Nations Unies ESCAP/CTR(8)/9

Conseil économique et social

Distr. générale
29 novembre 2024

Français
Original : anglais

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

Huitième session
Bangkok, 5-7 novembre 2024

Rapport du Comité des transports sur les travaux de sa huitième session

I. Questions portées à l'attention de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique

1. Les décisions ci-après, adoptées par le Comité des transports, sont portées à l'attention de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique :

Décision 1

Le Comité des transports, ayant examiné l'état d'avancement de la mise en œuvre du Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (2022-2026), constate les progrès accomplis dans sa mise en œuvre et invite instamment les États membres, avec la participation des acteurs et partenaires concernés, d'intensifier la coopération et d'achever de mettre en œuvre ce programme d'ici à la fin 2026, conformément aux priorités nationales et selon qu'il conviendra.

Décision 2

Le Comité des transports, ayant pris note des résultats de la quatrième Conférence internationale sur les petits États insulaires en développement et dans le cadre des préparatifs de la troisième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral, appelle à renforcer la collaboration pour répondre aux besoins de connectivité des pays les moins avancés, des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement de l'Asie et du Pacifique. À cet égard, le Comité invite les membres et les membres associés, avec le soutien des partenaires concernés, à envisager de prendre des mesures supplémentaires et à trouver de nouvelles modalités de coopération pour faciliter l'accès de ces pays aux marchés internationaux, en prenant note des mesures recommandées par les participant(e)s au dialogue régional de 2024 sur la connectivité maritime durable, et les encourage à favoriser une connectivité ininterrompue pour tous, y compris pour les pays en développement sans littoral.

Merci de recycler

Décision 3

Le Comité des transports se félicite des efforts que continuent de déployer les membres et les membres associés pour améliorer les infrastructures et la connectivité opérationnelle en Asie et dans le Pacifique et prend note des nouveaux amendements aux Accords intergouvernementaux sur le Réseau routier asiatique, le Réseau ferroviaire transasiatique et les ports secs, y compris la nouvelle annexe à l'Accord intergouvernemental sur le Réseau ferroviaire transasiatique concernant les principes généraux relatifs à l'échange électronique d'informations entre les compagnies ferroviaires et entre celles-ci et les organismes de contrôle. Le Comité note l'adoption de la Stratégie 2030 sur l'accélération de la transformation numérique du rail dans la région Asie-Pacifique par le Groupe de travail sur le Réseau ferroviaire transasiatique. Le Comité demande également au secrétariat de poursuivre ses efforts de collaboration afin de faciliter la connectivité et la durabilité des transports aux niveaux régional et interrégional, dans la limite de ses mandats et de ses ressources.

Décision 4

Le Comité des transports prend note des principaux éléments de la feuille de route régionale visant à soutenir la coopération à l'échelle de la région en vue d'un déploiement plus large de systèmes de transport intelligents et durables en Asie et dans le Pacifique, que les États membres pourraient souhaiter utiliser, sur une base volontaire, pour déployer des systèmes de transport intelligents, et demande au secrétariat, dans la limite de ses mandats et de ses ressources, d'aider les États membres intéressés, à leur demande et avec le soutien des partenaires concernés, le cas échéant, à élaborer et à mettre en œuvre leurs plans et stratégies en matière de transport intelligent, si nécessaire.

Décision 5

Le Comité des transports note les progrès réalisés dans le domaine de la mobilité et de la logistique à faible émission de carbone et engage les membres et les membres associés, avec la participation des parties prenantes et des partenaires concernés, selon qu'il conviendra, à continuer de soutenir des projets sur la transition vers une mobilité et une logistique à faible émission de carbone en Asie et dans le Pacifique, en particulier pour remédier aux vulnérabilités des petits États insulaires en développement de la région.

Décision 6

Le Comité des transports note l'action menée par les États membres pour mettre en œuvre des politiques de transport urbain qui améliorent la sécurité routière et tiennent compte de l'inclusion sociale. Il engage les États membres à promouvoir l'innovation dans les systèmes de transport urbain des villes de la région Asie-Pacifique et à partager des informations et des modalités, en prenant comme point de référence les orientations que le secrétariat élabore actuellement.

Décision 7

Le Comité des transports note les activités menées dans le cadre du Plan d'action régional pour l'Asie et le Pacifique pour la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030), reconnaît le rôle joué par le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière qui contribue aux progrès en matière de sécurité routière dans la région grâce à des projets d'assistance

technique ciblés et à la demande et prie instamment les États membres de poursuivre et d'intensifier les efforts visant à promouvoir et à améliorer la sécurité routière dans la région.

Décision 8

Le Comité des transports prie le secrétariat d'engager un processus de consultation, selon qu'il conviendra et dans la limite des ressources existantes, en présentiel et en ligne, avec les membres et les membres associés et avec la participation des parties prenantes concernées, en vue de l'élaboration du projet de la prochaine phase du Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique, qui doit être examiné lors de la cinquième Conférence ministérielle sur les transports en 2026, en s'appuyant sur les résultats de la mise en œuvre du Programme d'action régional et de la résolution 78/148 de l'Assemblée générale, dans laquelle la période de dix ans commençant le 1er janvier 2026 a été proclamée Décennie des Nations Unies pour les transports durables.

II. Organisation

A. Ouverture, durée et organisation de la session

2. Le Comité a tenu sa huitième session à Bangkok du 5 au 7 novembre 2024. La session a été ouverte par la Secrétaire exécutive de la Commission. Le Secrétaire permanent du Ministère thaïlandais des transports, M. Chayatan Phromsorn, et l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière ont formulé des remarques.

B. Participation

3. Les États membres ci-après étaient représentés : Arménie, Australie, Azerbaïdjan, Bangladesh, Cambodge, Chine, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Fidji, France, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d'), Japon, Kazakhstan, Kirghizistan, Malaisie, Maldives, Mongolie, Népal, Ouzbékistan, Pakistan, Philippines, République de Corée, République démocratique populaire lao, République populaire démocratique de Corée, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sri Lanka, Tadjikistan, Thaïlande, Timor-Leste, Turkménistan, Türkiye et Viet Nam.

4. Les représentantes et représentants des observateurs permanents ci-après ont participé à la session : Allemagne, Mexique et Suisse. Les représentantes et représentants du Saint-Siège, observateur auprès de l'Organisation des Nations Unies, y ont également participé.

5. Les bureaux du Secrétariat de l'ONU et entités des Nations Unies ci-après étaient représentés : Commission économique pour l'Europe, Organisation mondiale de la Santé, Programme des Nations Unies pour le développement, Programme des Nations Unies pour l'environnement et secrétariat de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière.

6. Les organisations intergouvernementales ci-après étaient représentées : Banque asiatique de développement, Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures, Forum international des transports et Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires.

7. Les organisations non gouvernementales, organisations de la société civile et autres organismes ci-après étaient représentés : Asian Institute of Transport Development ; Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales ; Association thaïlandaise des systèmes de transport intelligents ; Association thaïlandaise des transitaires internationaux ; International Federation of Freight Forwarders Associations ; International Motor Vehicle Inspection Committee ; Institute of Road Traffic Education ; Partenariat pour des transports écologiques, à faible émission de carbone.

8. Conformément à l'article 12 du Règlement intérieur de la Commission, le Bureau a examiné les accréditations des représentant(e)s des États membres et en a rendu compte au Comité. Les pouvoirs des représentant(e)s de 34 États membres ont été jugés en bonne et due forme. Prenant acte du Rapport de la Commission de vérification des pouvoirs présenté à l'Assemblée générale à sa soixante-dix-huitième session[1], et conformément à la résolution 396 (V) de l'Assemblée en date du 14 décembre 1950, le Bureau a décidé de reporter toute décision relative à l'accréditation des représentant(e)s du Myanmar pour la huitième session du Comité jusqu'à ce que l'Assemblée générale se prononce sur la représentation du Myanmar.

9. Le Comité a pris note du rapport oral du Bureau sur les accréditations.

C. Élection du Bureau

10. Le Comité a élu le Bureau suivant :

Président :	M. Abdul Latheef Mohamed (Maldives)
Vice-Président(e)s :	Mme E.A.S. Wijayanthi Edirisinghe (Sri Lanka) M. Faiyaz Murshid Kazi (Bangladesh)

D. Ordre du jour

11. Le Comité a adopté l'ordre du jour suivant :

1. Ouverture de la session :
    a) Allocutions d'ouverture ;
    b) Élection du Bureau ;
    c) Adoption de l'ordre du jour.
2. Examen de la mise en œuvre du Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (2022-2026).
3. Les grands enjeux du transport :
    a) Un réseau de transport, un maillage logistique et une mobilité efficients et résilients pour la croissance économique ;
    b) Des systèmes et services de transport écologiquement viables ;
    c) Des transports et une mobilité sûrs et inclusifs.

[1] A/78/605.

4. Préparatifs de la cinquième Conférence ministérielle sur les transports et de la prochaine phase du Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique.

5. Questions diverses.

6. Adoption du rapport du Comité des transports sur les travaux de sa huitième session.

E. Manifestations parallèles

12. Les manifestations ci-après se sont tenues parallèlement à la session du Comité :

a) 5 novembre 2024 : manifestation parallèle intitulée « Mobilité intelligente dans l'ASEAN : perspectives et enjeux pour le Programme 2030 », organisée par le secrétariat, le Ministère de l'aménagement du territoire, des infrastructures et des transports de la République de Corée et la Mission de la République de Corée auprès de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est ;

b) 5 novembre 2024 : manifestation spéciale intitulée « Améliorer la sécurité des deux-roues motorisés : sauver la vie des usagers de la route vulnérables », organisée par le secrétariat, l'ambassade de France en Thaïlande, l'Institut de recherche sur l'Asie du Sud-Est contemporaine et le secrétariat de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière ;

c) 6 novembre 2024 : manifestation parallèle intitulée « Transition vers la mobilité électrique dans les transports publics : cadres de collaboration et mécanismes de financement », organisée par le secrétariat, le centre chinois Global Sustainable Transport Innovation and Knowledge Centre et l'ambassade du Bangladesh en Thaïlande ;

d) 7 novembre 2024 : manifestation parallèle intitulée « Promouvoir un réseau portuaire durable pour l'Asie et le Pacifique », organisée par le secrétariat, l'Autorité portuaire de Busan, l'Institut maritime coréen et le Ministère des océans et de la pêche de la République de Corée ;

e) 7 novembre 2024 : manifestation parallèle intitulée « Connectivité, durabilité et résilience du transport de marchandises en Asie du Sud-Est, en Asie du Nord et en Asie centrale », organisée par le secrétariat et le Forum international des transports ;

f) 7 novembre 2024 : manifestation parallèle intitulée « Table ronde des partenaires de développement : renforcer la portée de l'aide au développement au cours de la prochaine décennie », organisée par le secrétariat.

III. Compte rendu des travaux

13. Les débats tenus pendant la session ont été résumés dans un compte rendu des travaux (voir annexe II).

Annexe I

Liste des documents

Cote du document	*Titre du document*	*Point de l'ordre du jour*
Distribution générale		
ESCAP/CTR(8)/1	Ordre du jour provisoire	1 c)
ESCAP/CTR(8)/1/Add.1	Ordre du jour provisoire annoté	1 c)
ESCAP/CTR(8)/2	Examen de la mise en œuvre du Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (2022-2026)	2
ESCAP/CTR(8)/3	Connectivité et logistique des transports terrestres et maritimes dans la région Asie-Pacifique et entre les régions	3 a)
ESCAP/CTR(8)/4	Présentation générale de la feuille de route régionale visant à soutenir la coopération à l'échelle de la région en vue d'un déploiement plus large de systèmes de transport intelligents et durables en Asie et dans le Pacifique	3 b)
ESCAP/CTR(8)/5	Progrès en matière de mobilité et de logistique à faible émission de carbone	3 b)
ESCAP/CTR(8)/6	Orientations relatives à l'amélioration de l'inclusion sociale et des innovations dans les systèmes de transport urbain des villes de la région Asie-Pacifique	3 c)
ESCAP/CTR(8)/7	Progrès en matière de sécurité routière	3 c)
ESCAP/CTR(8)/8	Préparatifs de la cinquième Conférence ministérielle sur les transports et de la prochaine phase du Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique	4
ESCAP/CTR(8)/9	Rapport du Comité des transports sur les travaux de sa huitième session	
Distribution limitée		
ESCAP/CTR(8)/L.1	Projet de rapport	6

Note : les informations destinées aux participant(e)s, la liste des participant(e)s et le programme provisoire sont disponibles à l'adresse suivante : www.unescap.org/events/2024/committee-transport-eighth-session.

Annexe II

Compte rendu des travaux

I. Introduction

1. Le compte rendu des travaux présente une synthèse des échanges et des débats tenus lors de la huitième session du Comité des transports.

II. Résumé des débats

A. Examen de la mise en œuvre du Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (2022-2026) (point 2 de l'ordre du jour)

2. Le Comité était saisi de la note du secrétariat sur l'examen de la mise en œuvre du Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (2022-2026) (ESCAP/CTR(8)/2).

3. Les représentantes et représentants des États membres ci-après ont fait des déclarations : Arménie, Azerbaïdjan, Bangladesh, Chine, Fédération de Russie, Fidji, Indonésie, Japon, République de Corée et Thaïlande.

4. Le Comité a pris note des progrès accomplis dans la mise en œuvre du Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (2022-2026), notant qu'il fallait assurer un financement suffisant, souple et adaptable pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement.

5. Le Comité a estimé que la connectivité des transports jouait un rôle crucial en ce sens qu'elle stimulait la croissance économique et les flux commerciaux et qu'elle améliorait l'intégration régionale. De nombreux États membres ont décrit les activités qu'ils menaient pour mettre en œuvre les Accords intergouvernementaux sur le Réseau routier asiatique, sur le Réseau ferroviaire transasiatique et sur les ports secs, en accordant l'attention voulue à la transition numérique et à la réduction des émissions de carbone du secteur du transport de marchandises (maritime et terrestre).

6. Le Comité a été informé de l'importance de la modernisation des infrastructures portuaires et maritimes, notamment de la création de mégaports qui facilitaient le commerce, l'intégration de la chaîne d'approvisionnement mondiale et la connectivité maritime. Il a également été informé d'initiatives pertinentes, notamment de l'utilisation de la route maritime du Nord, mentionnée par un État membre, de l'établissement du Partenariat du Pacifique bleu pour le transport maritime (Pacific Blue Shipping Partnership) et de l'introduction d'un système portuaire en ligne, l'objectif étant d'améliorer la sécurité, la durabilité et l'efficacité de la connectivité maritime dans la région.

7. Le Comité a examiné le rôle de la transition numérique dans le développement du transport durable, en se référant aux exemples d'utilisation de technologies de transport intelligentes et numériques pour améliorer l'efficacité de la logistique, telles que les douanes numériques ; les systèmes de couloirs numériques ; les certificats électroniques visant à faciliter le transport maritime transfrontière ; le suivi du trafic en temps réel et la billetique. Il a également examiné l'utilisation de systèmes de transport intelligents pour améliorer la fluidité du trafic, renforcer la sécurité, optimiser

les opérations de transport et explorer plus avant l'utilisation d'un système de tarification routière électronique. Certain(e)s représentant(e)s ont noté l'introduction et l'intégration de technologies nouvelles et émergentes pour la numérisation des transports, telles que les mégadonnées, la chaîne de blocs, le transport autonome et l'intelligence artificielle.

8. Concernant la nécessité de poursuivre la décarbonisation du secteur des transports, le Comité a été informé de plusieurs initiatives relatives à la mobilité électrique, notamment la promotion des véhicules électriques et de l'infrastructure y relative, en particulier l'introduction des véhicules électriques dans les transports publics. On a insisté sur le fait qu'il fallait réduire la dépendance à l'égard des combustibles fossiles en intégrant les énergies propres ou en recourant à des carburants de remplacement. Un(e) représentant(e) a mis en évidence les investissements qu'il fallait réaliser pour que les transports deviennent sobres en carbone. Un(e) autre représentant(e) a souligné que les technologies relatives aux véhicules à énergie propre continuaient d'évoluer au vu de la rapidité des innovations et qu'il fallait tenir compte de l'évolution de l'ensemble de la chaîne de valeur pour une adoption massive.

9. Le Comité a noté qu'il fallait améliorer les transports urbains, notamment en donnant la priorité aux solutions de mobilité urbaine publique, non motorisée et durable et en mettant en place des systèmes de transport public rapide et de métro léger. Un(e) représentant(e) a mentionné que l'indice de transport urbain durable, que le secrétariat a établi à des fins d'évaluation volontaire, était utile pour évaluer les résultats du transport urbain et déterminer les domaines à améliorer.

10. Le Comité a noté que la sécurité routière dans la région restait un problème important. Des représentant(e)s ont indiqué dans quels domaines les politiques nationales relatives au transport étaient conformes au Plan d'action régional pour l'Asie et le Pacifique pour la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) et souligné les mesures qui étaient prises pour accélérer le mouvement dans le sens d'une coopération dans les domaines concernés. Le Comité a été informé de diverses initiatives prises par les États membres pour améliorer la sécurité routière, notamment : a) les travaux visant à renforcer leur capacité à adopter les normes des Nations Unies en matière de sécurité routière ; b) la priorité donnée aux solutions de transport sûres ; c) la mise en œuvre de systèmes de couloirs numériques qui optimisent la sécurité ; d) le lancement de campagnes pour la sécurité routière ; e) l'amélioration de la sécurité de l'infrastructure routière ; f) le renforcement des mesures de répression visant à réduire le nombre d'accidents de la route et de décès ; g) la mise en œuvre de projets visant à promouvoir des transports sûrs et sans danger. En outre, le Comité a pris note de la demande d'assistance technique adressée au secrétariat par un(e) représentant(e) en vue d'améliorer la sécurité routière.

11. Certain(e)s représentant(e)s ont réaffirmé que l'inclusivité était un aspect important du développement du transport durable, notant les mesures visant à assurer des systèmes de transport sûrs, inclusifs et accessibles à toutes et à tous. Un(e) représentant(e) a insisté sur les solutions de transport n'acceptant que des femmes et les sièges réservés aux personnes handicapées.

B. Les grands enjeux du transport (point 3 de l'ordre du jour)

Un réseau de transport, un maillage logistique et une mobilité efficients et résilients pour la croissance économique (point 3 a) de l'ordre du jour)

12. Le Comité était saisi de la note du secrétariat sur la connectivité et la logistique des transports terrestres et maritimes dans la région Asie-Pacifique et entre les régions (ESCAP/CTR(8)/3).

13. Les représentantes et représentants des États membres ci-après ont fait des déclarations : Arménie, Azerbaïdjan, Bangladesh, Chine, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Fidji, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d'), Japon, Kazakhstan, Mongolie, Ouzbékistan, République de Corée, République démocratique populaire lao, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Tadjikistan, Thaïlande et Türkiye.

14. Un représentant du Forum international des transports, une organisation intergouvernementale, a également fait une déclaration.

15. Les représentants des organisations non gouvernementales, des organisations de la société civile et d'autres organismes ci-après ont également fait des déclarations : Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales et International Federation of Freight Forwarders Associations.

16. Le Comité a noté le rôle de la connectivité des transports terrestres grâce au Réseau routier asiatique et au Réseau ferroviaire transasiatique, qui ont tous deux contribué à la coopération et à l'intégration économiques dans la région. Plusieurs représentant(e)s ont souligné que des initiatives nationales récentes et en cours visant à construire de nouvelles routes et lignes ferroviaires, à améliorer la qualité des itinéraires et à compléter les liaisons manquantes avaient renforcé la connectivité des infrastructures le long des réseaux. À cet égard, un(e) représentant(e) a souligné que les aléas naturels occasionnaient chaque année des dommages importants aux infrastructures de transport dans le monde entier, en particulier dans les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire et que des efforts de collaboration continus devaient être déployés pour renforcer la résilience des infrastructures de transport.

17. Plusieurs représentant(e)s ont déclaré qu'ils (elles) s'attachaient à améliorer la connectivité opérationnelle le long du Réseau routier asiatique, notamment dans le cadre d'accords bilatéraux ou sous-régionaux relatifs au transport routier ou en adhérant à des conventions internationales liées au transport.

18. Plusieurs représentant(e)s ont rappelé que le Réseau ferroviaire transasiatique jouait un rôle important pour la promotion de la connectivité de transport durable et décrit les initiatives qu'ils (elles) menaient en vue de développer le transport ferroviaire international, notamment par le développement de liaisons ferroviaires transfrontalières ; la mise en place de couloirs ferroviaires multimodaux ; l'électrification de l'infrastructure ferroviaire, du matériel roulant et des systèmes de signalisation ; la construction d'un réseau de chemin de fer à grande vitesse ; la modernisation des liaisons ferroviaires ; le développement des infrastructures de transport en transit et la construction de terminaux intermodaux et de ports secs.

19. Un(e) représentant(e) a réaffirmé l'importance de l'annexe à l'Accord intergouvernemental sur le Réseau ferroviaire transasiatique récemment adoptée qui comprend les principes généraux relatifs à l'échange électronique

d'informations entre les compagnies ferroviaires et entre celles-ci et les organismes de contrôle en vue d'améliorer l'efficacité des passages aux frontières le long du Réseau ferroviaire transasiatique et exhorté les parties contractantes à l'Accord à déposer leur instrument d'acceptation de sorte que la nouvelle annexe puisse entrer en vigueur.

20. Certain(e)s représentant(e)s ont noté que la dématérialisation des opérations de transport contribuait à améliorer leur efficacité, leur sécurité et leur résilience, et fait référence à cet égard à l'adoption de la Stratégie 2030 sur l'accélération de la transformation numérique du rail dans la région Asie-Pacifique par le Groupe de travail sur le Réseau ferroviaire transasiatique lors de sa huitième réunion, ainsi qu'à la Déclaration de Moscou sur l'accélération de la transformation numérique du transport ferroviaire en Asie et dans le Pacifique. Des représentant(e)s ont demandé au secrétariat de mener des activités supplémentaires, notamment de renforcement des capacités, en vue de poursuivre la transition numérique des chemins de fer afin d'accroître la compétitivité du transport ferroviaire dans la région.

21. Le Comité a été informé des évolutions récentes relatives aux ports secs dans la région qui ont contribué à faciliter le transfert de fret entre les modes de transport, ce qui avait amélioré l'efficacité du transport de marchandises et favorisé le commerce dans la région. Il a pris note des initiatives prises en vue de développer et de moderniser les installations des ports secs et des plans visant à les intégrer aux couloirs de transport multimodal.

22. Le Comité a pris note des progrès réalisés en ce qui concerne l'introduction et le déploiement des technologies numériques en vue de renforcer l'efficacité des systèmes de transport et de logistique, en particulier dans les pays en développement sans littoral, et l'adoption de véhicules routiers autonomes et de solutions numériques visant à faciliter le franchissement des frontières. Prenant acte des travaux du secrétariat sur la cybersécurité ferroviaire, un(e) représentant(e) a engagé le secrétariat à intensifier ses activités relatives à la cybersécurité des transports, notamment en invitant les pays à intégrer ces préoccupations dans la conception, la planification et l'exploitation des systèmes de transport.

23. Le Comité a été informé de la création de nouveaux couloirs de transport, notamment ceux qui relient par la route ou le rail les différentes sous-régions de l'Asie et du Pacifique. Il a pris note des progrès réalisés dans la mise en œuvre de mesures de facilitation des transports visant à réduire les engorgements sur les itinéraires de transport, notamment l'examen des moyens : a) d'établir un nouveau système international d'assurance des véhicules motorisés (connu sous le nom de système de cartes) et b) de développer les itinéraires de transport multimodal et d'intégrer davantage les divers modes de transport afin d'optimiser la circulation des marchandises et de réduire les coûts globaux de transport. Constatant l'importance des couloirs de transport, notamment pour les pays en développement sans littoral, plusieurs représentant(e)s ont prié le secrétariat de réaliser des études, notamment sur les pratiques exemplaires qui assurent un bon fonctionnement des couloirs internationaux de transport multimodal.

24. Plusieurs représentant(e)s ont indiqué que les systèmes de transport intelligents et le développement numérique pouvaient renforcer l'efficacité et la résilience des réseaux de transport et de logistique, contribuant ainsi à améliorer la connectivité. Un(e) représentant(e) a souligné les risques de sécurité qu'ils pouvaient également poser pour les infrastructures critiques.

25. Un(e) représentant(e) a demandé au Comité de tirer parti de la Décennie des Nations Unies pour les transports durables et du prochain bilan des contributions déterminées au niveau national à la trentième session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques pour renforcer le lien entre les programmes relatifs au climat et à la connectivité et aux transports, notant qu'il importait de disposer de données fiables et faciles d'accès pour soutenir la prise de décision dans le domaine des systèmes de transport.

26. Le Comité a été informé des activités d'aménagement portuaire que menaient certains États membres dans le contexte des itinéraires de transport multimodal, des plateformes logistiques multimodales et des initiatives de connectivité ininterrompue. Plusieurs représentant(e)s ont reconnu la valeur du dialogue régional sur la connectivité maritime durable en Asie et dans le Pacifique, qui visait à renforcer la coopération et les partenariats dans le secteur du transport maritime et à promouvoir le couloir de navigation vert et les réseaux portuaires durables en vue de décarboniser le secteur du transport maritime.

27. Le Comité a reconnu que les institutions multilatérales et régionales jouaient un rôle essentiel, car elles favorisaient la collaboration régionale et internationale et la participation d'autres parties prenantes en vue de promouvoir l'action climatique et le transport durable. Un(e) représentant(e) a dit être favorable à la promotion de solutions logistiques à faible émission de carbone, notamment à l'aménagement de ports durables, et engagé le secrétariat à poursuivre ses activités en faveur de la décarbonisation du transport maritime. Des représentant(e)s ont souligné le rôle de l'Organisation maritime internationale dans le domaine du transport maritime et ont également mentionné certaines activités menées sous ses auspices.

28. À cet égard, le Comité a été informé des activités que menaient l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales, le Forum international des transports et International Federation of Freight Forwarders Associations afin de promouvoir des opérations de transport de marchandises efficaces et résilientes en soutenant des politiques fondées sur des données factuelles, contribuant ainsi aux progrès du transport par voie navigable vert et la coopération entre le public et le privé aux fins de la promotion de la transition numérique et du transport multimodal.

Des systèmes et services de transport écologiquement viables (point 3 b) de l'ordre du jour)

29. Le Comité était saisi des notes du secrétariat comprenant une présentation générale de la feuille de route régionale visant à soutenir la coopération à l'échelle de la région en vue d'un déploiement plus large de systèmes de transport intelligents et durables en Asie et dans le Pacifique (ESCAP/CTR(8)/4) et faisant état des progrès en matière de mobilité et de logistique à faible émission de carbone (ESCAP/CTR(8)/5).

30. Les représentantes et représentants des États membres ci-après ont fait des déclarations : Azerbaïdjan, Chine, Fédération de Russie, Fidji, Inde, Indonésie, Japon, Kazakhstan, Maldives, Népal, République de Corée, Royaume-Uni, Thaïlande, Türkiye et Viet Nam.

31. Un(e) représentant(e) du Programme des Nations Unies pour l'environnement a également fait une déclaration.

32. Les représentant(e)s des organisations non gouvernementales, des organisations de la société civile et d'autres organismes ci-après ont également fait des déclarations : Asian Institute of Transport Development ; International Federation of Freight Forwarders Associations et Partenariat pour des transports écologiques, à faible émission de carbone.

33. Le Comité a été informé de diverses initiatives et projets mis en œuvre dans les États membres en vue d'améliorer les systèmes de transport public ; de promouvoir la mobilité électrique ; d'introduire des parcs de bus électriques ; d'appliquer des normes d'émission ; de passer à des transports utilisant des énergies renouvelables, notamment l'hydrogène, les biocarburants et l'énergie solaire ; de créer des couloirs de transport durable ; d'électrifier les lignes ferroviaires et de développer des infrastructures pour la mobilité active, notamment des vélos en libre-service, afin d'améliorer l'efficacité, la durabilité et l'accessibilité de la mobilité urbaine et de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des opérations de transport.

34. Le Comité a reconnu les menaces que les changements climatiques faisaient peser sur le développement économique et social de la région Asie-Pacifique et pris acte de la détermination des États membres à atténuer ces changements en promouvant le transport durable et en s'engageant durablement à atteindre les objectifs de neutralité carbone, y compris ceux énoncés dans l'Accord de Paris.

35. Le Comité a noté les liens entre les transports et les changements climatiques. Pour le prochain cycle de contributions déterminées au niveau national, il a demandé aux États membres de formuler des objectifs et des cibles de réduction des émissions du secteur des transports plus ambitieux et réalisables, qui soient en lien avec les objectifs de l'Accord de Paris et tiennent compte des contextes économiques nationaux, afin d'accélérer les progrès vers la neutralité carbone dans le secteur des transports. Un(e) représentant(e) a insisté sur l'utilisation de données et les analyses fondées sur des données probantes pour élaborer des solutions de décarbonisation. Un(e) représentant(e) a noté que chaque personne avait un rôle essentiel à jouer, notamment en adoptant des pratiques durables au quotidien. Un(e) représentant(e) a noté que la Décennie des Nations Unies pour les transports durables avait le potentiel de donner un souffle nouveau à l'action menée dans ce sens et d'assurer la cohérence des activités.

36. Le Comité a souligné l'importance de l'adoption, y compris dans le transport maritime, des carburants de substitution tels que le biodiesel, l'hydrogène, le méthane et le gaz naturel liquéfié, des véhicules hybrides et de la mobilité électrique. Un(e) représentant(e) a indiqué qu'il était nécessaire de rester pragmatique face à ces options, étant donné que l'innovation se poursuivait à un rythme effréné tandis que de nombreux défis subsistaient pour chacune de ces nouvelles technologies et que chaque pays ou région était confronté à un ensemble unique de difficultés ou de caractéristiques difficiles à surmonter.

37. Un(e) représentant(e) a salué le rôle que le mécanisme de coopération régionale sur les transports à faible émission de carbone avait joué en promouvant le transport et la logistique à faible émission de carbone, en favorisant le renforcement de la coopération régionale et en constituant une précieuse plateforme de consultation.

38. Lors du débat sur la coopération supplémentaire à l'appui du Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (2022-2026), plusieurs représentant(e)s ont reconnu

qu'il fallait nouer des partenariats, notamment avec des organisations internationales et des fournisseurs de technologies, pour accélérer le développement des transports à faible émission de carbone.

39. Le Comité a été informé des différents efforts déployés dans les États membres pour exploiter les technologies de transport intelligentes, à savoir : a) le déploiement de systèmes de péage sans arrêt sur les autoroutes, de systèmes de paiement électronique, de véhicules intelligents connectés et de services de gestion intelligente des villes ; b) la réduction de la pollution due aux véhicules et la stimulation de la croissance économique au moyen de technologies novatrices ; c) la création d'une organisation chargée de superviser la mobilité intelligente et le lancement du forum des innovateurs en matière de mobilité ; d) le lancement de systèmes de paiement des billets sans espèce à l'aide de cartes de transport et de plateformes numériques et d'applications mobiles dans les transports publics ; e) le déploiement de systèmes de transport intelligents, de la mobilité en tant que service et de stations intelligentes basées sur le réseau sans fil de cinquième génération (5G) ; f) les technologies telles que les mégadonnées, l'intelligence artificielle et la chaîne de blocs. Le Comité a également été informé des initiatives prises par certains États membres consistant à fournir aux petits États insulaires en développement du Pacifique une aide au développement de la mobilité intelligente et à aider les pays de l'Asie du Sud-Est à renforcer leurs capacités en matière de mobilité intelligente afin de soutenir le déploiement à plus grande échelle de systèmes de transport intelligents et durables. À cet égard, un(e) représentant(e) a pris acte du rôle positif de la feuille de route régionale visant à soutenir la coopération à l'échelle de la région en vue d'un déploiement plus large de systèmes de transport intelligents et durables en Asie et dans le Pacifique dans l'amélioration de la dématérialisation des systèmes de transport.

40. Certains États membres ont noté que l'adoption de véhicules électriques, en particulier dans les transports publics, était une priorité pour la réduction des émissions et souligné qu'il était difficile d'assurer cette transition à l'aide d'énergies renouvelables, à l'appui des objectifs nationaux en matière d'énergies renouvelables.

41. Le Comité a été informé de l'importance qu'il y avait d'améliorer l'efficacité des réseaux de chemin de fer électrifiés et étendus, en vue d'augmenter la part du transport de passagers et de marchandises et d'encourager un transfert modal du transport à moyenne et longue distance de la route vers le rail et les voies navigables.

42. Le Comité a été informé du rôle de la durabilité portuaire et maritime dans la réduction des émissions, ainsi que de la mise en place de couloirs maritimes verts et du déploiement de navires à zéro émission afin de sous-tendre les routes maritimes et les ports à faible taux d'émission. Étant donné qu'il était urgent de réduire les émissions de carbone dans le secteur des transports, le Comité a également été informé qu'il importait d'adopter des politiques et des mesures variées de décarbonisation, relatives notamment aux couloirs maritimes verts, aux initiatives novatrices de promotion de l'efficacité énergétique, à l'utilisation de carburants à faible émission de carbone et de carburants de substitution, à l'utilisation d'alimentations électriques à quai, aux systèmes de transport alimentés par des énergies renouvelables, aux véhicules à émission zéro et aux moteurs électriques et à bicarburation simultanée.

43. Le Comité a souligné l'importance de la coopération et des partenariats entre les États membres, y compris les petits États insulaires en développement, dans le domaine de l'élaboration de programmes d'aide au transport durable et de programmes de coopération.

44. Le Comité a pris note de l'importance des divers efforts visant à soutenir les transitions en matière de transport durable. Les représentant(e)s ont relevé les initiatives d'intégration de couloirs verts dans les systèmes de logistique et de fret qui privilégient des opérations efficaces et respectueuses de l'environnement grâce à l'optimisation des itinéraires et à la réduction du temps d'attente aux douanes. Un(e) représentant(e) a souligné que les options de transport non motorisé devraient être prioritaires, par exemple grâce au développement des infrastructures pour les piétons et les cyclistes, tandis qu'un(e) autre représentant(e) a mis l'accent sur un changement de perspective dans la manière dont la mobilité est planifiée.

45. Le Comité a pris acte de la volonté des États membres de partager leurs connaissances et leurs expériences en matière d'innovation, faisant ainsi progresser les politiques sur la mobilité et la logistique à faible émission de carbone, les véhicules à émission zéro et les technologies de l'information et de la communication afin de contribuer à la durabilité du secteur des transports, tout en reconnaissant les défis et les risques qui subsistent.

46. Un(e) représentant(e) a informé le Comité des conséquences des récentes pluies et inondations sans précédent sur les infrastructures et les services de transport public et demandé un soutien technique sur les technologies et pratiques émergentes dans la planification et le développement d'infrastructures routières et de systèmes de transport public urbain résilients face au climat. Le (la) représentant(e) a également demandé de l'aide pour mener une enquête sur les transports publics auprès des ménages afin de déterminer quels sont les modes de transport public préférés des utilisateurs et d'évaluer la part des modes de transport aux fins de la planification des systèmes de transport en commun sur la base de données probantes.

Des transports et une mobilité sûrs et inclusifs (point 3 c) de l'ordre du jour)

47. Le Comité était saisi de la note du secrétariat présentant les orientations relatives à l'amélioration de l'inclusion sociale et des innovations dans les systèmes de transport urbain des villes de la région Asie-Pacifique (ESCAP/CTR(8)/6) et de la note du secrétariat sur les progrès en matière de sécurité routière (ESCAP/CTR(8)/7).

48. Les représentantes et représentants des États membres ci-après ont fait des déclarations : Azerbaïdjan, Chine, Fédération de Russie, Fidji, Inde, Indonésie, Japon, Kazakhstan, Népal et Thaïlande.

49. Un(e) représentant(e) du Programme des Nations Unies pour l'environnement a également fait une déclaration.

50. Les représentant(e)s des organisations non gouvernementales, des organisations de la société civile et d'autres organismes ci-après ont également fait des déclarations : Asian Institute of Transport Development et International Federation of Freight Forwarders Associations.

51. Le Comité a pris note des initiatives, des politiques et des programmes axés sur l'utilisation de transports inclusifs pour favoriser des retombées sociales positives, notamment par l'application des principes de conception

universelle pour une plus grande accessibilité des personnes handicapées, et sur l'intégration de la perspective de genre dans les transports inclusifs, comme l'amélioration de la sécurité des femmes dans les transports publics. Le Comité a estimé qu'il fallait renforcer les partenariats et la collaboration pour améliorer le transport inclusif dans la région. À cet égard, un(e) représentant(e) a salué le rôle des orientations relatives à l'amélioration de l'inclusion sociale et des innovations dans les systèmes de transport urbain des villes de la région Asie-Pacifique et remercié le secrétariat de les avoir élaborées.

52. Le Comité a souligné que les décès et les blessures dus aux accidents de la route étaient très préoccupants et rappelé que les pays de la région Asie-Pacifique devaient relever ce défi, en prenant note du Plan mondial pour la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) et des 12 cibles mondiales volontaires de performance en matière de sécurité routière. Le Comité a salué les efforts déployés par les États membres en vue d'améliorer la sécurité routière et les progrès accomplis dans la réduction du nombre de morts et de blessés sur les routes de la région. Un(e) représentant(e) a remercié le secrétariat de ses travaux relatifs au progrès de la sécurité routière.

53. Le Comité a pris note des efforts réalisés par les États membres dans différents domaines. Dans le domaine de la gestion et de la direction de la sécurité routière, le Comité a été informé des objectifs ambitieux fixés en vue de réduire le nombre de morts et de blessés sur les routes dans plusieurs États membres, ainsi que des efforts qu'ils déployaient pour élaborer des plans, des stratégies et des programmes en matière de sécurité routière.

54. Le Comité a été informé de diverses initiatives en matière d'infrastructures sûres, notamment de programmes visant à recenser et à sécuriser les lieux à risque, à évaluer et à moderniser les infrastructures routières, à construire des installations de services routiers, à lancer des audits de sécurité routière et à améliorer l'entretien des routes.

55. Le Comité a salué les efforts déployés par les États membres pour se conformer aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière, y compris l'alignement des réglementations nationales en matière de sécurité des véhicules sur les normes des Nations Unies. Ces normes comprennent des réglementations relatives à l'éclairage et à la signalisation des motocycles, à la protection contre l'encastrement à l'arrière et aux dispositifs de protection latérale afin d'améliorer la sécurité des véhicules. Le Comité a également salué les efforts déployés par les États membres en ce qui concerne les initiatives en cours visant à ratifier les conventions des Nations Unies relatives à la sécurité routière.

56. En outre, le Comité a été informé de ce qui suit : a) l'application des règles de circulation, des lois et des règlements appropriés ; b) la modification des règles de circulation pour les véhicules de mobilité personnelle ; c) l'obligation d'immatriculer les cyclomoteurs et les règles relatives au permis de conduire pour leurs conducteurs ; d) les réglementations relatives aux marquages de sécurité routière en Indonésie ; e) le renforcement de l'application des mesures visant à réduire la fréquence de la conduite en état d'ébriété ; f) l'amélioration générale de l'application des lois relatives à la sécurité routière. Le Comité a noté la participation et la contribution des États membres au sein des plateformes multilatérales concernées sur la formulation des normes internationales de sécurité routière.

57. Le Comité a pris note de diverses campagnes et initiatives de formation menées dans les États membres en vue d'améliorer la sensibilisation des usagers de la route et de renforcer leurs capacités, notamment : a) l'amélioration de la formation des candidats au permis de conduire, intégrant la perception des dangers, le nouveau système de déduction de points et l'examen pratique en ligne pour le permis de conduire ; b) la semaine de la sécurité routière, une campagne nationale visant à éduquer les citoyens à la sécurité des transports et à promouvoir une culture durable de la sécurité ; c) des campagnes de sûreté publique ; d) des programmes éducatifs à destination des jeunes conducteurs et sur la sécurité des piétons ; e) des campagnes pour la semaine de la sécurité routière et des campagnes contre la conduite en état d'ivresse ; f) la mise en place et l'amélioration du mécanisme de formation du personnel chargé de la gestion du trafic.

58. Le Comité a pris note des avantages qu'offraient les technologies numériques dans l'amélioration de la sécurité routière. Dans ce contexte, il a été informé de différentes initiatives prises par les États membres, notamment : a) l'utilisation de systèmes intelligents de gestion du trafic et de surveillance numérique dans les grandes villes pour améliorer la gestion de la sécurité en temps réel ; b) l'utilisation de technologies intelligentes et l'intégration de nouvelles technologies telles que la conduite autonome, les mégadonnées, l'intelligence artificielle et la 5G pour améliorer la sécurité routière ; c) l'utilisation de systèmes de transport intelligents pour améliorer les transports publics ; d) l'utilisation de caméras automatiques pour contrôler les violations des règles de circulation dans les villes ; e) l'utilisation de systèmes de transport intelligents pour la gestion du trafic et de systèmes d'information automatisés pour les interventions d'urgence ; f) l'utilisation de contrôles automatisés de la vitesse, de passages piétons intelligents qui ajustent les feux de circulation en fonction du comportement des usagers de la route et d'une base de données intégrée contenant les infractions au code de la route.

59. Le Comité a pris note des demandes d'assistance technique et d'activités de renforcement des capacités formulées par certain(e)s représentant(e)s. Il a demandé au secrétariat de fournir aux membres et aux membres associés une assistance technique et des activités de renforcement des capacités afin de les aider à améliorer la sécurité routière au niveau national et à atteindre l'objectif de la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030).

60. Le Comité a reconnu l'importance des partenariats dans la promotion de la sécurité routière et pris note de l'engagement de plusieurs États membres à : a) renforcer les partenariats et le partage des meilleures pratiques ; b) renforcer la coopération avec les pays de la région pour promouvoir des transports sûrs et accessibles à tous et toutes ; c) renforcer les capacités des fonctionnaires en matière de sécurité routière ; d) continuer à fournir un soutien par le biais de projets d'assistance technique.

61. Le Comité a été informé du rôle de l'International Federation of Freight Forwarders Associations dans la promotion de pratiques de transport sûres et d'une culture de la responsabilité dans le secteur des transports, notamment par une stratégie numérique, ainsi que de différentes initiatives visant à promouvoir la sécurité routière mises en œuvre par l'Asian Institute of Transport Development. Le Comité a également été informé des différences profondes dans les caractéristiques des transports routiers entre les pays très développés et les pays moins développés, notamment en ce qui concerne les normes de conception universelle, la modernité et la conformité des véhicules qui circulent sur les routes.

C. Préparatifs de la cinquième Conférence ministérielle sur les transports et de la prochaine phase du Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (point 4 de l'ordre du jour)

62. Le Comité était saisi de la note du secrétariat sur les préparatifs de la cinquième Conférence ministérielle sur les transports et de la prochaine phase du Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (ESCAP/CTR(8)/8).

63. Les représentantes et représentants des États membres ci-après ont fait des déclarations : Chine, Fédération de Russie et Fidji.

64. Le Comité a pris note des préparatifs de la cinquième Conférence ministérielle sur les transports et de la prochaine phase du Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique et souligné l'importance du processus de consultation, notamment pour arrêter des mesures ciblées et inclusives dans la prochaine phase du Programme d'action régional qui répondent aux besoins spécifiques des petits États insulaires en développement. Certain(e)s représentant(e)s ont présenté leur point de vue sur les préparatifs de la prochaine phase du Programme d'action régional, soulignant qu'il était nécessaire d'assurer la continuité et d'innover, tout en tenant compte des enseignements tirés et des domaines d'amélioration recommandés lors de l'évaluation de la phase actuelle du Programme d'action régional. Un(e) représentant(e) a instamment invité tous les États membres, les parties prenantes et les partenaires à soutenir une approche du développement des transports tournée vers l'avenir, résiliente et durable, alignée sur la Décennie des Nations Unies pour les transports durables et renforçant la collaboration régionale.

D. Questions diverses (point 5 de l'ordre du jour)

65. Au nom du Bureau, le (la) Vice-Président(e) a fait une déclaration orale concernant la vérification des pouvoirs. Le Comité a pris note du rapport oral du Bureau sur les accréditations.

66. Le représentant de l'Azerbaïdjan a souligné l'engagement continu de son Gouvernement à transformer son secteur des transports grâce à des projets novateurs et des technologies intelligentes. Il a informé le Comité que l'Azerbaïdjan allait accueillir la vingt-neuvième session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, à Bakou, en témoignage de l'engagement du pays en faveur de la durabilité, notant que la Convention offrirait une occasion inestimable de faire progresser les discussions sur la mobilité durable et l'action en faveur du climat.

67. Le représentant du Kazakhstan a informé le Comité que son Gouvernement était disposé à accueillir la cinquième Conférence ministérielle sur les transports en 2026.

E. Adoption du rapport du Comité des transports sur les travaux de sa huitième session (point 6 de l'ordre du jour)

68. Le 7 novembre 2024, le Comité a adopté le rapport sur les travaux de sa huitième session.