

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

Bangkok et en ligne, 23-25 novembre 2022

Point 3 a) de l'ordre du jour provisoire*

Les grands enjeux du transport**Réseau de transport, maillage logistique et mobilité
efficaces et résilients pour la croissance économique****Note du secrétariat***Résumé*

La région Asie-Pacifique concentre une grande partie du transport international de marchandises par voie terrestre et maritime, et elle va jouer un rôle de plus en plus important dans ce domaine. Faire en sorte que la connectivité des transports et la logistique soient efficaces et résilientes reste donc une priorité pour la région.

Le présent document décrit les faits récents survenus en Asie et dans le Pacifique qui ont une incidence sur la résilience et l'efficacité des opérations de transport international. Il dresse un état de lieu de la mise en œuvre des Accords intergouvernementaux sur le Réseau routier asiatique, le Réseau ferroviaire transasiatique et les ports secs. Le présent document traite également des questions liées à la connectivité durable et résiliente des transports maritimes et terrestres entre l'Europe et l'Asie.

Le Comité des transports est invité à fournir des orientations supplémentaires sur les activités en cours et celles qui sont prévues aux fins de l'amélioration de l'efficacité et de la résilience des réseaux de transport et de logistique et de la mobilité, dans une perspective de croissance économique. Le Comité est également invité à se féliciter des outils et initiatives décrits dans le présent document, à en prendre note et à faire part de ses observations.

I. Introduction

1. Le nouveau Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (2022-2026), conçu et adopté pendant la période de la pandémie a trois grands objectifs : progresser vers des réseaux de transport, un maillage logistique et une mobilité efficaces et résilients pour la croissance économique, mettre en place des systèmes et services de transport écologiquement viables, et promouvoir des transports et une mobilité sûrs et inclusifs.

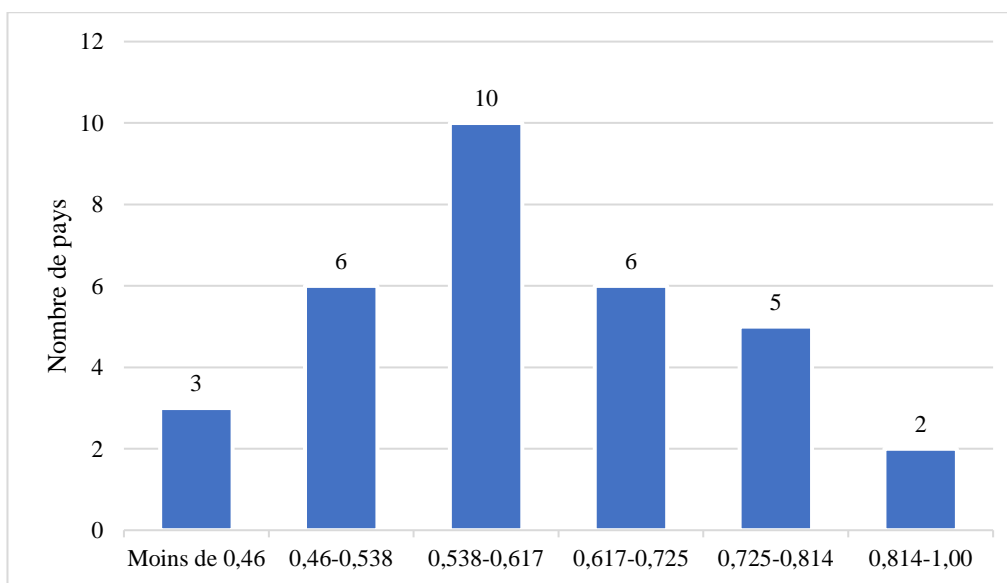
* ESCAP/CTR/2022/L.1.

2. Le présent document décrit certains des faits récents survenus en Asie et dans le Pacifique qui ont une incidence sur la résilience et l'efficacité des opérations de transport international. Il fait le point sur la mise en œuvre des Accords intergouvernementaux sur le Réseau routier asiatique, le Réseau ferroviaire transasiatique et les ports secs et traite de questions liées à la connectivité maritime durable et résiliente et à la connectivité interrégionale.

II. Réseaux de transport et maillage logistique en Asie et dans le Pacifique : scénarios actuels et futurs

3. Les niveaux de connectivité des transports restent très hétérogènes dans la région Asie-Pacifique, comme on le voit dans les figures ci-dessous, qui illustrent la répartition de 32 pays en développement de la région Asie-Pacifique en fonction de leurs niveaux actuels de connectivité des transports¹. Comme le montre la figure I, alors que deux pays de l'échantillon présentent des niveaux de connectivité comparables à ceux des pays les plus performants au niveau mondial, trois pays présentent le niveau de connectivité des transports le plus bas du monde (moins de 0,46), et la majorité d'entre eux, soit 25 pays, présentent des niveaux de connectivité inférieurs au seuil de 0,725 par rapport au niveau de connectivité des transports le plus élevé observé au niveau mondial.

Figure I
Indice du niveau de connectivité de certains pays de l'Asie et du Pacifique (2021)



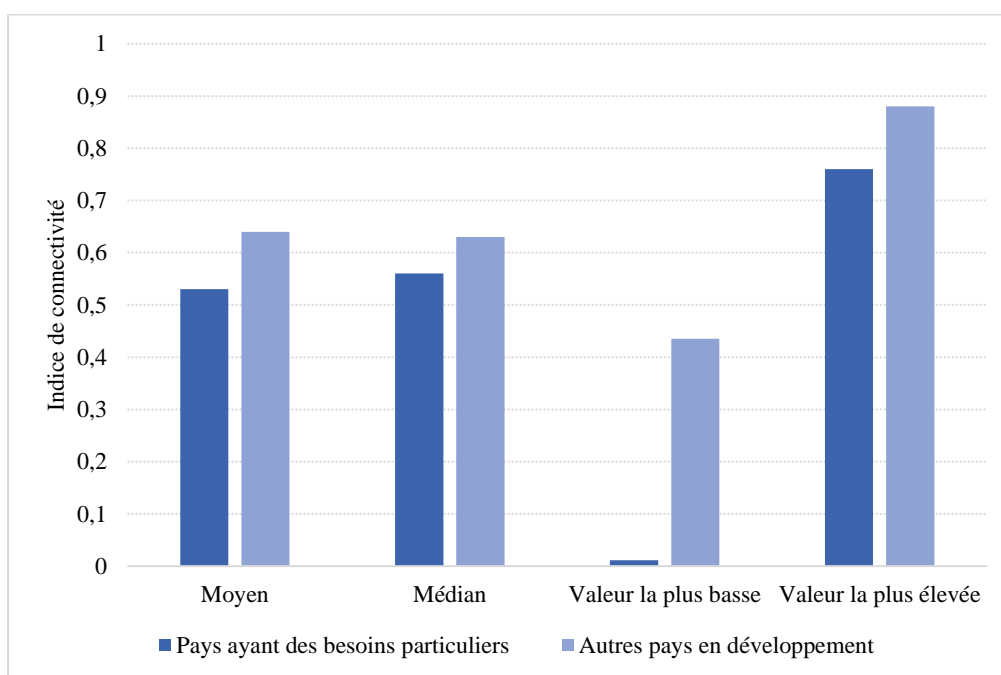
Source : calculs effectués par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) à partir de données de l'Organisation de coopération et de développement économiques, *Perspectives des transports FIT 2021* (Paris, 2021).

¹ Les données relatives aux niveaux de connectivité reprennent les estimations du Forum international des transports, qui utilise un modèle gravitaire permettant de déterminer combien de possibilités (la valeur du produit intérieur brut étant considérée comme un indicateur des opportunités commerciales) peuvent être atteintes par chaque pays par rapport à d'autres pays. Les composants explicatifs, à savoir la distance, le coût de transport (y compris les opérations de passage des frontières et les coûts de manutention), le temps de trajet (vitesse) et les délais au passage des frontières, sont calculés pour les modes de transport routier, ferroviaire et maritime. Le niveau de connectivité le plus élevé est celui des Pays-Bas en 2021 (indexé à 1).

4. En outre, les pays ayant des besoins particuliers, et plus spécifiquement les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, affichent le plus faible niveau de connectivité à l'échelle régionale et à l'échelle mondiale. Les valeurs moyennes, médianes, minimales et maximales des indices de connectivité pour le groupe visé de pays ayant des besoins particuliers sont systématiquement et notablement inférieures à celles des autres pays en développement de l'échantillon étudié, ce qui montre la persistance du déficit de connectivité dans la région (figure II).

Figure II

Indice du niveau de connectivité de certains pays ayant des besoins particuliers et d'autres pays en développement d'Asie et du Pacifique (2021)



Source : calculs effectués par la CESAP à partir de données tirées de *Perspectives des transports FIT 2021* (voir figure I).

5. Les difficultés économiques et sociales causées par la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) ont provoqué des perturbations du transport international de marchandises, avec à la clef une augmentation des retards et des coûts des opérations. Le meilleur exemple en est la hausse sans précédent des prix du fret maritime, qui ont atteint des sommets historiques entre la fin de 2020 et le début de 2021². La hausse des coûts du transport a plus de répercussions sur les petits États insulaires en développement, car si cette tendance se confirme, ces pays pourraient subir une augmentation des prix à l'importation de 24 % et une hausse des prix à la consommation de 7,5 % ; les pays les moins avancés pourraient quant à eux voir le niveau des prix à la consommation augmenter de 2,2 %³.

² CNUCED, « Container shipping in times of COVID-19: why freight rates have surged, and implications for policymakers », note d'orientation n° 84 (Genève, 2021).

³ *Étude sur les transports maritimes 2021* (publication des Nations Unies, 2021).

6. La crise qui sévit actuellement en Ukraine a provoqué un autre choc majeur sur le plan de la connectivité, le transport de marchandises à travers la Fédération de Russie étant devenu plus difficile en raison de plusieurs facteurs d'incertitude. Cette situation touche particulièrement les pays d'Asie du Nord et d'Asie centrale, en raison de leur enclavement et de leurs liens économiques et de transport étroits avec la Fédération de Russie. Du reste, la situation générale pourrait porter préjudice à la croissance du trafic ferroviaire Europe-Asie, qui avait été l'un des principaux aboutissements positifs du Réseau ferroviaire transasiatique.

7. La situation actuelle incite les transporteurs à rechercher des itinéraires alternatifs pour relier l'Asie à l'Europe. Certains s'intéressent déjà à l'Itinéraire de transport international transcasprien, souvent appelé couloir Médian, qui traverse le Kazakhstan, l'Azerbaïdjan, la Géorgie et la Türkiye⁴, mais qui, en raison de ses contraintes actuelles de capacité, suppose de développer la coopération entre les couloirs de transport et de faire d'énormes investissements. La situation pourrait aussi inciter les transporteurs à emprunter l'axe Sud du Réseau ferroviaire transasiatique, qui relie Istanbul à Bangkok en passant par Téhéran, Islamabad, New Delhi, Dacca et Yangon (Myanmar). Certains tronçons de ce couloir sont déjà en service dans le cadre du couloir de transport de l'Organisation de coopération économique, mais il y a encore des liaisons manquantes (par exemple entre le Bangladesh et le Myanmar, ou encore entre le Myanmar et la Thaïlande), sans parler des obstacles d'ordre politique. Le couloir ferroviaire Kazakhstan-Turkménistan-République islamique d'Iran est un autre moyen d'acheminer des marchandises vers l'Europe, via la République islamique d'Iran. Si les flux commerciaux entrants et sortants qui transitaient jusqu'à présent par la Fédération de Russie étaient redirigés vers l'Asie, on peut s'attendre à ce que les pays participant au développement des couloirs de transport dans la région – tels que le couloir économique Chine-Mongolie-Fédération de Russie et le couloir international de transport Nord-Sud – s'y intéressent de plus près.

8. Pour aider les membres et les membres associés de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) à examiner différentes options pour définir leurs futures politiques de transport de marchandises, en 2021 et 2022, le secrétariat, en coopération avec le Forum international des transports, a analysé les perspectives en matière de transport de marchandises et de passagers de certaines sous-régions⁵. Pour effectuer cette analyse, on a utilisé des outils de modélisation du transport mondial afin d'estimer la demande future de mobilité des passagers, les volumes de fret et les émissions liées au transport, et cela jusqu'en 2050, pour trois sous-régions (Asie du Sud et du Sud-Ouest, Asie du Nord et Asie centrale, et Asie du Sud-Est). Ces sous-régions ont été retenues car y on a constaté une évolution rapide de la demande de transports, de même que de services et d'infrastructures de transport.

⁴ Aibarshyn Akhmetkali, « Kazakhstan and Georgia discuss trade prospects and expansion of middle corridor as Georgian PM Irakli Garibashvili visits Kazakhstan », *The Astana Times*, 27 juillet 2022.

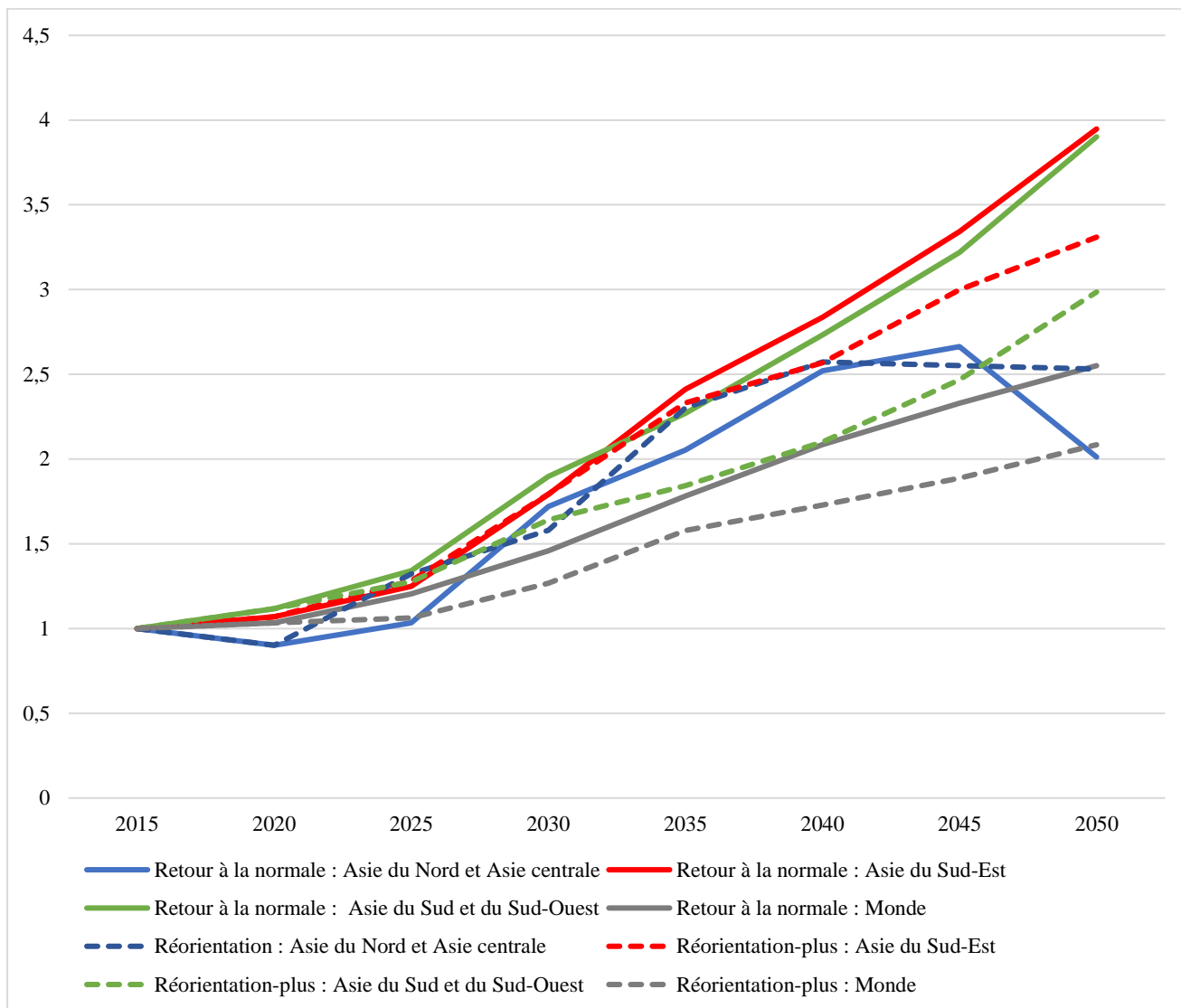
⁵ Ce travail s'inscrit dans le cadre la mise en œuvre du projet du Compte de l'ONU pour le développement intitulé « Transport and trade connectivity in the age of pandemics: United Nations solutions for contactless, seamless and collaborative transport and trade » (La connectivité des infrastructures de transport et des échanges commerciaux à l'ère des pandémies: les solutions des Nations Unies pour des services de transport et des échanges commerciaux sans contact, fluides et collaboratifs) et « Promoting a shift towards sustainable freight transport in the Asia-Pacific region » (Promotion de l'adoption de modes de transport durables des marchandises dans la région de l'Asie et du Pacifique).

9. L'analyse a porté sur trois scénarios postulant une décarbonisation des opérations de transport de marchandises : le scénario du « retour à la normale », le scénario « réorientation » et le scénario « réorientation-plus ». Le scénario dit du « retour à la normale » est le scénario de référence, selon lequel on anticipe un retour des tendances en matière de transport, d'ici à 2025, aux niveaux observés avant la pandémie. On y part du principe que seules les politiques préexistantes, déjà planifiées ou engagées, sont appliquées, autrement dit on part du principe qu'aucune politique supplémentaire ne s'appuie sur l'expérience de la pandémie. Dans le scénario dit de « réorientation », on postule aussi que les tendances en matière de transport seront revenues à leurs niveaux pré-pandémiques d'ici à 2025, mais on prévoit également les mesures suivantes : incitations visant à encourager les usagers des transports à changer de comportement, adoption de technologies pour rendre les énergies et les véhicules plus propres, développement du numérique afin d'améliorer l'efficacité des transports, et investissements dans les infrastructures à l'appui de la réalisation des objectifs de développement environnemental et social. Le scénario dit de « réorientation-plus » est le plus ambitieux des trois. Il part de l'hypothèse que les gouvernements saisiront les possibilités de décarbonisation créées par la pandémie et que les réductions de la demande observées pendant la pandémie se confirmeront largement, le tout s'accompagnant du lancement d'un ensemble de mesures ambitieuses⁶.

10. Dans les trois scénarios, on anticipe une très forte croissance des volumes du transport de marchandises. On s'attend à ce que les activités de transport de marchandises urbain et non urbain se développent au cours des prochaines décennies dans le monde entier, comme dans les trois sous-régions (figure III). En Asie du Sud et du Sud-Ouest, si la situation actuelle perdure, la demande totale de transport non urbain de marchandises devrait être multipliée par près de quatre entre 2015 et 2050. Dans les scénarios « réorientation » et « réorientation-plus », l'augmentation totale est multipliée par 3,1 pour le premier scénario et par 2,8 pour le second. En Asie du Nord et en Asie centrale, d'ici à 2050, le transport routier de marchandises devrait, selon les trois scénarios, plus que doubler par rapport aux chiffres de 2015. En Asie du Sud-Est, dans les trois scénarios, le nombre de tonnes-kilomètres devrait augmenter de près de 80 % entre 2015 et 2030 et en 2050, la valeur de référence de 2015 devrait avoir presque quadruplé (elle serait multipliée par 3,9). Le transport de marchandises dans la sous-région de l'Asie du Sud-Est devrait connaître l'un des essors les plus rapides au monde. Même dans le cadre du scénario « réorientation-plus », où on anticipe une augmentation plus modeste du tonneau de fret, le taux de croissance de l'Asie du Sud-Est par rapport à 2015 reste supérieur à celui des autres régions du monde.

⁶ Pour une description détaillée de ces trois scénarios, voir Organisation de coopération et de développement économiques, *Perspectives des transports FIT 2021* (Paris, 2021), p.184-186.

Figure III
Croissance relative du transport de marchandises en Asie et dans le monde



Source : Forum international des transports (FIT), *ITF Southeast Asia Transport Outlook* (Paris, 2022).

11. La pandémie ne devrait pas inverser ou interrompre la croissance escomptée du transport de marchandises en Asie, et la pression sur les infrastructures existantes et les services de transport et de logistique ne fera qu'augmenter. L'infrastructure et la connectivité opérationnelle le long des axes de transport et de logistique régionaux en Asie et dans le Pacifique resteront des paramètres essentiels qui détermineront les performances de la chaîne d'approvisionnement à l'échelle mondiale et régionale. Or, si l'on n'accorde pas la priorité à ces questions, des goulets d'étranglement susceptibles de perturber la chaîne d'approvisionnement vont apparaître.

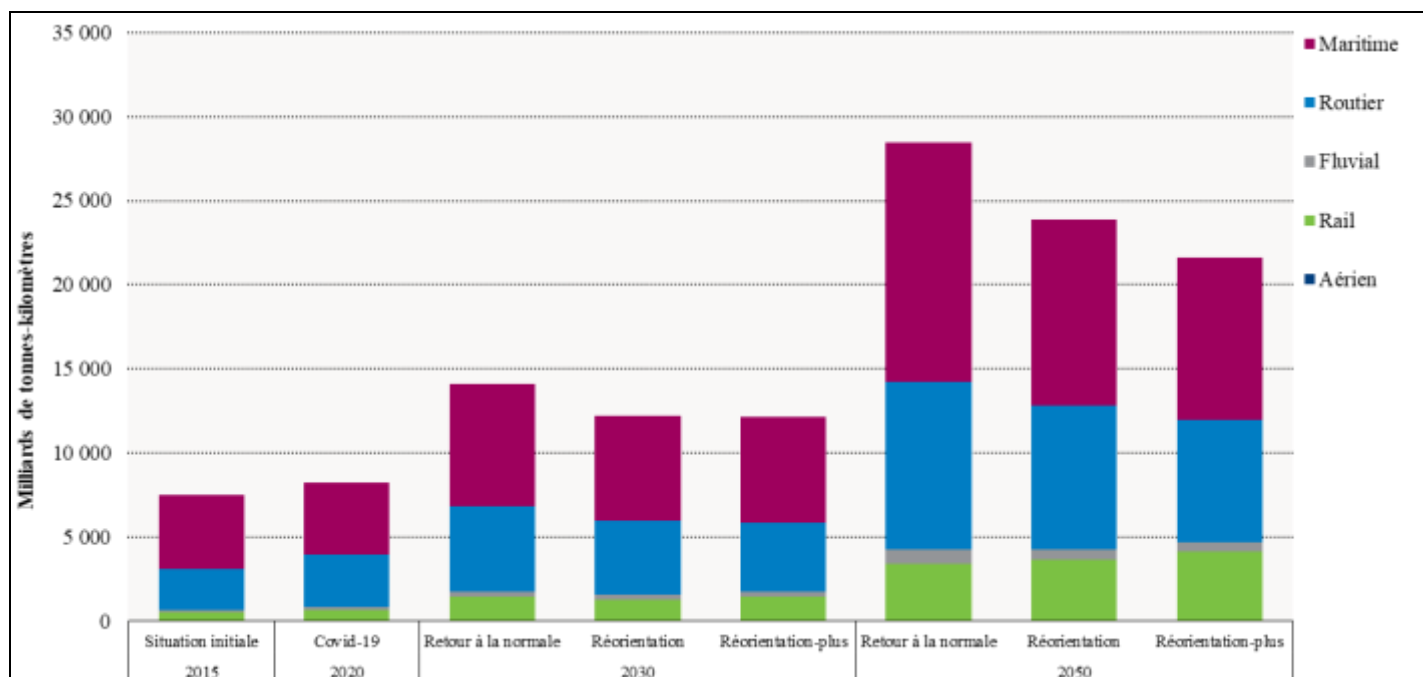
12. C'est pourquoi il est essentiel de veiller à ce que le transport multimodal soit performant et résilient si l'on veut être en mesure de répondre à la demande actuelle et future dans le domaine du transport de marchandises. Pendant la pandémie, l'expérience a montré à quel point tous les rouages du système de transport international et régional qui composent les chaînes d'approvisionnement mondiales étaient étroitement liés, ce qui plaide encore plus en faveur d'une connectivité de transport ininterrompue. Même en temps

normal, c'est le maillage intégré de transport et de logistique terre-mer-terre qui garantit la bonne marche des processus fragmentés que sont les chaînes d'approvisionnement internationales, en permettant la circulation continue des marchandises à travers les frontières. Lorsque le système s'enraye, les maillons entre les différents éléments des systèmes de transport et de logistique sont encore plus sollicités et il peut en résulter de graves goulets d'étranglement dans les chaînes d'approvisionnement mondiales. Par exemple, pendant la pandémie, il est arrivé à plusieurs reprises que les efforts déployés par les pays pour maintenir leurs ports ouverts au commerce maritime international aient été compromis par des restrictions et des perturbations au niveau des liaisons entre l'arrière-pays et le port⁷.

13. Si la multimodalité s'est déjà avérée être une stratégie gagnante pendant la pandémie, son importance ne fera que croître à l'avenir. Les transports routiers et maritimes continueront à absorber la majeure partie des flux de marchandises régionaux, mais on constate que d'autres modes gagnent en importance. Le transport ferroviaire, en particulier, devrait pouvoir drainer des volumes de fret de plus en plus importants. Par exemple, d'après les estimations disponibles, en Asie du Sud et du Sud-Ouest, si l'on compare les scénarios « retour à la normale » et « réorientation-plus » en 2050, la demande totale de transport aérien, maritime et routier diminue, tandis que la demande de transport ferroviaire augmente (figure IV). Le transport ferroviaire, qui représentait 7 % de l'activité de fret non urbain en 2015, en captera en 2050 12 % dans le scénario du retour à la normale, 15 % dans le scénario « réorientation » et 19 % dans le scénario « réorientation-plus ». Les progrès dans ce domaine dépendront des politiques que les pays de la sous-région mettront en œuvre au cours des prochaines décennies, et notamment de l'importance qu'ils accorderont au développement et à l'amélioration des infrastructures ferroviaires et à l'introduction d'une taxe sur le carbone.

⁷ CESAP, « Policy responses to COVID-19: transport connectivity in Asia and the Pacific », 22 avril 2020.

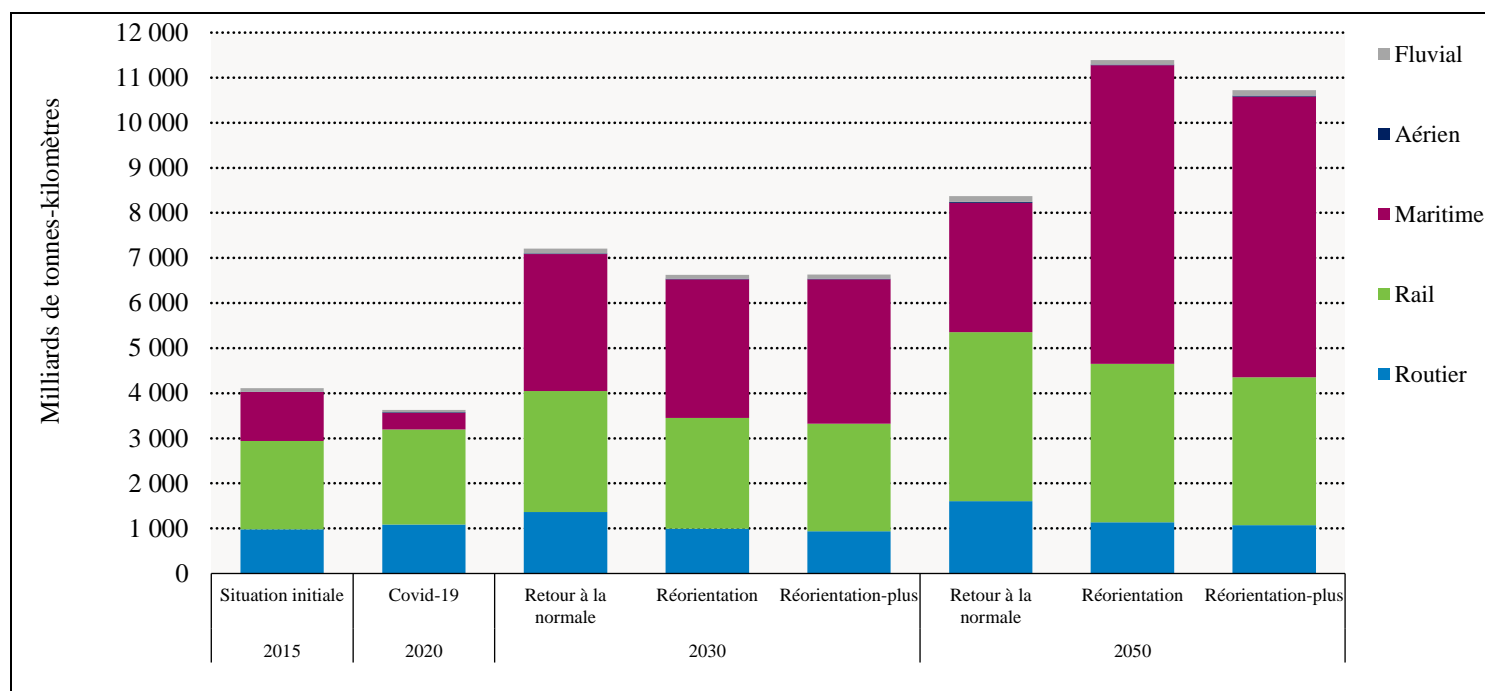
Figure IV
Demande (hors milieu urbain) de transport de marchandises, par mode de transport, scénario et année, pour l'Asie du Sud et du Sud-Ouest



Source : Forum international des transports, *ITF South and Southwest Asia Transport Outlook* (Paris, 2022).

14. Les prévisions actuelles confirment également qu'il est de plus en plus important pour les pays en développement sans littoral d'Asie du Nord et d'Asie centrale d'établir des liaisons avec les ports maritimes. Dans le scénario de référence de 2015, le transport de marchandises par rail et par route représentait plus de 70 % de l'activité de transport. Le rail en représentait à lui seul 48 %. Ces deux modes sont devenus encore plus importants pendant la pandémie de 2020 : à ce moment-là, ils totalisaient près de 90 % de l'activité de transport. Cela tient au fait que de nombreux pays de la région sont des pays sans littoral, ce qui laisse présager d'éventuelles difficultés de croissance, car le fret maritime représente la plus grande part de l'activité de transport de marchandises au niveau mondial. Avant la pandémie, le fret maritime représentait encore 26 % du fret interurbain dans la sous-région. Toutefois, en 2020, la part du transport maritime a été réduite à seulement 10 %. À mesure que le commerce international assuré par la région prend une envergure mondiale, on s'attend à ce qu'une part importante de ce commerce se fasse par la voie maritime. Selon le scénario tendanciel du « retour à la normale », le fret maritime en Asie du Nord et en Asie centrale devrait représenter 42 % de l'activité de fret en 2030, avant de se stabiliser à 34 % en 2050. Dans les scénarios « réorientation » et « réorientation plus », le transport maritime occupe une place encore plus importante. Dans les deux scénarios, la part du transport maritime devrait être supérieure à 45 % en 2030, pour atteindre près de 60 % en 2050 (figure V).

Figure V
Activité totale de fret (hors milieu urbain) par mode et scénario, Asie du Nord et Asie centrale, jusqu'en 2050



Source : Forum international des transports, *ITF North and Central Asia Transport Outlook* (Paris, 2022).

II. Connectivité des transports terrestres et logistique dans la région

15. Comme indiqué dans le Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (2022-2026), pour améliorer la connectivité des transports terrestres et la logistique dans la région, il faut agir sur plusieurs fronts. Il s'agit notamment d'œuvrer au renforcement de l'efficacité, de la durabilité et de la résilience du réseau régional de transport terrestre, telles qu'elles ont été officialisées par les Accords intergouvernementaux sur le Réseau routier asiatique, le Réseau ferroviaire transasiatique et les ports secs. Il faudra également veiller à améliorer l'efficacité, la durabilité et la résilience des couloirs de transport terrestre et multimodal dans la région, à renforcer l'accessibilité du réseau de transport régional en accordant une attention particulière aux lacunes en matière de connectivité qui pénalisent les pays en développement sans littoral et les autres pays ayant des besoins particuliers et, enfin, il faudra contribuer à améliorer la qualité et l'inclusivité des services de logistique ainsi que la compétitivité globale des métiers de la logistique dans la région.

A. Vers une plus grande efficacité, durabilité et résilience du Réseau routier asiatique, du Réseau ferroviaire transasiatique et du réseau de ports secs d'importance internationale

16. Plusieurs initiatives récemment achevées ou en cours d'exécution devraient contribuer à améliorer l'efficacité, la durabilité et la résilience du Réseau routier asiatique, du Réseau ferroviaire transasiatique et du réseau de ports secs d'importance internationale.

1. Faciliter le développement coordonné des infrastructures conformément aux paramètres régionaux convenus

17. On dénombre maintenant 30 parties à l'Accord intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique, qui comprend plus de 145 000 km de routes reliant toutes les régions de l'Asie et toutes les capitales des pays membres du Réseau. Le Réseau ferroviaire transasiatique, qui compte 21 parties, comprend près de 118 000 km de lignes ferroviaires et s'étend sur plus de 28 pays. Il y a actuellement 17 parties à l'Accord intergouvernemental sur les ports secs, qui répertorie 269 ports secs.

18. Les pays membres de ces réseaux poursuivent leurs travaux d'extension et de modernisation de leurs segments des réseaux de transport régional. Au Bangladesh, les travaux visant à relier deux chaînons manquants sur la route 1 du Réseau routier asiatique ont bien avancé, avec la construction d'un pont de 6,15 kilomètres qui permet de franchir le fleuve Padma et d'un pont de 690 mètres sur le fleuve Madhumati (au point de Kalna).

19. Le long du Réseau ferroviaire transasiatique, l'un des faits marquants a été l'ouverture d'une ligne de chemin de fer de 414 km entre la Chine et la République démocratique populaire lao, qui pourrait favoriser un transport international plus durable entre les États membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) et au-delà. Cette ligne ferroviaire relierait le réseau ferroviaire de l'ASEAN aux couloirs ferroviaires du Réseau ferroviaire transasiatique, ouvrant ainsi de nouvelles perspectives de transport ferroviaire international pour ces pays. Le Gouvernement tadjik prévoit la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer qui desservirait sa zone franche économique de Kulyab, conformément à la modification de la liste des chemins de fer transasiatiques adoptée par le Groupe de travail sur le Réseau ferroviaire transasiatique lors de sa septième réunion, en mai 2021. Les États membres de l'ASEAN prennent également des mesures concrètes pour établir un maillage efficace de ports secs afin de compléter les initiatives entrant dans le cadre du réseau routier de l'ASEAN et du projet de liaison ferroviaire entre Singapour et Kunming.

20. En ce qui concerne les initiatives nationales, le Gouvernement thaïlandais a créé un plan directeur national sur les ports secs, qui prévoit la construction de quatre ports secs pour répondre à la demande de transport intermodal entre le port de Laem Chabang et quatre zones intérieures, situées dans les provinces de Chachoengsao, Khon Kaen, Nakhon Ratchasima et Nakhon Sawan. La première étape de la construction du complexe intermodal de Chiang Khong a été achevée en décembre 2020 ; dans un deuxième temps, les travaux permettront de relier la future liaison ferroviaire Denchai-Chiangrai-Chiang Khong. En République démocratique populaire lao, un nouveau port sec à Thanaleng et le parc logistique de Vientiane, tous deux reliés à la nouvelle ligne ferroviaire en provenance de Chine, ont été inaugurés le 4 décembre 2021.

21. Comme on le voit, le développement de la connectivité des infrastructures est en plein essor et plusieurs chantiers visant à ajouter des tronçons et à actualiser le Réseau routier asiatique et le Réseau ferroviaire transasiatique ainsi que le réseau régional émergent de ports secs ont été lancés, même pendant la pandémie de COVID-19, comme en témoignent les modifications dont ont fait l'objet les Accords intergouvernementaux.

2. Harmoniser les normes opérationnelles, s'il y a lieu, y compris les règles en matière de franchissement des frontières et de transit, et mettre en œuvre des outils et des cadres de facilitation des transports

22. Parallèlement aux problèmes de connectivité des infrastructures, la facilité des démarches nécessaires au franchissement des frontières demeure un facteur déterminant pour faciliter les opérations de transport. Le Groupe de travail sur le Réseau routier asiatique a constaté encore récemment que le transport routier transfrontière et en transit en Asie et dans le Pacifique était confronté à des défis opérationnels considérables en raison de nombreux obstacles non physiques⁸ : restrictions portant sur les droits de trafic, absence de normes harmonisées applicables aux véhicules de transport et recours insuffisant aux nouvelles technologies, entre autres. De même, le Groupe de travail sur le Réseau ferroviaire transasiatique a constaté que les opérations internationales de franchissement des frontières étaient l'un des principaux facteurs nuisant à l'efficacité et à la compétitivité du transport ferroviaire⁹. Le Groupe de travail sur les ports secs a quant à lui souligné qu'il était de plus en plus nécessaire de poursuivre les efforts pour améliorer l'efficacité des couloirs de transport où se trouvent des ports secs et de donner la priorité à des mesures concrètes à cet égard¹⁰.

23. L'une des principales évolutions dans ce domaine est la proposition d'ajouter une annexe à l'Accord intergouvernemental sur le Réseau ferroviaire transasiatique. En effet, à sa septième réunion, le Groupe de travail sur le Réseau ferroviaire transasiatique a examiné la proposition du Gouvernement de la République islamique d'Iran d'envisager l'ajout d'une nouvelle annexe à l'Accord intergouvernemental sur le Réseau ferroviaire transasiatique, qui porterait le titre « Principes généraux relatifs à l'échange électronique d'informations ou de données entre les compagnies ferroviaires et entre celles-ci et les organismes de contrôle le long du Réseau ferroviaire transasiatique ». Cette annexe, qui établira des principes directeurs dans ce domaine, a vocation à contribuer à simplifier les opérations ferroviaires internationales complexes, rendant ainsi le rail plus compétitif et maximisant son potentiel de résilience. Le secrétariat facilitera les consultations nécessaires avec les parties à l'Accord afin que la décision puisse être prise lors de la prochaine réunion du Groupe de travail.

24. Globalement, le passage au numérique est le principal levier qui permettrait de faire avancer la connectivité opérationnelle. La transition numérique, déjà bien amorcée dans le secteur des transports, s'est accélérée pendant la pandémie. À sa dernière session, en juin 2021, le Groupe de travail sur le Réseau routier asiatique a lancé un appel invitant à tirer parti des technologies numériques et des solutions en matière de transport intelligent pour parvenir à une connectivité de transport ininterrompue et durable en Asie et dans le Pacifique. Le Groupe de travail sur les ports secs a également pris note de l'importance croissante des solutions sans contact, notamment dans le contexte de la pandémie de COVID-19, et souligné qu'il était impératif de déployer et d'appliquer rapidement les technologies de l'information et de la communication dans les ports secs pour assurer leur compétitivité sur le marché des services de transport et pour renforcer la résilience face à la pandémie actuelle et aux perturbations potentielles futures. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de tenir compte de ces questions dans ses travaux de renforcement des capacités sur les ports secs afin de soutenir la

⁸ Voir ESCAP/AHWG/2021/4.

⁹ ESCAP/TARN/WG/2021/5, par. 11.

¹⁰ ESCAP/DP/WG/2021/4, par. 11.

transformation numérique à laquelle on assiste actuellement dans le secteur des transports et de faciliter la lutte contre la pandémie et les efforts de relèvement.

25. À sa septième réunion, en mai 2021, le Groupe de travail sur le Réseau ferroviaire transasiatique a appuyé l'initiative visant à élaborer une stratégie régionale ou un cadre régional qui ferait une large place aux technologies numériques dans le secteur ferroviaire de la région, en particulier au profit des pays en développement sans littoral et des pays les moins avancés. Il a demandé au secrétariat de mettre au point cette stratégie ou ce cadre pour qu'il l'examine plus avant. Dans cette optique, le secrétariat a effectué une étude de fond pour identifier les principales questions en lien avec la coopération régionale afin d'accélérer la transformation numérique du rail dans la région et mis au point une activité de renforcement des capacités sur la transition numérique du secteur ferroviaire en coopération avec l'Union internationale des chemins de fer.

3. Soutenir une approche harmonisée pour faire face aux événements perturbateurs dans le transport transfrontière

26. Lors de sa neuvième réunion, les 16 et 17 juin 2021, le Groupe de travail sur le Réseau routier asiatique a constaté que les mesures prises immédiatement après la flambée épidémique avaient été fragmentées et caractérisées par un manque de clarté, ce qui a eu un impact négatif sur les transporteurs, se répercutant sur la connectivité et l'homogénéité de la chaîne logistique et d'approvisionnement. Le Groupe de travail a reconnu que les instruments juridiques existants couvrant le transport international de marchandises et de passagers ne comportaient pas assez de dispositions relatives à la coopération pour répondre à des situations critiques telles que celle de la crise de COVID-19 ; il a donc appelé les gouvernements à envisager d'ajouter des dispositions visant à répondre aux crises dans les accords bilatéraux et multilatéraux de transport entre les États membres ou de rédiger un accord bilatéral type qui prévoirait de telles dispositions¹¹.

27. En conséquence, en 2022, le secrétariat a révisé l'Accord sous-régional type relatif à la facilitation des transports, qui est appelé à servir de cadre commun aux accords sous-régionaux¹². La version actualisée de l'Accord sous-régional type relatif à la facilitation des transports présente, dans la section V (C), une description supplémentaire des dispositions relatives à la force majeure et une proposition d'annexe plus détaillée sur les cas de force majeure. Les dispositions types s'inspirent d'une étude dans laquelle ont été proposées des dispositions relatives aux mesures d'intervention en cas de crise qui pourraient figurer dans les accords de transport régionaux, sous-régionaux et bilatéraux. Cette étude a été menée dans le cadre du projet du Compte de l'ONU pour le développement intitulé « Transport and trade connectivity in the age of pandemics: United Nations solutions for contactless, seamless and collaborative transport and trade » (La connectivité des infrastructures de transport et des échanges commerciaux à l'ère des pandémies : les solutions des Nations Unies pour des services de transport et des échanges commerciaux sans contact, fluides et collaboratifs)¹³.

¹¹ ESCAP/AHWG/2021/4, par. 7.

¹² CESAP « Accord sous-régional type relatif à la facilitation des transports », mis à jour en 2022 (Bangkok, 2022).

¹³ CESAP, « Transport and trade connectivity in the age of pandemics: contactless, seamless and collaborative UN solutions – proposals for crisis-response provisions in regional and bilateral transport agreements of the ESCAP member states » (Bangkok, 2021).

28. En outre, le secrétariat, en coopération avec le Forum international des transports, a contribué à la mise à jour des directives pour une connectivité résiliente et durable du transport routier international de marchandises dans les pays de l'ASEAN dans le cadre du relèvement après la COVID-19 (« COVID-19 recovery guidelines for resilient and sustainable international road freight transport connectivity in ASEAN »).

4. S'appuyer sur des données factuelles pour mieux planifier, développer et moderniser le système de transport régional

29. Le manque d'informations univoques et fiables quant à l'état actuel des infrastructures de transport terrestre dans la région empêche les pays concernés de travailler de concert à la conception et la mise en œuvre des politiques communes de développement des infrastructures, et les prive de moyens de réagir face aux situations de crise. Ce constat était tout particulièrement frappant lors de la pandémie de COVID-19, pendant laquelle, faute de plateformes et d'informations partagées, il a été très difficile de coordonner les initiatives prises pour faire face aux perturbations imputables à la pandémie.

30. Dans ce contexte et en réponse aux demandes des Groupes de travail sur le Réseau routier asiatique¹⁴, le Réseau ferroviaire transasiatique¹⁵ et les ports secs¹⁶, le secrétariat a mis au point la plateforme interactive en ligne du Réseau de transport Asie-Pacifique (Asia-Pacific Transport Network platform), qui permet de consulter des cartes de l'extension actuelle des trois réseaux (le Réseau routier asiatique, le Réseau ferroviaire transasiatique et le réseau de ports secs d'importance internationale), ainsi que de mettre à disposition un grand nombre d'informations sur l'état des principaux itinéraires le long de ces réseaux, et leurs conditions d'exploitation. La plateforme met également à disposition certaines informations sur les ports maritimes.

31. Cette plateforme a pour objectif de faciliter la collecte et le partage des données des différents pays. En tant que source de données centralisée pour la coordination des activités relatives à la connectivité du transport régional, elle fournit divers outils et fonctionnalités pour la recherche, le filtrage et l'impression d'informations cartographiques. Elle est développée en continu, et de nouvelles données et fonctionnalités sont régulièrement ajoutées. Au fur et à mesure que le système arrivera à maturité, le volume des données collectées facilitera l'analyse statistique approfondie et la présentation commune de l'information. La première version de cette plateforme interactive du Réseau de transport Asie-Pacifique a été mise en ligne afin que les pays puissent tester l'interface et vérifier la situation actuelle des tronçons qui leur appartiennent – qu'il s'agisse de segments du Réseau routier asiatique, du Réseau ferroviaire transasiatique, ou encore du réseau de ports secs ou des réseaux maritimes.

B. Promouvoir le renforcement de l'efficacité, de la durabilité et de la résilience des couloirs de transport terrestre multimodal dans la région

32. Pour qu'un couloir de transport, y compris un couloir de transport interrégional, fonctionne correctement, il faut qu'il soit muni d'autoroutes, de voies ferrées, de voies navigables intérieures, de ports maritimes, de ports fluviaux, d'aéroports et de ports secs bien conçus, entretenus, interconnectés

¹⁴ ESCAP/AHWG/2019/4, par. 37.

¹⁵ ESCAP/TARN/WG/2019/6, par. 11.

¹⁶ ESCAP/DP/WG/2021/4, par. 5 et 12.

et interopérables, capables d'absorber les volumes de trafic anticipés, l'objectif étant de permettre aux véhicules et aux cargaisons de circuler sans encombre entre les pays reliés par ce couloir et au sein de ceux-ci. À la quatrième Conférence ministérielle sur les transports, les ministres des transports ont insisté sur l'importance croissante des couloirs de transport dans l'amélioration de la connectivité durable des transports régionaux, estimant qu'il était nécessaire de renforcer les moyens et leurs mécanismes de coordination et de gestion sur la base des bonnes pratiques existantes¹⁷.

33. La mise en place des mécanismes de coordination ou de dispositifs institutionnels grâce auxquels ces questions peuvent être abordées peut se faire de plusieurs manières. Dans certains cas, des accords formels sur les couloirs ont été élaborés, tandis que dans d'autres, un ensemble complet d'accords bilatéraux, multilatéraux, sous-régionaux et internationaux, ainsi que des mesures d'assistance technique, ont été arrêtés, l'ensemble créant les conditions nécessaires au bon fonctionnement d'un couloir de transport donné.

34. En juin 2022, les « Lignes directrices pour l'harmonisation des lois nationales relatives au transport multimodal en Asie et dans le Pacifique » ont été achevées, ce qui constitue l'un des points forts des travaux à l'appui du bon fonctionnement des couloirs de transport multimodal. Ces lignes directrices ont été élaborées par le secrétariat dans le cadre du projet visant à renforcer l'intégration et la durabilité des réseaux de transport en Asie et dans le Pacifique en élaborant des cadres juridiques relatifs aux opérations de transport multimodal, projet qui a été mis en œuvre pour aider les membres et les membres associés à adopter une démarche d'harmonisation des règles régissant le transport multimodal.

35. Grâce à ces lignes directrices, on entend fournir aux pays un cadre commun : elles peuvent être utilisées comme point de départ pour la rédaction ou la modification de la législation nationale et servir de point de repère pour les pays qui cherchent à adopter une approche unifiée des principaux thèmes couverts par la législation nationale. Elles peuvent également être utilisées comme une liste récapitulative des principaux points susceptibles d'être couverts par les lois nationales sur le transport multimodal. Elles décrivent les points communs et les divergences dans la réglementation ou les diverses approches et solutions offertes par les lois de différents pays, les conventions internationales, les accords sous-régionaux et les règles de l'industrie du transport multimodal. On y trouve aussi des propositions sur la manière d'intégrer ces solutions dans la législation d'un pays.

36. Le secrétariat a également cherché à recenser les pratiques actuelles de gestion des couloirs de transport, dont les accords officiels de gestion des couloirs existants, et à comparer les dispositifs de coordination et de gestion de plusieurs couloirs de transport de la région, dans le but de concevoir et de proposer d'autres types de dispositifs institutionnels pour la gestion d'un ou plusieurs de ces couloirs de transport¹⁸. Le secrétariat a répertorié plusieurs facteurs importants contribuant au bon fonctionnement des couloirs de transport, notamment des couloirs de transport intermodal. Puisque tout couloir de transport est constitué d'un ensemble de liaisons et de nœuds, tout dysfonctionnement au niveau d'une liaison ou d'un nœud affecte l'efficacité globale de l'ensemble du couloir. Les intervenant(e)s appelé(e)s à remédier à ces dysfonctionnements doivent savoir identifier le problème, la nature et

¹⁷ ESCAP/78/15, annexe II, par. 19.

¹⁸ CESAP, *Developing Coordination and Institutional Arrangements for the Management of Intermodal Transport Corridors in the ESCAP Region* (Bangkok, 2019).

l'étendue du dysfonctionnement, et son emplacement sur le couloir. Cela signifie que, quels que soient les dispositifs institutionnels régissant l'exploitation de tel ou tel couloir, on devrait pouvoir obtenir des informations à propos d'un ensemble de paramètres minimaux. À partir de ce constat, le Groupe de travail sur les ports secs, lors de sa quatrième réunion (juin 2021), s'est interrogé sur la nécessité de mettre en place un outil en ligne pour la collecte de données sur les couloirs de transport intermodal, qui utiliserait le cadre de facteurs de réussite proposé par le secrétariat, et a demandé au secrétariat d'étudier la possibilité de concevoir un tel outil, qui inclurait l'ensemble des données initiales recueillies auprès des membres et des membres associés, avec la possibilité de procéder à des mises à jour ultérieures.

C. Comblent les lacunes en matière de connectivité qui pénalisent les pays en développement sans littoral et les autres pays ayant des besoins particuliers

37. En ce qui concerne les pays de l'Asie et du Pacifique en situation particulière, qui ont vu leurs lacunes en matière de connectivité aggravées par les graves perturbations survenues récemment, la situation reste très préoccupante pour la région. Pendant la pandémie, l'infrastructure lacunaire, la prépondérance du transport routier, le faible niveau d'informatisation et la facilitation limitée des opérations de transport transfrontière sont des problèmes que les pays en développement sans littoral et leurs principaux partenaires commerciaux et de transit ont subis de plein fouet en raison des contrôles et vérifications supplémentaires aux passages des frontières, mis en place dans le contexte de la COVID-19. Les retombées économiques de la pandémie ont eu un impact similaire sur les petits États insulaires en développement du Pacifique, victimes d'une baisse des exportations de produits primaires due à la chute de la demande des principaux pays importateurs et d'une diminution de la demande d'importations liée au ralentissement économique des pays insulaires du Pacifique, qui a encore affaibli les sociétés de navigation maritime.

38. L'une des évolutions positives notables dans ce domaine a été la participation accrue des pays ayant des besoins particuliers, plus précisément des pays en développement sans littoral, aux accords régionaux sur les transports. En effet, depuis 2018, trois pays en développement sans littoral (l'Azerbaïdjan, l'Ouzbékistan et la République démocratique populaire lao) ont adhéré à l'Accord intergouvernemental sur les ports secs. Le Kazakhstan a repris l'examen de son adhésion à l'Accord intergouvernemental sur le Réseau ferroviaire transasiatique. Parallèlement, le secrétariat continue d'apporter son soutien au renforcement des capacités aux fins de la mise en place de ports secs dans les pays en développement sans littoral, notamment a) en fournissant une assistance technique aux États membres de l'ASEAN pour les aider à créer un réseau de ports secs interconnectés, ce qui, dans un premier temps, comprend la création d'une base de données sur les ports secs dans les pays de l'ASEAN et b) en réalisant une étude nationale détaillée sur les ports secs existants en Mongolie ou susceptibles d'y être implantés, suivie d'un atelier de renforcement des capacités nationales.

39. En outre, la CESAP, en collaboration avec l'Organisation de coopération économique et avec le soutien financier de la Banque islamique de développement, a soutenu – entre 2018 et 2021 – un projet sur la commercialisation d'un couloir ferroviaire entre le Kazakhstan, la République islamique d'Iran et le Turkménistan. Dans le cadre de ce projet, les administrations ferroviaires du Kazakhstan, de la République islamique d'Iran et du Turkménistan ont signé en novembre 2021 un mémorandum d'accord sur

la mise en service d'un couloir de fret ferroviaire. Ce mémorandum d'accord établit un groupe de travail permanent qui assure les fonctions de mécanisme de gestion du couloir, le but étant de développer la collaboration entre les parties prenantes en vue d'accroître l'attractivité dudit couloir pour le transport de marchandises, ce qui profitera directement aux deux pays sans littoral concernés, le Kazakhstan et le Turkménistan, tout en profitant indirectement à d'autres pays en développement sans littoral en leur donnant accès à la mer.

D. Améliorer la qualité et l'inclusivité des services de logistique

40. Comme l'ont reconnu les participant(e)s à la Conférence régionale pour les prestataires de services logistiques, qui s'est tenue à New Delhi le 15 juillet 2022, les prestataires de services logistiques en Asie et dans le Pacifique continuent de se heurter à de nombreux obstacles – infrastructures inadaptées, prix élevés du carburant et de l'énergie, complexité des opérations de passage des frontières et difficultés d'accès à l'information. Or, l'impact négatif de ces problèmes peut être amoindri par des activités de soutien et de formation visant à améliorer la qualité et l'inclusivité du secteur de la logistique.

41. Nombre de pays de la région prennent des mesures pour améliorer l'efficacité et la rentabilité de leur secteur logistique en élaborant et en mettant en œuvre des politiques stratégiques nationales en matière de logistique, ce qui permet de mettre les préoccupations et les meilleures pratiques en matière de logistique au premier plan des politiques publiques. On est de plus en plus conscient du déséquilibre entre les hommes et les femmes dans le secteur de la logistique et de l'intérêt potentiel d'accroître la participation des femmes dans ce secteur. Par ailleurs, les efforts visant à favoriser le développement du secteur de la logistique dans la région ont porté sur l'utilisation des nouvelles technologies et sur l'importance grandissante des opérations multimodales, notamment en termes de capacités humaines. Dans cet esprit, le secrétariat a publié plusieurs manuels de formation destinés aux prestataires de services logistiques, notamment un appelé *Training Manual: Operational Aspects of Multimodal Transport* (Manuel de formation : aspects opérationnels du transport multimodal) (avril 2022) et un autre intitulé *Training manual: standard of logistics information system* (Manuel de formation : norme du système d'information logistique) (août 2021). Le secrétariat a également organisé des ateliers de renforcement des capacités nationales au Brunéi Darussalam, au Cambodge et en Indonésie (en 2021) et aux Philippines (en 2022).

III. Connectivité des transports interrégionaux et maritimes

42. Le Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (2022-2026) a fait de la connectivité des transports interrégionaux et maritimes l'un de ses sept domaines prioritaires, en mettant l'accent sur les mécanismes clefs permettant de connecter la région aux chaînes d'approvisionnement mondiales, notamment via la coopération régionale et multipartite, l'analyse de données pertinentes et les outils d'assistance normative et technique. Dans ce contexte, et compte tenu des restrictions des déplacements en vigueur en Asie et dans le Pacifique, des discussions stratégiques sur le transport terrestre interrégional et la connectivité maritime ont été organisées dans le cadre du Forum régional Asie-Pacifique sur la connexion aux chaînes d'approvisionnement mondiales par les couloirs terrestres interrégionaux et les voies maritimes (22 et 23 juin 2022). Le contexte et les résultats de ces débats sont présentés dans les sections suivantes.

A. Connectivité des transports interrégionaux

43. Les liens étroits entre l'Asie et l'Europe en matière de commerce et de transport remontent à loin. Au cours des dix dernières années, le volume de ces échanges interrégionaux a connu une croissance considérable, ce qui a entraîné un essor des transports terrestres entre l'Asie et l'Europe. Selon les données publiées par la Commission européenne, la région asiatique a représenté 35 % des exportations et 45 % des importations de l'Union européenne en 2018¹⁹. Le transport de marchandises étant fonction des flux commerciaux, le volume considérable d'échanges entre l'Asie et l'Europe signifie également que la demande de transport de marchandises entre ces deux régions est élevée.

44. Alors que la pandémie a fortement perturbé la connectivité des transports à travers le monde depuis son apparition en 2020, notamment le long des différents couloirs reliant l'Asie et l'Europe, le volume du transport ferroviaire de marchandises a augmenté. En effet, entre janvier et février 2020, le volume de transport a augmenté de 12 % par rapport à la même période en 2019. Cela démontre que la demande de connectivité des transports terrestres entre l'Asie et l'Europe reste forte, car la croissance du commerce entre ces deux régions reste une tendance de fond, d'où la nécessité d'accroître les capacités de transport de marchandises, notamment par voie terrestre.

45. À la quatrième Conférence ministérielle sur les transports, les ministres ont constaté la croissance continue des opérations de transport entre l'Asie et l'Europe, malgré la pandémie, et estimé qu'il était nécessaire de renforcer la coordination, notamment au niveau interrégional, afin d'améliorer l'intégration de la région Asie-Pacifique dans les chaînes d'approvisionnement eurasiatiques²⁰.

46. Il existe cependant encore des possibilités de renforcer la coopération entre les deux régions, notamment en ce qui concerne la connectivité des transports. De même, il existe un potentiel important de croissance et d'amélioration de la connectivité des transports entre l'Asie et l'Europe, une fois que les obstacles à une connectivité des transports ininterrompue, durable et résiliente entre l'Asie et l'Europe auront été réduits ou éliminés. Il faut pour cela remédier aux difficultés déjà connues et surmonter les nouveaux problèmes qui se posent eu égard aux liaisons de transport entre l'Asie et l'Europe.

1. Connectivité du transport interrégional : problématiques anciennes et nouvelles

47. Pour améliorer la connectivité entre l'Asie et l'Europe, il faut régler de nombreux problèmes, notamment ceux causés par les liaisons interpays mal adaptées et mal équipées, les obstacles physiques aux points de passage des frontières et les obstacles non physiques – tels que ceux qui résultent de règles et de réglementations restrictives et non harmonisées. La connectivité est également entravée par le manque de normalisation des documents de transport, les normes techniques incohérentes et les procédures d'exploitation incompatibles ou non optimales²¹.

¹⁹ Voir la communication conjointe présentée au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions et à la Banque européenne d'investissement intitulée « Connecting Europe and Asia – Building Blocks for an EU Strategy ».

²⁰ ESCAP/78/15, annexe II, par. 20.

²¹ Voir E/ESCAP/MCT(3)/5.

48. Ces causes profondes et ces problèmes ont été décrits en détail dans le rapport du secrétariat sur les progrès réalisés dans le renforcement de la connectivité des transports entre l'Asie et l'Europe, publié en décembre 2020²².

49. La pandémie de COVID-19 et la crise en Ukraine ont provoqué de nouvelles perturbations, notamment sur les itinéraires de transport routier. Comme indiqué précédemment, pendant la pandémie de COVID-19, la hausse des tarifs du fret maritime a entraîné une intensification du transport ferroviaire entre l'Asie et l'Europe ; toutefois, la crise actuelle perturbe non seulement le fonctionnement du réseau logistique ferroviaire Asie-Europe, mais aussi les voies de transport maritime. La crise a engendré beaucoup d'incertitudes sur plusieurs questions liées au fonctionnement des chaînes d'approvisionnement régionales. Dans l'ensemble, les tarifs du fret ont majoré les coûts de production et les autres coûts, contribuant à l'inflation et freinant la croissance dans de nombreux pays de la région. Les pays recherchent donc désormais des itinéraires de remplacement pour le transport terrestre interrégional entre l'Asie et l'Europe, ce qui pourrait donner lieu à un remaniement important des itinéraires de transport reliant les deux régions par voie terrestre.

2. Nouvelles possibilités de coopération régionale en matière de connectivité interrégionale²³

50. La coopération en matière de transport entre l'Asie et l'Europe conserve son importance malgré les défis actuels, c'est pourquoi il faut continuer à soutenir la mise en place de dispositifs de coordination et de gestion des couloirs de transport, notamment les couloirs de transport interrégionaux, et chercher à mettre au point des cadres réglementaires efficaces pour les couloirs de transport, y compris les couloirs de transport multimodal.

51. Comme on l'a vu avec les mesures prises face à la pandémie en Asie et dans le Pacifique et au-delà, plusieurs mesures pratiques peuvent contribuer à accroître la résilience des couloirs de transport et des autres liaisons de transport face aux chocs extérieurs, notamment les suivantes :

a) La mise au point, le déploiement et la mise en application de solutions numériques pour faciliter l'exploitation optimale des itinéraires et des couloirs de transport terrestre et multimodal ;

b) La simplification et l'harmonisation des règles et réglementations qui faciliteraient l'exploitation des itinéraires/couloirs de transport en cas de perturbations externes ;

c) La promotion de la diversification des itinéraires pour le transport de marchandises, ainsi que de la mise en œuvre de solutions perfectionnées de transport multimodal.

52. Il est également important de trouver des solutions pratiques pour améliorer le bilan environnemental des couloirs et itinéraires de transport terrestre. Cela pourrait passer par la promotion de l'utilisation de modes de transport plus durables, tels que le rail et la navigation intérieure, ainsi que par

²² CESAP, *Connecting Transport Infrastructure Networks in Asia and Europe in Support of Interregional Sustainable Transport Connectivity: Progress in Enhancing Transport Connectivity between Asia and Europe* (Bangkok, 2020).

²³ Cette section est basée sur les conclusions et recommandations (partie I) du Forum régional Asie-Pacifique sur la connexion aux chaînes d'approvisionnement mondiales par les couloirs terrestres interrégionaux et les voies maritimes. Disponible à l'adresse suivante : www.unescap.org/sites/default/d8files/event-documents/June22-23_Conclusions-Recommendations_Final.pdf.

l'introduction d'autres moyens viables de décarbonisation des opérations de transport terrestre ou multimodal.

53. Pour que la connectivité de transport interrégional durable continue de se développer, il faut que les conditions suivantes soient réunies :

a) Continuer d'encourager les concertations interrégionales sur les questions liées aux liaisons de transport par voie terrestre afin de faciliter l'échange d'informations et de nouveautés entre les États membres de la CESAP et les pays de diverses régions ;

b) Continuer de fournir une assistance technique aux États membres pour le développement de couloirs de transport durables dans la région Asie-Pacifique ;

c) Renforcer la coopération avec les partenaires de mise en œuvre – notamment les autres commissions régionales et les organismes des Nations Unies, les organisations internationales et sous-régionales et les associations professionnelles du secteur des transports et de la logistique – sur les questions relatives aux couloirs de transport et à la connectivité interrégionale ;

d) Poursuivre l'élaboration de cadres conceptuels et politiques globaux en vue de la création de couloirs de transport plus durables sur le plan environnemental (ou plus verts).

B. Connectivité maritime durable

54. Du fait de l'importance du transport maritime pour les chaînes logistiques mondiales, la connectivité maritime est une considération fondamentale pour les pays en développement d'Asie et du Pacifique, dont bon nombre sont des pays côtiers ou encore des petits États insulaires en développement. La région occupe également une position dominante dans les principales activités de transport maritime, telles que les industries de la construction navale, de l'armement et du démantèlement de navires. Les défis à relever pour rendre la connectivité maritime de l'Asie et du Pacifique plus durable et plus inclusive sont en constante évolution et exigent à la fois des politiques nationales adaptées et une coopération régionale renforcée.

1. Connectivité maritime durable : problématiques anciennes et nouvelles

55. Dans ce domaine, l'enjeu traditionnel majeur est de combler le fossé de la connectivité maritime pour favoriser une croissance plus inclusive. La puissance économique des pays d'Asie et du Pacifique varie fortement en fonction de la taille de la population, de l'étendue de leur territoire et de leur tissu industriel. Cette concentration et ces écarts de puissance économique et de volume d'échanges entre les pays ont une incidence sur les capacités d'investissement et sur le développement technologique dans les secteurs portuaire et logistique des pays membres. Ainsi, il est particulièrement difficile pour les îles du Pacifique d'obtenir des ressources financières pour investir dans des installations portuaires ou développer une infrastructure de transport intégrée, ce qui limite les possibilités d'établir des connexions efficaces avec la chaîne d'approvisionnement mondiale. Pour les services de transport maritime et de logistique dans le Pacifique, la coopération économique avec d'autres pays est limitée en raison de contraintes géographiques et

économiques, ce qui crée un cercle vicieux de stagnation du développement économique²⁴.

56. Les politiques nationales et sectorielles jouent un grand rôle lorsqu'il s'agit d'améliorer la connectivité maritime. Les stratégies de développement des grands ports qui traitent des volumes de 20 millions d'unités équivalent vingt pieds sont très différentes des celles des petits ports qui traitent 100 000 unités équivalent vingt pieds. Par exemple, dans le cas des pays insulaires du Pacifique, la plupart des ports sont adaptés à des terminaux polyvalents plutôt qu'à des terminaux dédiés aux conteneurs. On prend de plus en plus conscience de l'importance d'établir un plan directeur relatif au développement portuaire à moyen et long terme au niveau national et d'un plan visant à intégrer les ports à l'ensemble de l'infrastructure nationale de transport. Pourtant, de nombreux pays ont du mal à mettre en place des politiques de transport intégrées pour les raisons suivantes : fragmentation des pouvoirs et de la responsabilité en matière de développement des infrastructures de transport, intérêts divergents entre les ministères concernés, les administrations centrales et locales pour ce qui touche au développement portuaire, et manque fréquent de coordination²⁵.

57. Assurer la résilience et la durabilité environnementale des services maritimes et portuaires est un autre enjeu majeur pour la région, qui a connu un rythme élevé de développement portuaire ces dernières années. Actuellement, il existe un schisme dans la région Asie-Pacifique entre les pays qui ont de grandes ambitions en matière de décarbonisation du transport maritime et les autres pays qui peinent à y parvenir, faute de moyens d'investissement, ou en raison de lacunes technologiques, de cadres institutionnels et juridiques insuffisants et d'un manque de capacités humaines. De nouvelles réglementations ne permettront sans doute pas de remédier à ce problème, mais on pourrait combler cet écart en diffusant des informations sur les initiatives et les pratiques optimales et les plus novatrices en matière de décarbonisation du transport maritime.

58. Un exemple d'une telle initiative, soutenue par la CESAP, est la déclaration de Clydebank pour les couloirs de navigation verts (Clydebank Declaration for Green Shipping Corridors), adoptée lors de la vingt-sixième session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, qui vise à établir des routes maritimes sans aucune émission entre deux ou plusieurs ports. Vingt-quatre pays, dont dix États membres de la Commission, ont signé cette déclaration, s'engageant à agir collectivement pour mettre sur pied et rendre viables, d'ici à 2025, plusieurs couloirs maritimes verts. Un couloir maritime vert est un itinéraire maritime caractérisé par l'utilisation de carburants et de technologies réputés sobres en émission ou sans aucune émission tout au long de leur cycle de vie, le but étant d'éliminer les émissions de gaz à effet de serre à tous les niveaux afin de parvenir à la décarbonisation du secteur au plus tard en 2050. Le premier accord de ce type a été conclu par les organismes portuaires de Los Angeles (États-Unis d'Amérique) et de Shanghai (Chine), et un deuxième a été conclu par la direction des affaires maritimes et portuaires de Singapour et l'autorité portuaire de Rotterdam. Si davantage d'États membres de la CESAP se ralliaient à cette initiative ou à des initiatives similaires, l'impact sur la décarbonisation du secteur des transports maritimes serait immédiat.

²⁴ CESAP, *Status Report on Sustainable and Resilient Ports and Maritime Connectivity in the Pacific Region* (Bangkok, 2022).

²⁵ CESAP, *Supporting a Shift to Greater Sustainability in Selected Ports of Asia* (Bangkok, 2022).

59. Cela dit, certains pays de la région sont confrontés à une pénurie d'experts et de travailleurs qualifiés dans le secteur maritime. Si le secteur portuaire est incontestablement entré dans l'ère de l'information et de l'hyperconnexion, de nombreux ports de la région ne sont toujours pas en mesure d'améliorer les capacités de travail de leurs employés pour ce qui touche aux technologies de l'information. Qui plus est, il faut beaucoup de temps pour obtenir un consensus entre les parties prenantes en ce qui concerne le transfert du personnel ainsi que les activités d'éducation et de formation, rendues nécessaires par l'automatisation et l'informatisation des terminaux. La demande de traitement des opérations en ligne a augmenté en raison de la pandémie, mais le développement et les activités de formation sur les systèmes informatiques et la réorganisation nécessaire des procédures opérationnelles n'ont pas suivi les évolutions de la demande.

60. Certains pays se heurtent à des difficultés dues à la pénurie de travailleurs qualifiés dans des domaines spécialisés et de haute technologie, et dans d'autres, le vieillissement de la population active ou la pénurie de main-d'œuvre devient problématique. Certains pays font appel à des travailleurs âgés et à de la main-d'œuvre étrangère pour contrebalancer la pénurie de travailleurs, de gens de mer et de chauffeurs routiers notamment, et s'efforcent d'y remédier en développant l'informatisation et l'automatisation, mais le fond du problème, c'est-à-dire le manque de main-d'œuvre, reste entier. Il est important de rappeler que les secteurs de la navigation et des ports sont encore des filières à prédominance masculine. Dans certains ports, les installations automatisées et les dispositifs d'information sont gérés par des techniciennes, mais sur le plan de l'égalité des sexes et de l'autonomisation des femmes, le secteur maritime et portuaire a encore beaucoup à faire.

61. Enfin, pour pouvoir prendre des décisions avec discernement, il faut disposer de statistiques et de données fiables, mais dans certains pays, on manque de données statistiques pertinentes, raison pour laquelle il est difficile d'analyser précisément la situation actuelle et de se projeter dans l'avenir. Par exemple, dans les statistiques sur le trafic portuaire par pays compilées par la CNUCED, il n'existe pas de statistiques pour 13 des États membres de la CESAP, notamment les petits États insulaires en développement. Sans ces statistiques élémentaires, il est impossible de définir un plan de développement portuaire fondé sur la demande et le volume de trafic portuaire pour tel ou tel pays. Dans certains pays où les systèmes de collecte et de gestion des statistiques sont lacunaires, on a toujours recours à des procédures manuelles, ce qui rend difficile le traitement rapide et précis des données.

2. **Nouvelles possibilités de coopération régionale en matière de connectivité maritime durable**²⁶

62. Pour combler les lacunes en matière de connectivité maritime en Asie et dans le Pacifique, il faut des stratégies de développement du transport maritime qui soient détaillées, s'inscrivent dans la durée et soient adaptées, les facteurs multidimensionnels ainsi que la diversité et les caractéristiques de chaque pays et sous-région de la région Asie-Pacifique devant également être pris en compte. Actuellement, le secrétariat travaille avec certains pays d'Asie du Sud-Est et du Pacifique sur des politiques nationales de connectivité maritime et portuaire durable visant à créer des chaînes d'approvisionnement

²⁶ Cette section est basée sur les conclusions et recommandations (partie II) du Forum régional Asie-Pacifique sur la connexion aux chaînes d'approvisionnement mondiales par les couloirs terrestres interrégionaux et les voies maritimes. Disponible à l'adresse suivante : www.unescap.org/sites/default/d8files/event-documents/June22-23_Conclusions-Recommendations_Final.pdf.

résilientes et efficaces. Ces travaux se concentrent sur les aspects économiques, sociaux et environnementaux de la connectivité maritime, en tenant compte du contexte national propre aux pays en question. Les résultats de ces travaux seront présentés lors du prochain forum régional sur la connectivité maritime durable de manière à faire connaître les meilleures pratiques et à recenser les possibilités de renforcer la coopération régionale.

63. La promotion d'initiatives de transport maritime plus durable sur le plan environnemental (autrement dit plus « vert »), telles que les couloirs de transport maritime verts, passera par une action régionale stratégique mobilisant la coopération régionale et les partenariats avec un large éventail de parties prenantes. Seront appelés à intervenir les organismes gouvernementaux, les organisations internationales, les institutions sous-régionales, les banques multilatérales de développement, les centres de recherche et le secteur privé. Un système de coopération régionale comprenant une approche par étapes et un plan d'action détaillé concernant la mise en place concrète de couloirs de transport maritime verts sur certains itinéraires serait très utile pour inciter les acteurs publics et privés concernés à s'engager dans de telles initiatives.

64. Enfin, il est nécessaire de mener des recherches plus approfondies sur la connectivité maritime, notamment entre la région de l'ASEAN et le Pacifique. Cette activité pourrait s'appuyer sur les travaux des banques multilatérales de développement dans ce domaine, qui ont déjà donné des résultats concrets. Le secrétariat, qui connaît bien les défis qui se posent et les possibilités qui s'offrent aux membres et aux membres associés, devrait développer les projets de recherche, de renforcement des capacités et de formation en coopération avec les organismes internationaux et régionaux afin de renforcer la connectivité maritime durable et le développement des ports.

IV. Questions portées à l'attention du Comité

65. Le Comité des transports est invité à prendre les mesures suivantes :

a) Faire part de ses observations et donner des orientations au secrétariat sur les activités qui sont en cours ou prévues dans le domaine des réseaux de transport et de logistique efficaces et résilients et de la mobilité pour la croissance économique, notamment s'agissant du nouveau document sur l'échange électronique d'informations qu'il est proposé d'annexer à l'Accord intergouvernemental sur le Réseau ferroviaire transasiatique ;

b) Se féliciter de l'élaboration des « Lignes directrices pour l'harmonisation des lois nationales relatives au transport multimodal en Asie et dans le Pacifique » ;

c) Accueillir favorablement la révision de l'Accord sous-régional type relatif à la facilitation des transports, qui aborde les dispositions à prendre en cas de crise dans le cadre des accords de transport routier ;

d) Appeler à un soutien renouvelé pour améliorer les liaisons de transport dans les pays en situation particulière, notamment par des initiatives telles que l'élaboration d'une stratégie régionale pour accélérer la transformation numérique du secteur ferroviaire en Asie et dans le Pacifique ;

e) Accueillir avec intérêt les approches fondées sur des observations factuelles visant à améliorer la planification, le développement et la modernisation du système de transport régional, et, en particulier, l'initiative visant à créer une plateforme interactive – le Réseau de transport Asie-Pacifique, en invitant les membres et les membres associés à collaborer étroitement avec le secrétariat pour tester l'interface et signaler toute

information utile sur la situation actuelle des tronçons des réseaux - qu'il s'agisse de segments du Réseau routier asiatique, du Réseau ferroviaire transasiatique, ou encore du réseau de ports secs ou des réseaux maritimes.

f) Prendre note des conclusions du Forum régional Asie-Pacifique sur la connexion aux chaînes d'approvisionnement mondiales par les couloirs terrestres interrégionaux et les voies maritimes. Ce faisant, le Comité est invité à demander au secrétariat de donner suite à la proposition de concevoir une modalité régionale pour implanter des couloirs de navigation verts et de continuer à soutenir les initiatives visant à développer les couloirs de transport terrestre et multimodal en Asie et dans le Pacifique, notamment en explorant de nouveaux itinéraires et de nouveaux couloirs de transport entre les régions.
