



Conseil économique et social

Distr. générale
22 septembre 2016

Français
Original: anglais

Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique

Conférence ministérielle sur les transports

Troisième session

Moscou, 5-9 décembre 2016

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

Les grandes questions en matière de transports

Le renforcement de la connectivité des transports entre l'Asie et l'Europe

Note du secrétariat

Résumé

Durant des siècles, les itinéraires de transport entre l'Europe et l'Asie ont permis aux personnes, aux marchandises et aux idées de circuler entre les deux régions, ce qui a dynamisé la croissance économique, favorisé le commerce international et développé les échanges d'ordre culturel et scientifique. De même, les progrès socioéconomiques de demain dépendront d'une connectivité intrarégionale et interrégionale renforcée, aujourd'hui entravée par des insuffisances infrastructurelles, l'absence d'harmonisation des documents de transport et l'incompatibilité des normes techniques et d'exploitation.

Conscients des avantages qui pourraient résulter d'une meilleure connectivité entre l'Asie et l'Europe, les pays des deux continents ont entrepris plusieurs initiatives en vue d'accomplir des progrès en ce sens. Le plus récent mandat en la matière figure dans la résolution 71/8 de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), en date du 29 mai 2015, relative au renforcement de la connectivité intrarégionale et interrégionale en Asie et dans le Pacifique. Dans cette résolution, la Commission a prié le secrétariat de consulter les membres et membres associés, ainsi que les autres organisations intéressées, en vue de la mise en place d'un mécanisme institutionnel destiné à appuyer la connectivité interrégionale en matière de transports entre l'Asie et l'Europe, dans le but d'inclure des recommandations appropriées dans le projet de programme d'action régional pour la connectivité durable des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021).

Compte tenu de ce mandat, le présent document passe en revue les initiatives les plus récentes destinées à favoriser l'amélioration des systèmes de transport entre l'Asie et l'Europe, et présente des moyens de renforcer la connectivité entre les deux régions. Il propose également d'établir un comité de coordination interrégional sur les transports entre l'Asie et l'Europe, plateforme institutionnelle qui permettrait de créer des synergies entre les initiatives existantes, de faciliter l'élimination des obstacles non physiques et d'atteindre le niveau de coordination nécessaire pour mener à bien la planification et la mise en œuvre des projets de développement des infrastructures et de facilitation des transports.

La Conférence ministérielle sur les transports est invitée à examiner les avantages de la création d'un tel comité et à fournir de nouvelles orientations au secrétariat quant à son établissement, son rôle et ses modalités de gestion. La Conférence ministérielle est également invitée à donner des orientations au secrétariat concernant les activités particulières à mettre en œuvre au cours de la phase I (2017-2021) du projet de programme d'action régional pour la connectivité durable des transports en Asie et dans le Pacifique en vue de renforcer la connectivité entre l'Asie et l'Europe.

* E/ESCAP/MCT(3)/L.1.

I. Introduction

1. Durant des siècles, le commerce entre l'Asie et l'Europe a considérablement contribué au développement des deux continents. Les itinéraires de transport ont permis aux personnes, aux marchandises, aux investissements et aux idées de circuler entre les deux régions, ce qui a développé les échanges d'ordre culturel et scientifique, dynamisé la croissance économique et favorisé le commerce international. De même, les progrès socioéconomiques de demain dépendront d'infrastructures et de services de transport améliorés et d'une connectivité renforcée dans l'ensemble de la région.

2. L'amélioration de la connectivité entre l'Asie et l'Europe pourrait renforcer leur intégration économique, optimisant ainsi l'affectation des ressources et les perspectives commerciales dans une zone qui représente déjà 40 % de la superficie terrestre, 70 % de la population planétaire et 60 % du produit intérieur brut mondial¹.

3. En 2014, le commerce de marchandises entre l'Asie et l'Europe représentait 2 300 milliards de dollars, faisant de chacun des deux continents le premier partenaire commercial extérieur de l'autre. À titre de comparaison, entre l'Asie et l'Amérique du Nord, il représente seulement 61 % des échanges Asie-Europe².

4. Le renforcement de l'intégration des réseaux de transport des deux régions permettra à davantage de pays et de personnes de participer aux réseaux de production du monde et aux chaînes de valeur mondiales. Si cet aspect est important pour tous les pays, il est vital pour les pays en développement sans littoral, dont la participation aux activités économiques interrégionales dépend principalement des liaisons de transport terrestres. Une intégration renforcée favorisera également les investissements transfrontaliers, facilitant ainsi le partage des technologies et des innovations entre les régions.

5. Des systèmes de transport efficaces peuvent aussi dynamiser les services internationaux, comme le tourisme, qui peuvent contribuer considérablement au développement socioéconomique. En 2013, l'Asie et l'Europe ont enregistré plus de 800 millions d'arrivées de touristes internationaux, générant plus de 800 milliards de dollars de recettes³.

6. Pourtant, malgré les avantages démontrés de la connectivité entre les deux continents, celle-ci reste entravée par le déficit d'infrastructures, l'absence d'harmonisation des normes et réglementations techniques et la lourdeur des procédures transfrontalières qui, aujourd'hui encore, font de l'interopérabilité des systèmes de transport un rêve lointain.

¹ Calcul effectué à partir de données issues de l'*Annuaire statistique 2013* (publication des Nations Unies, numéro de vente: B.15.XVII.1.H).

² Calcul effectué à partir de données relatives au commerce de marchandises en 2014, issues de la base de données statistiques en ligne de la CESAP. Disponible à l'adresse suivante: www.unescap.org/stat/data/ (consultée le 11 mai 2016).

³ Organisation mondiale du tourisme, *Faits saillants OMT du tourisme*, éd. 2014 (Madrid, 2014).

7. Pour étudier comment relever ces défis, le présent document décrit d'abord les différents moyens possibles de transporter des marchandises entre les deux continents. Il donne ensuite un aperçu des initiatives actuellement menées en vue de renforcer la connectivité entre l'Asie et l'Europe, et des difficultés qui subsistent. Enfin, il propose l'établissement d'une nouvelle institution qui pourrait s'attaquer aux obstacles actuels de manière globale.

II. Choix possibles pour le transport des marchandises

8. Le transport maritime a toujours été le principal mode d'acheminement des marchandises entre l'Asie et l'Europe. Avec la mise en service de navires de grande dimension – certains pouvant désormais transporter jusqu'à 20 000 équivalents vingt pieds (EVP) –, le transport par mer permet de réaliser d'importantes économies d'échelle, ce qui se traduit par des prix compétitifs. En outre, le transport maritime permet d'éviter bien des difficultés liées au passage des frontières, comme les imprévus, les retards et les pratiques de maximisation de la rente, et les seules infrastructures nécessaires sont les ports. En 2014, on estimait qu'environ 23 millions d'EVP avaient été transportés par voie maritime entre l'Asie et l'Europe (15,4 millions d'EVP à destination de l'Europe et 7 millions vers l'Asie), soit cinq fois plus qu'en 1995⁴.

9. Pourtant, ce mode de transport n'est pas idéal pour tous les types de marchandises, du fait de sa vitesse relativement faible et de son incapacité à répondre seul aux besoins des personnes et des industries éloignées des zones côtières. Pour réaliser son plein potentiel, le transport maritime doit être complété par des interfaces portuaires optimisées et des liaisons intérieures efficaces.

10. En outre, les pays membres de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) ne jouissent pas tous de la même facilité d'accès aux réseaux de transport maritime mondiaux. Si l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) montre que certains pays de la région de la CESAP figurent parmi les mieux connectés au monde, il révèle également que le niveau des échanges commerciaux d'un certain nombre de pays pâtit encore d'un nombre insuffisant de navires au départ et à destination de leurs principaux ports. C'est le cas, par exemple, du Bangladesh, du Cambodge et du Myanmar⁵.

11. Depuis peu, le transport ferroviaire devient une solution de rechange de plus en plus viable au transport maritime pour certains segments du marché Asie-Europe, et constitue aujourd'hui un choix crédible qui remporte l'adhésion des grands expéditeurs internationaux, en particulier pour les trajets entre la Chine et l'Europe. En 2010, la mise en service par BMW de trains-blocs reliant Leipzig (Allemagne) à Shenyang (Chine) a démontré l'efficacité supérieure du rail comparé au transport maritime pour les cargaisons de grande valeur exigeant un transport rapide, en particulier lorsque les points d'origine et de destination sont éloignés des grands ports

⁴ *Étude sur les transports maritimes 2015* (publication des Nations Unies, numéro de vente: E.15.II.D.6).

⁵ Selon les données de 2016, les quatre pays qui arrivent en tête du classement sont la Chine, Singapour, la République de Corée et la Malaisie. Voir: <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92>.

maritimes internationaux. Cette liaison ferroviaire permet un acheminement des marchandises deux fois plus rapide que par voie maritime et moitié moins cher que par voie aérienne⁶. Suivant cet exemple de réussite, d'autres services ferroviaires d'une efficacité semblable ont été mis en place, tels que la liaison entre Yiwu (Chine) et Madrid, en novembre 2014, qui parcourt une distance de 13 000 kilomètres en trois semaines contre six semaines par mer⁷. Parmi les exemples plus récents, on peut citer la mise en service d'une ligne de train reliant la province du Zhejiang (Chine) à Téhéran, soit une distance de 10 400 kilomètres parcourue en 14 jours⁸.

12. Des études réalisées dans le cadre du projet pour les liaisons de transport Europe-Asie, initiative conjointe de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et la CESAP, révèlent également que le transport de marchandises par voie ferroviaire est non seulement rapide mais peut aussi être rentable en fonction des points de départ et de destination, en particulier lorsque la destination finale est éloignée de tout port maritime. En utilisant la méthodologie temps/coût-distance établie par la CESAP, l'étude a comparé les modes de transport terrestre et maritime entre différentes paires de villes et en a conclu que le transport ferroviaire était moins cher (jusqu'à 68 %) dans cinq des neuf cas étudiés⁹.

13. Profitant de ces avantages comparatifs, le transport de marchandises par rail entre l'Asie et l'Europe pourrait considérablement s'accroître si des services rapides et fiables continuaient de se développer dans certains couloirs de transport particuliers, notamment pour les produits de grande valeur exigeant un transport rapide, comme le matériel électronique et les pièces automobiles. En 2009, une étude de l'Union internationale des chemins de fer a estimé qu'à l'horizon 2030, le transport ferroviaire conteneurisé entre l'Asie et l'Europe pourrait atteindre 1 million d'EVP et que la part de marché du transport de marchandises par rail pourrait passer de 1,3 % à environ 5 %¹⁰. Cependant, la réalisation de ce potentiel de croissance dépend dans une large mesure de l'existence d'interfaces adaptées entre le rail et les autres modes de transport, de la simplification des procédures transfrontalières et de la coopération entre les pays pour la réception et l'expédition de trains à pleine charge.

14. Le transport routier a également un rôle crucial à jouer dans l'acheminement efficace des marchandises entre l'Asie et l'Europe. Bien qu'il ne s'agisse pas d'un mode de transport compétitif sur de longues distances, il est essentiel pour le transport du « premier kilomètre » et du « dernier kilomètre », qui fait partie intégrante du concept de transport « de porte à porte ». En outre, l'absence de réseau ferroviaire national dans

⁶ Dirk Ruppik, *Growing business on the steel silk road*, Railway Gazette International, volume 171, numéro 3, pages 44 à 47 (mars 2015).

⁷ Stephen Burgen, *The silk railway: freight train from China pulls up in Madrid*, The Guardian, 10 décembre 2014. Disponible à l'adresse: www.theguardian.com/business/2014/dec/10/silk-railway-freight-train-from-china-pulls-into-madrid.

⁸ *China-Iran container train*, Railway Gazette, 5 février 2016. Disponible à l'adresse: www.railwaygazette.com/news/freight/single-view/view/china-iran-container-train.html.

⁹ Nations Unies, Commission économique pour l'Europe, *Liaisons de transport Europe-Asie, phase II*, Rapport du groupe d'experts (New York et Genève, Nations Unies, 2012). Disponible à l'adresse: www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/docs/EATL_Report_Phase_II.pdf.

¹⁰ Présentation d'Oliver Sellnick, Directeur du fret à l'Union internationale des chemins de fer, *Overview rail freight* au séminaire de la CESAP sur la promotion de l'utilisation du Chemin de fer transasiatique, Busan (République de Corée), 14 juin 2011.

certain pays de la région de la CESAP ne leur laisse aucun autre choix. L'amélioration de l'efficacité des transports routiers internationaux doit donc faire partie intégrante de toute stratégie destinée à renforcer la connectivité entre l'Asie et l'Europe.

15. Le transport aérien, qui est le plus rapide de tous les modes, présente également des avantages pour les produits de grande valeur soumis à des contraintes de temps, comme les ordinateurs et les denrées périssables. Ces avantages expliquent la croissance annuelle de 5,5 % qu'enregistre le transport aérien de marchandises entre l'Asie et l'Europe depuis 1998, dont le volume représentait 4,2 millions de tonnes en 2013¹¹. Si une partie des marchandises transportées par avion, dont les colis de petite taille, est expédiée sur des vols de passagers, une grande majorité d'entre elles (72 %) voyage sur des vols de transport de fret¹¹, qui offrent des services plus prévisibles et un espace réservé aux marchandises surdimensionnées et aux matières dangereuses. Toutefois, si la rapidité constitue le principal avantage compétitif du transport aérien, la demande reste limitée du fait de son coût élevé, qui est généralement quatre à cinq fois supérieur à celui du transport routier et 12 à 16 fois supérieur à celui du transport maritime¹².

16. Indépendamment du type de cargaisons et des contraintes qu'elles présentent, le choix modal d'un transporteur est déterminé par des facteurs tels que la performance relative des différents modes de transport, qui dépend elle-même de décisions politiques, de la connectivité des infrastructures, du niveau de facilitation des transports et des capacités du transporteur. Ainsi, en renforçant la connectivité terrestre, les pays permettraient aux transporteurs de tirer pleinement parti des solutions intermodales qui complètent les services classiques de transport maritime. Un choix plus large de solutions de transport leur permettrait également d'optimiser leur chaîne logistique en ne tenant compte que de leurs contraintes commerciales et des avantages compétitifs de chaque mode de transport.

III. Défis

17. Améliorer la connectivité de transport entre l'Asie et l'Europe demande de relever plusieurs défis. Premièrement, des investissements importants sont nécessaires pour combler les déficits actuels en matière d'infrastructure et de matériel. Deuxièmement, les pays doivent s'attaquer aux obstacles non physiques, tels que l'absence d'harmonisation des réglementations, qui provoquent des retards et font augmenter le coût global du transport entre les deux continents. Troisièmement, des normes techniques homogènes sont nécessaires pour faciliter le transport entre les deux régions.

¹¹ Boeing, *World Air Cargo Forecast 2014–2015*. Disponible à l'adresse: www.boeing.com/resources/boeingdotcom/commercial/about-our-market/cargo-market-detail-wacf/download-report/assets/pdfs/wacf.pdf.

¹² Banque mondiale, *Air Freight: a market study with implications for landlocked countries*, Transport Papers, numéro TP-26 (Washington, D.C., 2009). Disponible à l'adresse: http://siteresources.worldbank.org/EXTAIRTRANSPORT/Resources/515180-1262792532589/6683177-1268747346047/air_cargo_study.pdf.

A. Insuffisances infrastructurelles

18. Il est nécessaire de construire ou de moderniser les réseaux routiers et ferroviaires régionaux pour répondre efficacement aux besoins des entreprises en matière de transports¹³. Par ailleurs, il faut investir dans des installations portuaires capables d'accueillir des navires toujours plus grands, ainsi que dans de nouvelles aérogares propres à faire face à un nombre croissant de voyageurs. La seule région de la CESAP reçoit environ 90 millions de passagers supplémentaires chaque année¹⁴. Dans le cadre du projet pour les liaisons de transport Europe-Asie, 311 projets ont été classés prioritaires aux fins de l'amélioration des connexions entre l'Asie et l'Europe, pour un investissement total de 215 milliards de dollars, dont environ 188 projets hautement prioritaires pour un coût total de 78 milliards de dollars.

19. L'incompatibilité des liaisons entre les pays empêche également la bonne connectivité physique des couloirs de transport terrestres. Parmi les obstacles physiques aux points de passage des frontières figure la mauvaise conception des installations, par exemple des routes d'accès étroites ou l'absence de voies réservées au transit des marchandises. L'absence d'équipements modernes, tels que des scanners à rayons X pour l'inspection non intrusive des cargaisons, peut également contribuer à retarder la livraison et décourager les transporteurs d'avoir davantage recours aux transports terrestres.

20. Des liaisons intermodales ininterrompues entre les transports aériens, routiers, ferroviaires et maritimes sont également nécessaires. Les problèmes liés au transport ferroviaire dans les ports montrent l'importance du rôle des interfaces entre les différents modes de transport. Dans la région, très peu de ports, voire aucun, ne sont conçus pour permettre l'exploitation efficace de trains de conteneurs. Généralement, les voies ferrées de chargement/déchargement sont trop courtes pour accueillir des trains complets et sont trop éloignées des postes de groupage des conteneurs côté quai pour permettre d'effectuer des opérations de chargement et de déchargement en une seule fois, au moyen d'équipements de manutention portuaires tels que des grues à portique ou des gerbeurs à flèche télescopique. Par conséquent, la plupart des ports, au lieu d'encourager un transfert modal de la route vers le rail, ne font en réalité que renforcer l'utilisation prédominante des transports routiers pour la réception et l'expédition de conteneurs, même sur des distances qui se prêteraient mieux au transport ferroviaire.

21. Le manque d'interfaces entre les différents modes de transport se traduit par une sous-exploitation des réseaux d'infrastructure de transport terrestre aux fins du commerce international, décourage les industries de s'implanter en dehors des zones côtières et entrave le développement de l'arrière-pays. Conscients de ce problème, un certain nombre de pays ont commencé à s'intéresser davantage au développement de ports secs en vue

¹³ Par exemple, la modernisation des réseaux pourrait consister à accroître la charge maximale par essieu des voies ferrées pour permettre aux trains de transporter de plus grands volumes de marchandises par trajet. Pour le secteur routier, cela pourrait consister à augmenter la vitesse de base et le nombre de voies.

¹⁴ Le nombre de passagers dans la région de la CESAP s'est accru de 88 millions par an en moyenne entre 2010 et 2014. Calcul effectué à partir des données issues de la base de données statistiques en ligne de la CESAP. Disponible à l'adresse suivante: www.unescap.org/stat/data/ (consultée le 11 mai 2016).

d'améliorer la connectivité intermodale, ainsi que le montre l'entrée en vigueur de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs en avril 2016.

22. Le renforcement de la connectivité entre l'Asie et l'Europe exige également des investissements considérables dans le matériel de transport. Si l'efficacité du secteur du transport maritime pâtit souvent d'une surcapacité, le secteur ferroviaire, en revanche, souffre fréquemment d'un manque d'investissement dans le matériel roulant.

23. Pour remédier aux déficits d'infrastructure et de matériel qui entravent le développement des transports entre les deux continents, les pays doivent mieux coordonner la planification et la mise en œuvre de leurs projets d'infrastructure. Ils ont également besoin d'un mécanisme institutionnel leur permettant de débattre des obstacles existants, d'identifier les solutions de financement possibles et de mettre en commun les meilleures pratiques.

B. Règles et réglementations

24. Les obstacles non physiques, notamment ceux qui résultent de règles et réglementations restrictives et hétérogènes, continuent de nuire considérablement à l'efficacité des transports entre l'Asie et l'Europe. Ainsi, encore trop souvent, l'impossibilité pour les camions étrangers de circuler sur le réseau routier national de certains pays impose un transbordement des marchandises sur des véhicules nationaux à la frontière, ce qui accroît les coûts, provoque d'importants retards et porte atteinte à la sécurité des biens transportés. Dans d'autres cas, les véhicules étrangers ne sont autorisés à circuler que sur un nombre limité de routes nationales. Les conducteurs de ces camions étrangers sont alors souvent soumis à des procédures de délivrance de visa longues et contraignantes et, faute d'harmonisation des polices d'assurance, se voient obligés de prendre le temps de contracter une assurance supplémentaire pour leur véhicule avant d'être autorisés à poursuivre leur trajet. Il n'est pas rare que les cargaisons et les camions fassent l'objet de plusieurs inspections au cours d'un même trajet dans un pays ou au passage d'une frontière. Tous ces problèmes se traduisent par des coûts de transit accrus, qui constituent un obstacle au choix du transport terrestre pour l'acheminement des marchandises au niveau interrégional.

25. Le manque de normalisation des documents de transport fait également obstacle à la connectivité entre l'Asie et l'Europe. L'adoption de documents normalisés faciliterait grandement l'échange de données et le dépôt de déclarations en douane avant l'arrivée, ce qui permettrait aux autorités de planifier leurs opérations d'inspection avant l'arrivée physique des marchandises à la frontière, pratique devenue courante dans les secteurs du transport aérien et maritime. Pour éviter la création de nouveaux obstacles, les normes utilisées pour les différents modes de transport doivent être compatibles, afin de favoriser l'adoption de solutions intermodales. L'emploi plus généralisé de documents dématérialisés par les autorités douanières pourrait également améliorer l'efficacité des transports et permettre aux transporteurs de tirer pleinement parti des technologies de l'information et de la communication modernes.

26. Conscients de la nécessité de faciliter le transport international, les pays ont accompli des progrès constants dans l'élimination des obstacles non physiques. Par exemple, l'Accord intergouvernemental de l'Organisation de Shanghai pour la coopération visant la facilitation des

transports routiers internationaux, élaboré avec l'assistance technique et financière du secrétariat de la Commission, ouvre de nouveaux itinéraires pour les activités et services de transport depuis les ports chinois jusqu'à Saint-Pétersbourg (Fédération de Russie) via l'Asie centrale. De même, la Chine, la Fédération de Russie et la Mongolie, avec l'aide du secrétariat, négocient actuellement un accord intergouvernemental sur le transport routier international dans le cadre du réseau de la Route d'Asie, qui favorisera le transport par route sur certaines liaisons importantes entre l'Asie et l'Europe. En Asie du Sud, en 2015, le Bangladesh, le Bhoutan, l'Inde et le Népal ont signé un accord sur les véhicules à moteur destiné à améliorer leur connectivité. L'Organisation de coopération économique a également élaboré un accord de facilitation du transit et des réseaux routiers et ferroviaires. Si toutes ces initiatives vont dans le bon sens, il reste nécessaire de s'assurer que leurs finalités et leur mise en œuvre soient compatibles et, à terme, qu'elles s'appliquent à l'ensemble des grands couloirs de transport par lesquels transitent les échanges commerciaux entre l'Asie et l'Europe.

C. Normes techniques et procédures d'exploitation

27. Une troisième catégorie d'obstacles à la connectivité de transport entre l'Asie et l'Europe est liée à la coexistence de différentes normes techniques ainsi qu'aux procédures d'exploitation incompatibles ou peu optimales qui empêchent l'établissement d'un système de transport véritablement unifié et doté de capacités opérationnelles efficaces.

28. En ce qui concerne les normes techniques, il n'existe dans la région aucune norme commune dans le secteur du transport routier s'agissant du poids et des dimensions des véhicules, et les certificats d'immatriculation et de contrôle technique ne font pas toujours l'objet d'une reconnaissance mutuelle. Cela se traduit souvent par des pratiques inefficaces, comme la pesée d'un camion à plusieurs reprises au cours d'un même trajet, dans le but de prévenir la surcharge.

29. Cependant, s'agissant des normes techniques, le transport ferroviaire est probablement le mode de transport qui présente les plus grandes disparités. Même quand deux pays voisins ont des réseaux ferroviaires présentant le même écartement des voies, les différences entre les systèmes de freinage et de signalisation, les paramètres de charge par essieu et les systèmes d'alimentation électrique empêchent encore souvent l'interopérabilité. Dans de nombreux cas, les organisations ferroviaires suivent des règles d'exploitation différentes, ce qui ne favorise pas le recours plus large au transport par rail sur les itinéraires internationaux.

30. La connectivité entre l'Asie et l'Europe nécessite également l'existence de procédures efficaces, prévisibles et homogènes aux points de passage des frontières. La durée de transit des marchandises pourrait être réduite à condition de mettre en place, entre autres mesures, des inspections conjointes aux postes frontières à guichet unique, ainsi que le système d'information sur la gestion des postes frontières et le modèle sur les contrôles sécurisés au franchissement des frontières de la Commission. En harmonisant les horaires d'ouverture des postes frontières, les autorités pourraient également diminuer le temps d'immobilisation total des trains, tandis qu'une meilleure coordination des différents organismes présents aux frontières réduirait les délais d'attente des transporteurs.

31. L'harmonisation des normes, la reconnaissance mutuelle des certificats et l'application des meilleures pratiques d'exploitation pourraient permettre d'améliorer considérablement l'efficacité des transports entre les deux régions. La création d'une instance spécialisée, où les responsables politiques des deux continents pourraient aborder ces questions et examiner puis convenir des solutions possibles, serait une étape importante sur la voie de la réalisation de cet objectif.

IV. Cadres existants pour le renforcement de la connectivité entre l'Asie et l'Europe

32. L'ampleur de la question de la connectivité exige une action collective de la part des États membres, des organisations internationales et des institutions financières internationales. Conscients des avantages que présente l'amélioration de la connectivité de transport entre l'Asie et l'Europe, les pays ont appuyé la mise en place de différents cadres qui pourraient contribuer à la réalisation de cet objectif.

A. Initiatives nationales et sous-régionales

33. De nombreuses initiatives nationales ont été mises en place pour améliorer la connectivité entre l'Asie et l'Europe. Par exemple, les initiatives chinoises de la ceinture économique de la Route de la soie et de la Route de la soie maritime du XXI^e siècle, généralement regroupées sous l'appellation « Une ceinture, une route », cherchent à atteindre cet objectif. De même, l'initiative « Eurasia » menée par le Gouvernement de la République de Corée vise à réunir les deux régions en un seul et même continent. La Fédération de Russie promeut également le Chemin de fer transsibérien pour le transport de marchandises entre l'Asie et l'Europe, et le Conseil de coordination des transports transsibériens, établi en 1997, est chargé de coordonner les activités des sociétés opérant sur le Chemin de fer transsibérien. Le Kazakhstan a proposé l'initiative « Europe occidentale-Chine occidentale », destinée à moderniser les liaisons de transport en Asie centrale en vue de faciliter le transit des marchandises entre les deux continents. D'autres initiatives d'une portée géographique plus limitée contribuent aussi au grand projet d'amélioration de la connectivité Asie-Europe, comme l'initiative Asie centrale-Asie du Sud entreprise par l'Afghanistan, le Kirghizistan, le Pakistan, le Tadjikistan et le Turkménistan.

34. Des plateformes ad hoc ont également été créées pour remédier au problème des goulets d'étranglement dans les systèmes de transport de plusieurs sous-régions, tenant partiellement compte de la question de la connectivité entre l'Asie et l'Europe. Par exemple, le Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale comporte, depuis son établissement, un Groupe de travail sur les projets relatifs aux transports et aux mouvements transfrontières, qui à l'avenir remplira ses fonctions en tant que Groupe de travail thématique sur le transport, le transit et la connectivité durables. Le transport est également un domaine prioritaire pour le Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale, qui comprend six couloirs de transport routier et ferroviaire. L'Organisation pour la coopération des chemins de fer a également proposé la création de 13 couloirs de transport ferroviaire pour ses pays membres, dont la majorité relierait l'Asie du Nord-Est et l'Asie centrale à l'Europe de l'Est.

35. En profitant de la dynamique enclenchée par ces initiatives, les pays peuvent accomplir des progrès considérables en matière de connectivité entre l'Asie et l'Europe. Toutefois, ces projets ne pourront avoir des retombées durables et de long terme qu'à condition de renforcer la coordination et les synergies entre eux.

B. Mécanismes de financement régionaux

36. Conscients des problèmes d'investissement dans la région, les pays ont appuyé l'établissement de nouvelles institutions donnant accès à davantage de solutions de financement pour les projets d'infrastructures à l'échelle régionale. La plus connue est la Banque asiatique d'investissement pour l'infrastructure, créée en 2015 pour mettre davantage de ressources financières à la disposition des économies asiatiques en développement. Par ailleurs, parallèlement à l'initiative « Une ceinture, une route », la Chine a établi le Fonds pour l'infrastructure de la Route de la Soie, qui appuie également les investissements dans des projets d'infrastructures. De même, il est attendu de la Nouvelle Banque de développement qu'elle aide les pays à répondre à leurs besoins d'investissement dans les infrastructures; quant au Partenariat pour des infrastructures de qualité établi par le Gouvernement du Japon, il vise à mobiliser les ressources financières et le savoir-faire du secteur privé. Ces initiatives viennent compléter les actions des banques multilatérales de développement existantes en faveur du développement des infrastructures.

37. Au niveau sous-régional, plusieurs groupes ont également mis en place leurs propres mécanismes de financement spécialisés, tels que le Fonds pour l'infrastructure de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, la Banque eurasiennne de développement et le Fonds de développement de l'Association sud-asiatique de coopération régionale. En outre, l'Organisation de Shanghai pour la coopération étudie actuellement la possibilité d'établir sa propre banque de développement.

38. Tous ces mécanismes offrent des opportunités de financement que les pays de la région doivent saisir s'ils veulent améliorer la connectivité entre l'Asie et l'Europe. Cependant, ces ressources ne pourront être utilisées de manière optimale qu'à condition de coordonner la planification des réseaux d'infrastructure; en effet, le succès du développement de couloirs de transport internationaux dépendra essentiellement de la capacité de tous les pays participants à prendre un engagement commun.

C. Commissions régionales des Nations Unies

39. Parce qu'elles attachent une grande importance à la connectivité régionale, la CESAP et la CEE ont joué un rôle prépondérant dans l'élaboration d'accords intergouvernementaux en faveur des réseaux d'infrastructure de transport terrestre dans leurs régions respectives. Parmi ces accords figurent notamment, pour la CESAP, l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie, l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et l'Accord intergouvernemental sur les ports secs; pour la CEE, les réseaux sont visés par l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international, l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer et l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes. Ces accords contribuent

au développement coordonné de réseaux d'infrastructure régionaux et favorisent l'adoption de normes techniques communes.

40. L'établissement de ces réseaux au moyen d'accords intergouvernementaux permet aux pays de planifier de manière plus coordonnée leurs réseaux de transport, ainsi que d'intégrer une dimension internationale dans les plans de développement de leurs infrastructures nationales. Dans la lignée de ces actions, le projet pour les liaisons de transport Europe-Asie a également été mis en place en 2002 pour identifier les itinéraires routiers et ferroviaires entre l'Asie et l'Europe devant être développés en priorité.

41. Les commissions régionales des Nations Unies ont également mis en place des outils et des accords de facilitation des transports pour remédier aux goulets d'étranglement qui entravent le transport transfrontière ou en transit. Le Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux et le Cadre de coopération régional pour la facilitation des transports ferroviaires internationaux de la CESAP fournissent d'importantes orientations en matière de planification et de mise en œuvre des activités de facilitation des transports. Le secrétariat aide également les États membres à formuler et à mettre en œuvre des accords sous-régionaux et multilatéraux destinés à faciliter les transports. Il a aussi conçu un ensemble d'outils juridiques, techniques et institutionnels pour la facilitation du transport transfrontière et en transit. Enfin, la CEE a également élaboré un certain nombre de conventions et d'accords relatifs à la facilitation des transports.

42. Si ces actions vont dans le bon sens, il reste nécessaire de mener des activités d'harmonisation et de trouver de nouveaux outils de facilitation au niveau interrégional, ainsi que d'établir une plateforme en vue de faire le lien entre les actions décrites précédemment. Les accords, cadres et outils existants sont définis et régis au niveau régional. Ils peuvent faire l'objet d'une coordination plus étroite pour permettre la mise en place du système de transport fluide et efficace dont l'Asie a besoin.

D. Réunion Asie-Europe

43. À la réunion Asie-Europe qui s'est tenue à Milan (Italie) en octobre 2014, les dirigeants ont souligné l'importance de la connectivité entre les deux régions pour la prospérité économique et le développement durable, ainsi que pour la promotion de la circulation libre et fluide des personnes, des biens, des investissements, de l'énergie, de l'information, du savoir et des idées, et de l'établissement de liens institutionnels plus étroits. Ils ont préconisé la création d'un système de transport aérien, maritime et terrestre intégré, durable, sûr, efficace et pratique, doté de solutions intermodales, entre l'Asie et l'Europe et en leur sein¹⁵.

44. Dans le cadre de la Réunion Asie-Europe, une rencontre des ministres des transports concernés se tient tous les deux ans. Leur dernière rencontre (la troisième) s'est déroulée à Riga sur le thème: « Développement de liaisons de transport multimodal entre l'Europe et l'Asie – Situation actuelle et perspectives ». La réunion a relancé et donné un nouvel élan à la rencontre des ministres des transports et a permis

¹⁵ Voir www.aseminfoboard.org/sites/default/files/documents/2014_-_ASEM10_-_Chair_Statement.pdf.

d'assurer un suivi des conclusions des deux précédentes rencontres, tenues à Vilnius en 2009 et à Chengdu (Chine) en 2011. L'objectif de la troisième réunion ministérielle était d'élargir la compréhension du récent développement des liaisons de transport entre l'Asie et l'Europe, de mettre en évidence les goulets d'étranglement et les lacunes, et de promouvoir le renforcement de la coopération entre toutes les principales parties prenantes en vue d'harmoniser les efforts de planification stratégique.

45. Outre ces réunions ministérielles, un colloque de la Réunion Asie-Europe sur le réseau de logistique et de transport en Eurasie s'est tenu à Séoul en septembre 2015, avec la participation des partenaires de la Réunion Asie-Europe (États membres de la Réunion, Union européenne et Secrétariat de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est) et d'autres parties prenantes. Les participants au colloque ont proposé, entre autres, l'établissement d'un groupe d'experts sur l'Eurasie pour veiller à la poursuite des débats et à la recommandation de mesures en faveur de la coopération afin d'améliorer la connectivité entre l'Asie et l'Europe¹⁶. Le groupe s'est réuni pour la première fois à Séoul en juillet 2016 et devrait, en principe, se réunir tous les ans désormais. Il est prévu que ce groupe d'experts travaille en collaboration avec des institutions telles que les commissions régionales des Nations Unies et qu'il cherche à identifier les problèmes de connectivité entre l'Asie et l'Europe et à proposer des solutions.

46. Ces réunions ministérielles sont cruciales pour fixer les priorités des deux régions et recèlent un immense potentiel pour l'amélioration de la connectivité entre elles. Si la Réunion Asie-Europe est pertinente sous sa forme actuelle, elle pourrait néanmoins être renforcée au moyen d'un appui institutionnel plus large et de relations plus solides avec les organisations internationales existantes. Elle pourrait notamment bénéficier de plus grandes synergies avec les activités que mènent les commissions régionales des Nations Unies en matière de cadres législatifs et de normes techniques ou d'exploitation dans le domaine du transport international.

V. Comité de coordination interrégional sur le transport entre l'Asie et l'Europe

47. Dans sa résolution 71/8, la Commission a noté que beaucoup reste encore à accomplir en matière de connectivité interrégionale et a prié le secrétariat de consulter les membres et membres associés ainsi que les autres organisations intéressées en vue de la mise en place d'un mécanisme institutionnel destiné à faciliter la connectivité interrégionale en matière de transports entre l'Asie et l'Europe.

48. Afin de mettre en œuvre la résolution 71/8, le secrétariat a procédé à une évaluation des trois solutions les plus vraisemblables pour l'établissement d'un tel mécanisme.

¹⁶ Voir www.chnl.no/publish_files/Seoul_Declaration.pdf.

A. Solutions envisageables pour l'établissement d'un mécanisme institutionnel

1. Renforcement de la coopération entre la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique et la Commission économique pour l'Europe

49. La CESAP et la CEE ont établi une collaboration en faveur du renforcement des liaisons de transport entre l'Asie et l'Europe. Cette collaboration pourrait se situer au niveau des programmes et des projets. Toutefois, les contraintes institutionnelles des deux commissions régionales les empêcheraient d'agir au-delà du champ géographique de leurs mandats respectifs pour élaborer et mettre en œuvre les instruments communs ou les normes et procédures d'exploitation harmonisées qui sont nécessaires à l'établissement de systèmes de transport sûrs, fluides et efficaces entre l'Asie et l'Europe.

2. Mise en place d'un mécanisme conjoint entre la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique et la Commission économique pour l'Europe

50. La CEE est en train d'adapter ses fonctions liées au transport pour leur donner une dimension internationale et de transformer son Comité des transports intérieurs en une instance mondiale. Son rôle de commission régionale va devenir limité. Un mécanisme conjoint nécessiterait un appui plus important de la part de la CESAP, mais son fonctionnement perdrait en efficacité.

3. Établissement d'un mécanisme par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique en coopération avec la Commission économique pour l'Europe

51. En raison du moindre rôle de la CEE en tant que commission régionale, du solide mandat de la CESAP en matière de connectivité entre l'Europe et l'Asie, et d'un certain nombre de problèmes infrastructurels et institutionnels propres aux pays membres de la CESAP en Asie, le mécanisme institutionnel devrait être établi et piloté par la CESAP en coopération avec la CEE. Ce mécanisme permettrait d'apporter rapidement un appui effectif à la connectivité intrarégionale, tout en assurant une bonne coordination avec les réseaux de transport européens.

B. Concept

52. Sur la base de cette évaluation, le secrétariat propose d'établir un comité de coordination interrégional sur le transport entre l'Asie et l'Europe en vue de maximiser le potentiel que présentent les initiatives décrites précédemment en créant des synergies entre les mandats existants, en stimulant les actions et en évaluant les progrès accomplis, à un niveau que des dispositifs de moindre envergure, tels que des réunions d'experts, ne pourraient atteindre.

53. Ce comité pourrait aider les pays à tirer pleinement parti des gains de temps et de coût que peut apporter un système de transport performant et efficace entre l'Asie et l'Europe. Cela demande, cependant, un renforcement de la coopération au niveau interrégional et la création d'une structure institutionnelle servant de passerelle entre les deux régions, qui

viendrait compléter les travaux menés par les ministres des transports dans le cadre de la Réunion Asie-Europe et concrétiserait l'action collective visant à identifier, comprendre et régler des problèmes particuliers. Une telle structure favoriserait l'établissement d'accords intergouvernementaux interrégionaux et contribuerait à l'élaboration de normes techniques, recommandations et instruments s'appliquant aux deux régions.

54. Pour atteindre son objectif, le comité devrait réunir tous les modes de transport – aérien, maritime, ferroviaire et routier – pour assurer le développement cohérent et stratégique d'infrastructures de transport et la prestation de services de transport. Le comité chercherait à renforcer et à appuyer les initiatives actuelles et futures en améliorant la coordination entre elles et en fournissant la plateforme nécessaire pour remédier aux problèmes de transport entre l'Asie et l'Europe de manière coordonnée et efficace.

55. Pour être efficace, le comité devrait être établi en tant qu'organe intergouvernemental destiné à définir un programme de renforcement de la connectivité de transport entre les deux régions et à faciliter la circulation ininterrompue des personnes et des marchandises. La dimension intergouvernementale du comité assurerait un niveau adéquat d'orientation politique et permettrait au pouvoir exécutif d'user de son poids pour appuyer la mise en œuvre des décisions prises en session.

56. En s'organisant collectivement à un niveau intergouvernemental, le comité pourrait s'assurer d'une appropriation collective de ses décisions et ainsi faire en sorte que les États membres se sentent davantage impliqués. Cela permettrait en outre de renforcer et de perpétuer l'esprit de coopération observé lors des négociations relatives à l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie, à l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et à l'Accord intergouvernemental sur les ports secs.

57. Un tel cadre, en particulier le principe de présidence tournante (voir la section V.D. ci-après), donnerait également aux pays l'occasion d'exercer un leadership. Il s'agit d'un aspect particulièrement important pour les pays dont les économies sont moins importantes, qui ne seraient pas en mesure de bénéficier d'une telle influence en dehors de ce cadre, et qui pourraient ainsi jouer un rôle sur la scène internationale.

58. En tenant compte de considérations à la fois techniques et institutionnelles, le comité serait en mesure de recueillir des informations et de coordonner et mener des activités de manière globale. Il contribuerait également à identifier et hiérarchiser les projets nécessaires pour l'élimination des goulets d'étranglement dans les couloirs de transport entre l'Asie et l'Europe, ainsi qu'à mobiliser des ressources et des moyens de recherche en vue d'apporter des solutions novatrices aux problèmes de transport transcontinentaux.

59. L'établissement d'un tel mécanisme stratégique instaurera les conditions nécessaires à la réalisation d'un système efficace de couloirs de transport intermodaux et intégrés performants entre l'Asie et l'Europe. À l'heure actuelle, la nécessité de faire progresser la connectivité entre l'Asie et l'Europe bénéficie d'un soutien politique considérable et d'un consensus de plus en plus large.

C. Mandat

60. Le mandat du comité pourrait suivre les modalités suivantes:

- a) Objectifs du comité:
 - i) Veiller au développement continu et cohérent des liaisons de transport entre l'Asie et l'Europe en vue de parvenir à une connectivité ininterrompue entre les deux régions;
 - ii) Recenser les problèmes particuliers liés à la mise en service de ces liaisons et y remédier;
 - iii) Jouer un rôle de catalyseur entre les gouvernements pour hiérarchiser les projets et les mettre en œuvre suivant un calendrier, ainsi que trouver des moyens de surmonter les obstacles institutionnels;
- b) Fonctions du comité.

61. Pour remplir son mandat, le comité devra:

- a) Coordonner les initiatives entreprises aux niveaux national, sous-régional et régional en vue d'améliorer la connectivité de transport entre l'Asie et l'Europe, repérer les aspects complémentaires de ces initiatives et fournir des orientations sur les moyens d'intégrer les initiatives unimodales de manière à tirer le meilleur parti de chaque mode de transport;
- b) Établir des liaisons de transport plus solides, offrant aux entreprises des solutions de transport intermodales dotées de services rapides et fiables à des prix compétitifs;
- c) Entreprendre les études et actions nécessaires pour l'harmonisation des règles et réglementations afin d'assurer l'interopérabilité des liaisons de transport entre les deux régions, d'un point de vue à la fois technique et institutionnel;
- d) Encourager la mise en commun et le partage des moyens de recherche en vue de la mise en place de systèmes modernes de gestion de la circulation permettant d'utiliser plus efficacement les infrastructures actuelles et futures;
- e) Réaliser des études à l'appui du développement d'interfaces intermodales efficaces en vue d'optimiser les contraintes liées aux chaînes d'approvisionnement entre les deux régions, notamment le développement de technologies de l'information et de la communication;
- f) Jouer un rôle de catalyseur pour encourager les États membres à donner la priorité aux liaisons interrégionales dans leurs plans de développement et à apporter un soutien financier aux études et à la mise en œuvre de projets d'intérêt commun.

D. Modalités possibles pour la gestion institutionnelle du comité

62. Il est proposé que le comité soit géré selon les modalités suivantes:

- a) **Présidence.** Un État membre différent prend la présidence du comité après chaque session. Le président dirige la session du comité et joue un rôle de premier plan dans l'organisation des activités du comité durant son mandat;

b) **Secrétariat.** La présidence est épaulée par un secrétariat. Il est proposé d'attribuer le rôle de secrétariat à la CESAP (plus précisément, à la Division des transports), qui suivrait son règlement intérieur actuel. Le secrétariat est chargé i) d'établir les documents à soumettre au comité pour examen; ii) de prendre des mesures de suivi des décisions du comité; iii) de proposer et de superviser la mise en œuvre des projets; iv) de compiler des informations relatives aux initiatives déjà en place et de coordonner les activités menées avec elles; v) de fournir des conseils aux membres du comité; et vi) de rédiger et diffuser le rapport du comité sur sa session;

c) **Sessions.** Les sessions sont les réunions intergouvernementales lors desquelles le comité formule des recommandations et prend des décisions sur les orientations futures en matière de politique de transport. À cette fin, le comité se réunit en principe tous les deux ans, mais il est possible d'organiser des sessions extraordinaires si les membres en font la demande. Pour minimiser les coûts de fonctionnement, les sessions du comité se tiennent en même temps que celles du Comité des transports, ou que toute autre réunion intergouvernementale de haut niveau organisée à la place de la session du Comité des transports;

d) **Membres.** Tous les États membres de la CESAP et de la CEE sont membres du comité et, en cette qualité, sont invités à toutes ses sessions. Ils s'y font représenter par de hauts fonctionnaires du ministère des transports ou d'un organisme gouvernemental équivalent chargé des politiques de transport. Les organisations internationales et institutions financières intéressées sont également invitées à participer à ces sessions. En outre, les autres parties concernées, telles que les associations de transport, les transporteurs, les transitaires, les prestataires de services logistiques, les expéditeurs et les négociants, sont également invitées à participer aux sessions du comité à titre consultatif;

e) **Établissement de rapports.** Le rapport du comité sur sa session est établi par la CESAP en sa qualité de secrétariat du comité. Le rapport est remis à tous les membres du comité et soumis à la Commission pour examen et adoption lors de la première session annuelle qui suit celle du comité.

E. Coordination entre la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique et la Commission économique pour l'Europe

63. La CESAP et la CEE collaborent depuis longtemps. Ces dernières années, cette collaboration a surtout porté sur la gestion conjointe de la mise en œuvre du Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale, qui comprend des domaines d'activité communs en matière de transport et de passage des frontières. Les deux commissions ont également mis leurs compétences en commun dans le cadre du projet pour les liaisons de transport Europe-Asie. Cependant, ces programmes et projets s'intéressent principalement aux pays situés dans les zones qu'ils visent.

64. En outre, si les conclusions du projet pour les liaisons de transport Europe-Asie sont utiles pour planifier le développement futur des transports à long terme, le nombre de projets d'infrastructure prioritaires recensés au cours de l'étude mentionnée précédemment (à savoir 311) et le montant des investissements nécessaires pour les mettre en œuvre (215 milliards de dollars) pourraient décevoir les attentes d'une amélioration rapide de l'efficacité des systèmes de transport entre l'Asie et l'Europe. Même si l'on

s'en tient aux projets considérés comme hautement prioritaires, leur nombre (188) et leur coût (78 milliards de dollars) restent bien supérieurs à ce qui peut raisonnablement être mis en œuvre et financé simultanément. La CEE en est consciente et a souligné que l'évaluation de ces projets et des besoins de financement correspondants est destinée à aider les gouvernements à définir leurs stratégies nationales d'investissement dans les transports.

65. Enfin, les activités menées dans le cadre des liaisons de transport Europe-Asie ne sont qu'un élément parmi d'autres du programme de travail de chaque Commission et, si elles restent prioritaires, s'inscrivent dans des calendriers différents. En outre, à ce stade de leur développement, il est plus difficile pour les pays les moins avancés de la CESAP d'envisager d'accéder aux marchés européens. Ainsi, des problèmes de développement plus urgents prennent le pas sur l'amélioration de la connectivité entre l'Asie et l'Europe.

66. À la lumière de ce qui précède, l'établissement d'un comité de coordination interrégional sur le transport entre l'Asie et l'Europe, dont les activités s'intégreront à celles des deux commissions régionales actuelles, permettra de susciter un intérêt commun pour la mise en œuvre de projets dans ce domaine, en particulier en vue de faire progresser l'harmonisation des normes et règles. Plus important encore, chaque commission sera en mesure de poursuivre le même objectif, selon le même calendrier et suivant les mêmes priorités.

67. Pour veiller à la bonne coordination des activités ainsi qu'à la bonne circulation des informations, le secrétariat de la CESAP préparera les sessions du comité et prendra des mesures de suivi en consultation avec le secrétariat de la CEE.

VI. Questions à examiner

68. Si l'Asie et l'Europe restent des partenaires commerciaux privilégiés, une meilleure connectivité de transport permettrait d'accroître les volumes de marchandises échangées entre ces deux régions. De ce fait, un certain nombre d'initiatives ont récemment été entreprises pour tenter de remédier à des problèmes connexes, notamment dans les domaines du développement des infrastructures et d'un renforcement de l'harmonisation des normes techniques. On estime qu'il est possible de tirer le meilleur parti de ces initiatives en établissant un organisme chargé de créer des synergies entre les mandats existants, de stimuler les actions et d'évaluer les progrès accomplis.

69. La Conférence ministérielle sur les transports est invitée à donner de nouvelles orientations sur les éléments suivants, qu'il est proposé d'intégrer au projet de programme d'action régional pour la connectivité durable des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021).

Objectif immédiat. S'attacher à mettre en place un comité de coordination interrégional sur le transport entre l'Asie et l'Europe, en tant qu'organisme intergouvernemental conçu pour favoriser la connectivité de transport durable ininterrompue entre l'Asie et l'Europe, aussi bien pour les personnes que pour les marchandises.

Produits

1. Étude sur les initiatives, la planification des infrastructures de transport et les dispositions institutionnelles se rapportant à la création de couloirs de transport entre l'Asie et l'Europe;
2. Étude sur l'harmonisation des règles et règlements en vue d'éliminer les obstacles non physiques qui entravent l'efficacité du transport entre les deux régions;
3. Étude sur les normes techniques appliquées dans les couloirs de transport entre l'Asie et l'Europe;
4. Création d'un comité de coordination interrégional sur le transport entre l'Asie et l'Europe, afin de contribuer à l'amélioration des liaisons de transport entre ces deux régions;
5. Atelier/séminaire/réunion/service consultatif sur l'amélioration de la connectivité de transport entre l'Asie et l'Europe;
6. Rapport sur les progrès accomplis en matière d'amélioration de la connectivité de transport entre l'Asie et l'Europe.

Indicateurs de succès

1. Mise en place par les États membres d'un comité de coordination interrégional sur le transport entre l'Asie et l'Europe.
 2. Mesures prises par les États membres pour établir et mettre en service des couloirs de transport entre l'Asie et l'Europe.
 3. Mesures prises par les États membres pour tenir compte des recommandations de l'étude relatives à l'amélioration de la connectivité entre l'Asie et l'Europe.
 4. Publication d'un rapport sur les progrès accomplis en matière d'amélioration de la connectivité de transport entre l'Asie et l'Europe.
-