3 b)
ESCAP/CTR/2018/4	Établissement et exploitation des ports secs d'importance internationale	3 c)
ESCAP/CTR/2018/5	Évolution de la connectivité des infrastructures de transport (2014-2018) à l'ère du Programme de développement durable à l'horizon 2030	3 d)
ESCAP/CTR/2018/6	Évaluation des systèmes et des services de transport urbain	3 e)
ESCAP/CTR/2018/7	Amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique	3 f)
ESCAP/CTR/2018/8	Rapport du Comité des transports sur les travaux de sa cinquième session	
<i>Distribution limitée</i>		
ESCAP/CTR/2018/L.1/Rev.1	Ordre du jour provisoire annoté	1 c)
ESCAP/CTR/2018/L.2	Projet de rapport	7
<i>Documents d'information (en anglais seulement)</i>		
ESCAP/CTR/2018/INF/1	Activities implemented under the Regional Action Programme for Sustainable Transport Connectivity in Asia and the Pacific, phase I (2017–2021)	2
ESCAP/CTR/2018/INF/2	Preparation of the draft programme of work for 2020	4
<i>Informations disponibles en ligne (en anglais seulement)</i>		
www.unescap.org/intergovernmental-meetings/committee-transport-fifth-session	Information for participants	
www.unescap.org/intergovernmental-meetings/committee-transport-fifth-session	Tentative programme	