



Conseil économique et social

Distr. générale
27 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 a) de l'ordre du jour provisoire*

Les grandes questions en matière de transports

Les objectifs de développement durable et les transports

Note du secrétariat

Résumé

Le rôle de facilitation considérable joué par les transports dans la réalisation des objectifs de développement durable signifie que les trois piliers du développement durable – à savoir économique, social et environnemental – doivent être pris en compte dans le programme de connectivité des transports d'une manière équilibrée, par un système intégré de transport intermodal et de logistique qui tire le meilleur parti des avantages comparatifs de chaque mode de transport.

La présente note passe en revue le rôle des transports dans la réalisation des objectifs de développement durable. Elle met l'accent sur les moteurs clés d'un secteur des transports plus durable. Elle présente le concept de système intégré de transport intermodal et de logistique, ainsi que des exemples de pays qui ont mis ce concept en application dans le cadre du développement de leurs transports. Elle propose aussi des voies à suivre afin d'établir des systèmes intégrés de transport intermodal et de logistique en vue de la connectivité de transport durable.

I. Les rôles du transport dans la réalisation des objectifs de développement durable

1. Il est largement admis que les transports jouent un rôle primordial dans le développement économique et social en donnant accès à des opportunités économiques et sociales. Les transports facilitent la circulation des personnes, des biens, de la main-d'œuvre, des ressources, des produits et des idées dans toute la région, offrant des possibilités d'accès aux marchés aux consommateurs comme aux producteurs. Ils permettent aux fabricants de tirer parti des avantages que présente leur lieu d'implantation, ce qui rend possible le déploiement des chaînes d'approvisionnement à travers le monde.

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

2. Par ailleurs, le secteur des transports est l'un des premiers consommateurs de combustibles fossiles et produit diverses émissions. L'augmentation du taux de motorisation se traduit également par une hausse du nombre de morts et de blessés sur les routes.

3. En septembre 2015, le Sommet des Nations Unies consacré à l'adoption du programme de développement pour l'après-2015 a adopté 17 objectifs de développement durable, qui ont pris effet au 1^{er} janvier 2016. Le tableau 1 présente les cibles définies pour certains des objectifs se rapportant aux transports et aux infrastructures, auxquelles le secteur des transports peut contribuer directement ou indirectement.

Tableau 1
Contribution du secteur des transports aux objectifs de développement durable et à leurs cibles

<i>Objectif de développement durable</i>	<i>Contribution directe</i>	<i>Contribution indirecte</i>
Objectif 1. Éliminer la pauvreté sous toutes ses formes et partout dans le monde		<p>1.1 D'ici à 2030, éliminer complètement l'extrême pauvreté dans le monde entier (s'entend actuellement du fait de vivre avec moins de 1,25 dollar par jour)</p> <p>1.2 D'ici à 2030, réduire de moitié au moins la proportion d'hommes, de femmes et d'enfants de tous âges qui souffrent d'une forme ou l'autre de pauvreté, telle que définie par chaque pays</p>
Objectif 2. Éliminer la faim, assurer la sécurité alimentaire, améliorer la nutrition et promouvoir l'agriculture durable	2.a Accroître, notamment grâce au renforcement de la coopération internationale, l'investissement dans l'infrastructure rurale, les services de recherche et de vulgarisation agricoles et la mise au point de technologies et de banques de plantes et de gènes d'animaux d'élevage, afin de renforcer les capacités productives agricoles des pays en développement, en particulier des pays les moins avancés	2.3 D'ici à 2030, doubler la productivité agricole et les revenus des petits producteurs alimentaires, en particulier des femmes, des autochtones, des exploitants familiaux, des éleveurs et des pêcheurs, y compris en assurant l'égalité d'accès aux terres, aux autres ressources productives et facteurs de production, au savoir, aux services financiers, aux marchés et aux possibilités d'ajout de valeur et d'emplois autres qu'agricoles
Objectif 3. Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge	3.6 D'ici à 2020, diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route	3.9 D'ici à 2030, réduire nettement le nombre de décès et de maladies dus à des substances chimiques dangereuses et à la pollution et à la contamination de l'air, de l'eau et du sol
Objectif 7. Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable	7.3 D'ici à 2030, multiplier par deux le taux mondial d'amélioration de l'efficacité énergétique	

Objectif 9. Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation	<p>9.1 Mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente, y compris une infrastructure régionale et transfrontière, pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain, en privilégiant un accès universel, financièrement abordable et équitable</p> <p>9.4 D'ici à 2030, moderniser l'infrastructure et adapter les industries afin de les rendre durables, par une utilisation plus rationnelle des ressources et un recours accru aux technologies et procédés industriels propres et respectueux de l'environnement, chaque pays agissant dans la mesure de ses moyens</p> <p>9.a Faciliter la mise en place d'une infrastructure durable et résiliente dans les pays en développement en renforçant l'appui financier, technologique et technique apporté aux pays d'Afrique, aux pays les moins avancés, aux pays en développement sans littoral et aux petits États insulaires en développement</p>	
Objectif 11. Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables	11.2 D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées	11.6 D'ici à 2030, réduire l'impact environnemental négatif des villes par habitant, y compris en accordant une attention particulière à la qualité de l'air et à la gestion, notamment municipale, des déchets
Objectif 13. Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions		13.1 Renforcer, dans tous les pays, la résilience et les capacités d'adaptation face aux aléas climatiques et aux catastrophes naturelles liées au climat

Objectif 16. Promouvoir l'avènement de sociétés pacifiques et inclusives aux fins du développement durable, assurer l'accès de tous à la justice et mettre en place, à tous les niveaux, des institutions efficaces, responsables et ouvertes à tous		16.2 Mettre un terme à la maltraitance, à l'exploitation et à la traite, et à toutes les formes de violence et de torture dont sont victimes les enfants
Objectif 17. Renforcer les moyens de mettre en œuvre le Partenariat mondial pour le développement durable et le revitaliser	Générale	Générale

Source: Résolution 70/1 de l'Assemblée générale. Disponible également à l'adresse suivante: <https://sustainable.development.un.org/>.

II. Les transports et les trois piliers du développement durable

4. Eu égard au Programme de développement durable à l'horizon 2030, les trois piliers du développement durable – à savoir économique, social et environnemental – doivent être pris en compte dans les politiques, la planification et l'exploitation des transports. Il est important de comprendre les relations entre ces trois piliers et les transports, et comment ils sont liés entre eux, pour rendre les transports plus durables.

A. Aspect économique

5. Au niveau mondial, en 2014, selon l'Organisation mondiale du commerce, la valeur monétaire du commerce mondial d'exportation de marchandises avait atteint 18 950 milliards de dollars¹. Le transport maritime est l'élément central du système commercial international: il achemine environ 80 % des échanges mondiaux en volume et 70 % en valeur. Le reste est transporté par voie ferroviaire, routière ou aérienne.

6. Au niveau local, le réseau de transport est crucial pour l'accès aux marchés, aux services sociaux et à l'information, surtout dans les zones rurales et reculées. Plus les services de transport sont efficaces, plus le potentiel d'amélioration de la productivité et de la compétitivité des marchés est grand².

7. Des études ont montré que l'accessibilité rurale contribue à ouvrir des perspectives économiques, à créer des emplois et à réduire la pauvreté en reliant les agriculteurs aux marchés et les producteurs aux consommateurs. Il semble qu'il existe des preuves solides que l'amélioration des réseaux routiers ruraux profite aux personnes pauvres. Une étude réalisée par l'Institut international de recherche sur les politiques alimentaires, concernant les liens entre les dépenses publiques et la pauvreté dans les zones rurales en Inde, a révélé qu'un investissement de 10 millions de roupies dans des routes permettait à 1 650 personnes de s'élever au-dessus du seuil de pauvreté³. Une autre étude a montré que les dépenses publiques dans les infrastructures rurales (routes, électricité et télécommunications) se traduisaient par de meilleures possibilités d'emploi autre qu'agricole et par des salaires plus élevés, ce qui avait une incidence considérable sur la réduction de la pauvreté et des inégalités⁴.

¹ Organisation mondiale du commerce, *Reprise encore modeste du commerce en 2015 et 2016 après trois années de faible expansion*, 14 avril 2015. Disponible à l'adresse suivante: www.wto.org/english/news_e/pres15_e/pr739_e.htm.

² Des études menées en Chine ont montré que les investissements dans la modernisation de routes rudimentaires généraient 1,57 yuan de produit intérieur brut agricole pour chaque yuan investi, contre plus de 5 yuan de produit intérieur brut non agricole (Shenggen Fan et Connie Chan-Kang, *Returns to investment in less-favored areas in developing countries: a synthesis of evidence and implications for Africa*, Food Policy, volume 29 (août 2004), pages 431 à 444. Disponible à l'adresse suivante: www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0306919204000429).

³ Shenggen Fan, Peter Hazell et Sukhdeo Thorat, *Linkages between Government Spending, Growth, and Poverty in Rural India*, rapport de l'Institut international de recherche sur les politiques alimentaires, numéro 110 (Washington, D.C., Institut international de recherche sur les politiques alimentaires, 1999). Disponible à l'adresse suivante: <http://ebrary.ifpri.org/cdm/ref/collection/p15738coll2/id/125916>.

⁴ Shenggen Fan, Linxiu Zhang et Xiaobo Zhang, *Growth, Inequality, and Poverty in Rural China: The Role of Public Investments*, rapport de l'Institut international de recherche sur les politiques alimentaires, numéro 125 (Washington, D.C., Institut international de recherche sur les politiques alimentaires, 2002). Disponible à l'adresse suivante: <http://ebrary.ifpri.org/cdm/compoundobject/collection/p15738coll2/id/87927/rec/3>.

8. Les transports sont également essentiels pour le développement du tourisme. Le Conseil mondial du voyage et du tourisme a estimé qu'en 2013, le tourisme avait contribué au produit intérieur brut mondial à hauteur de 2 200 milliards de dollars et avait directement créé 100 millions d'emplois dans le monde⁵.

9. Les emplois et les revenus sont des éléments fondamentaux du développement économique. Le secteur des transports crée de nombreuses possibilités d'emploi. Eurostat a estimé que le secteur employait 8,7 millions de personnes dans l'Union européenne en 2005⁶. Aux États Unis, 4,4 millions de personnes travaillent directement dans le secteur du transport et de l'entreposage, selon le Bureau des statistiques du travail du Département du travail américain⁷. Ce chiffre ne tient pas compte des millions d'emplois indirects créés par les activités liées aux transports.

10. L'augmentation rapide du taux de motorisation se traduit par de graves problèmes d'embouteillages qui, d'après des estimations, coûtent aux économies asiatiques 2 à 5 % du produit intérieur brut chaque année en raison du temps perdu et du coût accru des transports⁸.

B. Aspect social

11. On considère que les transports contribuent au développement social car ils favorisent la mobilité de la main-d'œuvre et facilitent l'accès aux soins de santé, aux possibilités d'éducation et à d'autres services sociaux. La mobilité crée des liens entre les êtres humains, encourage les échanges et contribue au développement culturel. La connectivité de transport est particulièrement importante pour fournir des produits et services essentiels aux populations qui vivent dans des zones rurales et reculées. Selon l'indice de l'accessibilité rurale de la Banque mondiale, plus d'un milliard (31 %) de la population rurale mondiale (dont 98 % vit dans des pays en développement) a un accès insuffisant aux systèmes de transport routier⁹. Dans la plupart des pays à faible revenu de la région de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), de nombreux ménages ruraux n'ont pas accès à des routes praticables en toute saison; ainsi, on estime que seuls 39 % des ménages ruraux bangladais et 30 % des ménages ruraux népalais ont accès à de telles routes, tandis qu'en Inde, environ 40 % des villages sont privés d'accès aux marchés et au réseau routier principal pendant la saison des pluies¹⁰.

⁵ Conseil mondial du voyage et du tourisme, *Travel & tourism: economic impact – world* (Londres, 2014).

⁶ Eurostat, *Panorama of Transport*, éd. 2009 (Luxembourg, 2009). Disponible à l'adresse suivante: <http://ec.europa.eu/eurostat/documents/3217494/5711595/KS-DA-09-001-EN.PDF/9c90d489-5009-4acc-9810-ae39612897d3?version=1.0>.

⁷ Bureau des statistiques du travail, *Employment by major industry sector*, dernière mise à jour le 8 décembre 2013. Disponible à l'adresse suivante: www.bls.gov.

⁸ Voir www.adb.org/sectors/transport/key-priorities/urban-transport.

⁹ La Banque mondiale a mis au point l'indice de l'accessibilité rurale, qui s'intéresse au rôle crucial de l'accès aux transports et de la mobilité pour la réduction de la pauvreté dans les pays en développement. Cet indice mesure le pourcentage de la population rurale qui dispose d'un accès suffisant aux systèmes de transport routier. Voir www.worldbank.org/transport/transport_results/headline/rural-access/rai-updated-modelbasedscores5-20070305.pdf (données consultées le 10 février 2015).

¹⁰ Banque mondiale, *Safe, clean, and affordable: transport for development – the World Bank Group's transport business strategy for 2008-2012* (Washington, D.C., 2008). Disponible à l'adresse suivante: <http://documents.worldbank.org/curated/en/440361468175472897/pdf/467920WP0Box331usiness1Strategy1web.pdf>.

12. Les décès et les traumatismes dus aux accidents de la route causent des préjudices à la fois économiques et sociaux à la société. Les traumatismes dus aux accidents de la circulation, notamment, sont la principale cause de décès dans le monde, et la première cause de décès chez les jeunes (entre 15 et 29 ans). À l'échelle mondiale, 90 % des accidents de la route mortels ont lieu dans des pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire, alors même que ces pays ne comptent que 54 % des véhicules en circulation dans le monde. Les conclusions du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015* de l'Organisation mondiale de la Santé montrent que plus de 733 000 personnes ont été tuées sur les routes dans la région de la CESAP en 2013, soit plus de la moitié du total des décès dus à des accidents de la circulation (1,25 million) cette année-là¹¹.

C. Aspect environnemental

13. Selon l'Agence internationale de l'énergie (AIE), deux secteurs concentrent à eux seuls une part croissante de la consommation de pétrole: les transports et la pétrochimie. En raison de cette demande, la consommation de pétrole devrait se maintenir à la hausse jusqu'en 2035¹². En 2013, le secteur des transports représentait près des deux tiers de la consommation mondiale de pétrole et plus de 27 % de la consommation mondiale totale d'énergie¹³. Le secteur des transports de la région Asie-Pacifique a consommé en termes de produits pétroliers plus de 460 millions de tonnes d'équivalent pétrole, dont 87,24% pour les transports routiers¹⁴. La part de la consommation d'énergie du secteur routier devrait rester prépondérante (voir figure I)¹⁵.

¹¹ Organisation mondiale de la Santé, *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015* (Genève, 2015). Disponible à l'adresse suivante: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/.

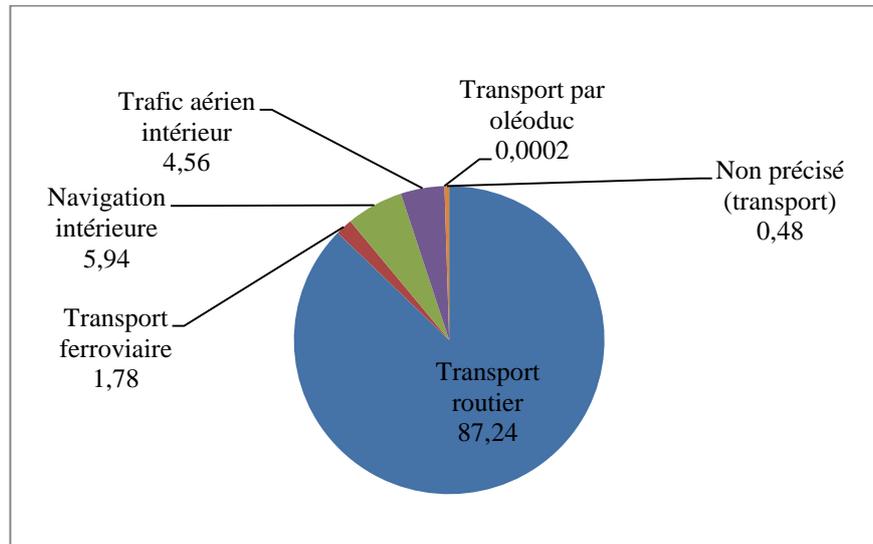
¹² Agence internationale de l'énergie, *Executive summary: World Energy Outlook 2013* (Paris, 2013). Disponible à l'adresse suivante: <http://www.iea.org/Textbase/npsum/WEO2013SUM.pdf>.

¹³ Agence internationale de l'énergie, *Key world energy statistics 2015* (Paris, 2015).

¹⁴ Calculs de la CESAP à partir des données de l'Agence internationale de l'énergie, « World energy balances », base de données IEA World Energy Statistics and Balances; disponible à l'adresse suivante: <http://dx.doi.org/10.1787/data-00512-en> (données consultées le 14 mars 2016).

¹⁵ Agence internationale de l'énergie, *World Energy Outlook 2012* (Paris, 2012). Disponible à l'adresse suivante: www.iea.org/publications/freepublications/publication/WEO2012_free.pdf.

Figure I
Consommation de produits pétroliers dans la région Asie-Pacifique par secteur en 2013
 (En pourcentage)



Source: Données de l'Agence internationale de l'énergie sur les émissions de CO₂ par produit et par secteur, base de données de l'AIE sur les statistiques des émissions de CO₂ dues à la consommation de combustibles. Disponible à l'adresse suivante: <http://dx.doi.org/10.1787/data-00430-en> (données consultées le 14 mars 2016).

14. De tous les secteurs, celui des transports est le deuxième plus grand émetteur de dioxyde de carbone: il représentait près d'un quart des émissions mondiales totales en 2013¹⁶. Au total, 1 451 millions de tonnes de dioxyde de carbone ont été produites par le secteur des transports dans la région de la CESAP, dont 86,65 % ont été attribués au sous-secteur du transport routier¹⁷. Sur les dix pays qui émettent le plus de dioxyde de carbone, six étaient situés dans la région de la CESAP¹⁸. Le secteur des transports produit également des matières particulaires, des oxydes d'azote, de l'oxyde de soufre, de l'ozone et des composés organiques volatils, qui nuisent non seulement à la santé humaine mais aussi aux écosystèmes et aux bâtiments¹⁹.

¹⁶ Agence internationale de l'énergie, *CO₂ Emissions from Fuel Combustion: Highlights – 2015 Edition* (Paris, 2015). Disponible à l'adresse suivante: <http://www.iea.org/publications/freepublications/>.

¹⁷ Calculs de la CESAP à partir des données de l'Agence internationale de l'énergie sur les émissions de CO₂ par produit et par secteur, base de données de l'AIE sur les statistiques des émissions de CO₂ dues à la consommation de combustibles; disponible à l'adresse suivante: <http://dx.doi.org/10.1787/data-00430-en> (données consultées le 14 mars 2016).

¹⁸ Ces six pays sont la Chine, la Fédération de Russie, l'Inde, le Japon, la République de Corée et la République islamique d'Iran. Données de l'Agence internationale de l'énergie, *CO₂ Emissions from Fuel Combustion: Highlights – 2015 Edition* (Paris, 2015). Disponible à l'adresse suivante: www.iea.org/publications/freepublications/publication/CO2EmissionsFromFuelCombustionHighlights2015.pdf.

¹⁹ Commission européenne, *Handbook on estimation of external costs in the transport sector: internalisation measures and policies for all external cost of transport (IMPACT) – version 1.1* (Delft, 2008). Disponible à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/sustainable/doc/2008_costs_handbook.pdf.

III. Rendre les transports plus durables: tirer pleinement parti des avantages comparatifs

15. Chaque mode de transport présente des avantages et des inconvénients comparatifs différents, qui ont une incidence sur les trois piliers du développement durable. De ce fait, le choix du mode de transport peut contribuer au développement durable ainsi qu'à la réalisation des objectifs de développement durable se rapportant aux transports. Parmi les principaux facteurs déterminants dans le choix du mode de transport figurent notamment: pour l'aspect économique, le coût et la vitesse, la fiabilité et la flexibilité; pour l'aspect social, l'accès, les encombrements et la sécurité; et pour l'aspect environnemental, l'intensité énergétique, les émissions de dioxyde de carbone et la pollution atmosphérique.

16. **Coût et vitesse.** Le coût du transport des marchandises par rail, par voies navigables intérieures et par voie maritime sur des distances courtes ou longues est généralement plus faible. Les délais de transport, la ponctualité et la fréquence sont des facteurs importants pour les clients. Le délai moyen de livraison et la fiabilité de la date de livraison sont souvent cités parmi les critères les plus importants en matière de transport. Toutefois, l'importance du temps de transport dépend du coût en temps de la cargaison. Les transports maritimes et ferroviaires à bas coût sont classés parmi les plus lents de ces modes de transport, tandis que le transport aérien à coût élevé est le plus rapide²⁰. Le tableau 2 montre que pour un trajet entre la Chine et les Pays-Bas, le transport maritime est manifestement le choix le moins cher (mesuré par le taux de fret) mais il affiche une longue durée de transit. Le transport aérien est le plus onéreux et permet un acheminement bien plus rapide. Le transport ferroviaire se situe entre ces deux extrêmes, aussi bien pour ce qui est du coût que du temps de transit.

Tableau 2

Comparaison des modes de transport pour un trajet entre la Chine et l'Europe (en prenant l'exemple du transport « porte-à-porte » d'ordinateurs portatifs entre la Chine centrale et les Pays-Bas)

	<i>Maritime</i>	<i>Ferroviaire (train-bloc)</i>	<i>Maritime-Aérien</i>	<i>Aérien</i>
Durée du transport (en jours)	38	22	24	4
Coût par ordinateur portatif (en dollars des États-Unis)	1,9	3,8	9	18

Source: DB Schenker, *Get your business rolling with innovative rail logistics solutions between China and Europe*. Présentation disponible à l'adresse suivante: www.dbschenker.ch/file/log-ch-de/8643028/uiW_S_qnj5O_wipZV5SBw-V6dvw/8643030/data/China_Train.pdf.

17. **Flexibilité.** Le principal avantage du transport routier est qu'il présente peu de contraintes physiques. Il jouit d'une flexibilité opérationnelle qui lui permet de constituer un élément crucial de la livraison de marchandises en service « porte-à-porte ». Les transports ferroviaires et

²⁰ Thor-Erik Sandberg Hanssen, Terje Andreas Mathisen et Finn Jørgensen, *Generalized transport costs in intermodal freight transport*, Procedia – Social and Behavioral Sciences, volume 54: *Proceedings of the 15th meeting of the EURO Working Group on Transportation* (octobre 2012). Disponible à l'adresse suivante: www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042812042000.

maritimes sont moins compétitifs sur le plan de la flexibilité. Le transport par rail dépend de voies ferrées et d'horaires fixes. Il manque de flexibilité par rapport au transport routier. Il se limite au transport d'une gare à une autre et est souvent lent. Le transport maritime présente des contraintes similaires.

18. **Fiabilité.** La fiabilité de la durée de transit est une des variables les plus importantes pour le transport des marchandises, selon les enquêtes effectuées auprès des expéditeurs²¹. Une grande variabilité des temps de trajet a plusieurs conséquences économiques importantes. Contrairement au transport par rail, qui dépend de voies ferrées et d'horaires fixes, le transport routier offre souvent le choix entre plusieurs itinéraires possibles. Grâce à cette flexibilité, le temps de transit du transport routier est très fiable, puisqu'en cas de retard, que ce soit à cause d'une panne de véhicule ou d'embouteillages sur l'itinéraire choisi, il est possible de trouver un véhicule de remplacement ou d'emprunter une autre route. Cependant, un des éléments essentiels de la fiabilité du transport routier tient à l'importance de garantir des délais de franchissement des frontières plus courts et plus prévisibles, et de limiter les ressources allouées aux formalités douanières. Le transport maritime est aussi considéré comme très fiable²². C'est au port que surviennent généralement les retards pour ce mode de transport.

19. **Accès.** Le manque d'accès aux transports est un obstacle majeur à la réduction de la pauvreté. Plusieurs études ont démontré l'incidence d'un accès insuffisant aux transports sur la santé, l'éducation, l'emploi et les activités économiques. Si on compare les modes de transport selon leur accessibilité, on constate que les réseaux routiers sont plus étendus et complexes que les autres modes de transport. Ils desservent la plupart des destinations et couvrent la plus vaste zone géographique. Le transport ferroviaire est doté de rails fixes, ce qui limite l'accès physique à ses installations. Toutefois, son faible coût en fait le choix de prédilection des groupes à faible revenu, surtout pour les trajets entre zones rurales et urbaines. Le coût des services de transport évoqués précédemment est également cité parmi les dimensions importantes de l'accessibilité²³, car il a été établi qu'il s'agit d'un facteur d'exclusion sociale²⁴. Le transport maritime est moins accessible que le transport ferroviaire. Il s'agit en outre de la seule voie d'accès international des pays insulaires. Le transport aérien est parfois le seul moyen de transport au départ et à destination des zones très reculées; il favorise ainsi l'intégration sociale en reliant ceux qui vivent dans ces zones au reste du pays. Le réseau de transport aérien facilite l'apport d'aide humanitaire et de secours d'urgence partout dans le monde, et garantit la livraison rapide de fournitures médicales et d'organes pour des transplantations²⁵. Cependant, son coût élevé ne le rend

²¹ Ruth Banomyong, *International freight transport choices for Lao PDR: the dilemma of a less developed and land-locked country*, Compte rendu de la 9^e Conférence mondiale sur la recherche dans les transports (Amsterdam, Elsevier, 2003), CD-ROM.

²² Chambre de commerce des États-Unis, *Land transport options between Europe and Asia: commercial feasibility study*, juillet 2006. Disponible à l'adresse suivante: www.osce.org/eea/41310?download=true.

²³ Karst T. Geurs, Wouter Boon et Bert Van Wee, *Social impacts of transport: literature review and the state of the practice of transport appraisal in the Netherlands and the United Kingdom*, Transport Reviews, volume 29, numéro 1 (janvier 2009), pages 69 à 90. Disponible à l'adresse suivante: www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01441640802130490.

²⁴ Service de l'exclusion sociale, Bureau du Vice-Premier Ministre, Royaume-Uni, *Making the connections: final report on transport and social exclusion*, février 2003. Disponible à l'adresse suivante: www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_emp/@emp_policy/@invest/documents/publication/wcms_asist_8210.pdf.

²⁵ Groupe d'action sur les transports aériens, *The economic and social benefits of air transport* (Genève, 2008). Disponible à l'adresse suivante: www.icao.int/Meetings/wrds2011/Documents/JointWorkshop2005/ATAG_SocialBenefitsAirTransport.pdf.

accessible qu'à des groupes d'un certain revenu ou dans certaines situations d'urgence. Les voies navigables intérieures sont également un moyen de transport important pour les personnes qui vivent dans un delta, le long d'un fleuve ou d'un canal, ou au bord d'un lac.

20. **Traumatismes et décès sur les routes.** Les décès et les traumatismes dus aux accidents de la circulation sont probablement la forme d'impact social lié aux transports la plus couramment citée. Aucun mode de transport n'est complètement sûr, mais le transport routier reste le plus dangereux: il représente en moyenne 90 % de tous les accidents dus aux transports²⁶.

21. **Encombres.** Les encombrements se traduisent par un accroissement des temps de trajet et des coûts de transport des voyageurs comme des marchandises, une moindre fiabilité des services de livraison, une baisse de la productivité et de la compétitivité, une consommation inefficace des ressources énergétiques et une pollution supplémentaire qui nuit à la santé et à l'environnement. Comme pour les traumatismes et les décès, le transport routier est le mode de transport qui provoque le plus d'encombres. Pour le transport maritime, les retards surviennent souvent dans les ports. Selon Containerisation International, les grands ports asiatiques connaissent actuellement un niveau d'encombrement jamais atteint en 20 ans et cette situation semble appelée à se poursuivre. Les couloirs de transport aérien de la région souffrent également d'encombres, ce qui entraîne parfois des retards de plusieurs heures.

22. **Consommation d'énergie.** De tous les secteurs, celui des transports est l'un des plus grands consommateurs d'énergie. Le transport routier représente la majeure partie de la consommation de pétrole. Pour ce qui est de l'intensité énergétique, selon les statistiques environnementales du Ministère de l'environnement japonais pour 2012²⁷, le transport ferroviaire des voyageurs comme des marchandises affiche l'intensité énergétique la plus faible, et le transport maritime arrive au deuxième rang sur ce plan au Japon. Les transports aérien et routier comptent parmi les secteurs les plus énergivores. Selon diverses études et statistiques, le rail est l'un des modes de transport qui présentent le plus haut rendement énergétique.

23. **Émissions de dioxyde de carbone.** Dans le secteur des transports, le transport routier est le premier responsable de l'augmentation des émissions de dioxyde de carbone. Sur la base des chiffres compilés par le Conseil pour la défense des ressources naturelles des États-Unis, le tableau 3 présente la quantité d'émissions de dioxyde de carbone pour chaque mode de transport. Le transport maritime est le plus écologique, suivi du rail. De même, les estimations de l'Agence européenne pour l'environnement montrent que le transport par route des voyageurs comme des marchandises émet le plus haut niveau de dioxyde de carbone par tonne-kilomètre comparé aux transports maritime et ferroviaire, qui sont plus écologiques²⁸.

²⁶ Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois et Brian Slack, *The Geography of Transport Systems*, 3^e éd. (Oxford et New York, Routledge, 2013). Disponible à l'adresse suivante: <https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/conc7en/ch7c2en.html>.

²⁷ Voir www.env.go.jp/en/statistics/contents/index_e.html#onshitukoukagasu.

²⁸ Voir www.eea.europa.eu/data-and-maps/figures/specific-co2-emissions-per-tonne-2.

Tableau 3

Émissions de dioxyde de carbone, par mode de transport
(Grammes par tonne-mille)

	<i>Camion</i>	<i>Train</i>	<i>Navire</i>	<i>Avion</i>
Émissions	119	40	11	1 193

Source: Conseil pour la défense des ressources naturelles, *Case study: the emissions of one container* (www.nrdc.org).

24. **Pollution atmosphérique.** Les polluants atmosphériques émis par les transports, comme les matières particulaires, les oxydes d'azote, l'oxyde de soufre, l'ozone et les composés organiques volatils, nuisent non seulement à la santé humaine mais aussi aux écosystèmes, aux bâtiments et aux matériaux²⁹. Le tableau 4 présente les principaux types d'émissions pour chaque mode de transport, d'après les chiffres compilés par le Conseil pour la défense des ressources naturelles des États-Unis. Le transport aérien est de loin le mode de transport le moins écologique de tous sur le plan de la pollution atmosphérique.

Tableau 4

Émissions de polluants atmosphériques, par mode de transport
(Milligrammes par tonne-mille)

	<i>Camion</i>	<i>Train</i>	<i>Navire</i>	<i>Avion</i>
Oxydes d'azote	318	367	158	3 944
Matières particulaires (PM ₁₀)	92	13	25	119

Source: Conseil pour la défense des ressources naturelles, *Case study: the emissions of one container* (www.nrdc.org).

25. Comme indiqué précédemment, chaque mode de transport présente ses propres avantages et inconvénients, qui sont synthétisés dans la figure II. La connaissance de ces différentes caractéristiques, points positifs et négatifs permet d'utiliser le mode le plus adapté à chaque type d'opération de transport.

²⁹ Commission européenne, *Handbook on estimation of external costs in the transport sector: internalisation measures and policies for all external cost of transport (IMPACT) – version 1.1* (Delft, 2008). Disponible à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/doc/2008_costs_handbook.pdf.

Figure II
Avantages et inconvénients comparatifs des modes de transport

	<i>Coût</i>	<i>Vitesse</i>	<i>Fiabilité</i>	<i>Flexibilité</i>	<i>Accessibilité</i>	<i>Encombrement</i>	<i>Nombre d'accidents</i>	<i>Intensité énergétique</i>	<i>Émissions de CO₂</i>	<i>Pollution atmosphérique</i>
	Modéré	Modérée	Très bonne	Élevée	Haute	Élevé	Élevé	Haute	Élevées	Élevée
	Faible	Modérée	Bonne	Faible	Moyenne	Minimal	Faible	Faible	Faibles	Électrique: niveau le plus faible Diesel: élevée
	Faible	Lente	Bonne	Faible	Faible	Minimal	Faible	Faible	Faibles	Faible
	Élevé	Très élevée	Très bonne	Moyenne	Faible	Minimal	Faible	Haute	Élevées	Faible

26. Ces caractéristiques sont directement liées aux trois piliers du développement durable et à la réalisation des objectifs de développement durable. Le coût, la vitesse, la fiabilité, l'accessibilité et la flexibilité contribuent au pilier économique et à la réalisation des objectifs numéros 1, 2 et 9 en vue de favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain, de fournir un accès universel à un coût abordable et de réduire la pauvreté. Ces caractéristiques, ainsi que des facteurs tels que la sécurité, l'intensité énergétique, les émissions de dioxyde de carbone et la pollution atmosphérique, se rapportent à la réalisation des objectifs numéros 3, 7 et 11. Les investissements dans la résilience des infrastructures de transport et la facilitation du transport transfrontalier peuvent également concourir à la réalisation des objectifs numéros 13 et 16.

IV. Système intégré de transport intermodal et de logistique

27. Les trois piliers du développement durable – à savoir économique, social et environnemental – peuvent être pris en compte de manière équilibrée dans le secteur des transports au moyen de l'établissement d'un système intégré de transport intermodal et de logistique permettant de tirer le meilleur parti des avantages comparatifs de chaque mode de transport.

28. À la Conférence ministérielle sur les infrastructures de 2001, le secrétariat a été invité à accorder une attention prioritaire à l'établissement, au développement et à l'amélioration du transport international intermodal intégré. Cette demande a conduit à l'élaboration de la vision régionale à long terme d'un système intégré international de transport intermodal et de logistique, présentée dans la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique de 2006. Elle a été étayée par la Déclaration ministérielle sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique de 2012.

29. Ce concept jouit également d'une large reconnaissance dans d'autres régions. La première stratégie de développement durable de l'Union européenne, présentée officiellement lors du Sommet de Göteborg de 2001, a souligné la nécessité de freiner l'essor du transport routier et a préconisé un transfert modal vers le rail ou le transport maritime et fluvial. Pendant la

première décennie du XXI^e siècle, d'autres documents stratégiques – notamment l'examen à mi-parcours de 2006 du Livre blanc sur les transports de 2001 de la Commission européenne, l'Agenda de l'Union européenne pour le transport de marchandises de 2007 et la Communication de la Commission européenne sur l'avenir des transports en 2009 – ont plaidé en faveur de l'utilisation du transport intermodal comme moyen de freiner la croissance non durable du secteur des transports, principalement tirée par le transport routier, sans toutefois porter atteinte au développement économique, social et durable de l'Union européenne³⁰.

30. Dans sa résolution 70/197 en date du 22 décembre 2015, intitulée « Vers une coopération de tous les acteurs du secteur des transports pour la promotion de couloirs de transit multimodal durables », l'Assemblée générale reconnaît l'importance du rôle que des couloirs de transport multimodal et de transit respectueux de l'environnement, sûrs, performants, fiables et d'un coût abordable, propres à assurer efficacement la circulation des marchandises et des personnes, jouent en favorisant une croissance économique durable, en améliorant le bien-être des populations et en renforçant la coopération et le commerce internationaux entre les pays. L'Assemblée générale souligne la nécessité d'harmoniser et d'améliorer les infrastructures, les installations et les services de transport et de douane dans les couloirs internationaux de transport et de transit. Elle appelle l'attention sur le rôle que jouent, dans la promotion de transports en transit internationaux fluides, les routes et les voies ferrées internationales, les centres logistiques intermodaux et les ports secs, les chaînes logistiques et d'approvisionnement mondiales, l'intégration des modes de transport, les technologies appropriées et l'entretien et la modernisation des infrastructures. La résolution souligne également qu'il importe que tous les acteurs du secteur des transports, tous modes confondus, coopèrent en vue de créer et de maintenir des chaînes d'approvisionnement durables, surtout dans les pays en développement.

31. Le système intégré de transport intermodal et de logistique est un système de transport qui répond de manière optimale aux besoins du transport des marchandises et des voyageurs, tout en minimisant l'utilisation du sol, la consommation d'énergie et d'autres ressources, qui émet peu de gaz à effet de serre, de substances appauvrissant la couche d'ozone et d'autres polluants, et qui minimise les incidences sociales négatives des opérations de transport. Ce système utilise un réseau intermodal/multimodal équilibré d'autoroutes, de voies ferrées, de voies navigables intérieures, de ports maritimes et fluviaux, d'aéroports et de ports secs bien conçus, bien construits, bien entretenus et interconnectés, en vue de:

a) Au niveau des villes, proposer des systèmes intégrés de transport sûrs, efficaces, fiables et fréquents, publics et privés, motorisés ou non, d'un coût abordable, offrant des temps de trajet courts, et accessibles à tous les groupes de population, y compris les pauvres, les femmes, les enfants et les personnes handicapées;

b) Au niveau national, assurer l'accès aux zones rurales et aux zones plus reculées de l'arrière-pays, et entre elles, par des systèmes intégrés de transport interurbain sûrs, efficaces, fiables et fréquents, d'un coût abordable;

³⁰ Vasco Reis, *Analysis of mode choice variables in short-distance intermodal freight transport using an agent-based model*, Transportation Research Part A: Policy and Practice, volume 61 (mars 2014), pages 100 à 120. Disponible à l'adresse suivante: www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856414000032.

c) Aux niveaux régional et international, avec des capacités adaptées aux volumes de trafic, permettre une circulation sûre, efficace et fluide des personnes, des marchandises et des véhicules dans et entre les pays de la région, ainsi que pour le franchissement des frontières entre les sous-régions, grâce à un régime de facilitation des transports efficace et adapté aux utilisateurs, et permettre la circulation sûre et sans entrave des personnes, des marchandises et des véhicules entre les régions.

V. Établir un système intégré de transport intermodal et de logistique

32. Pour parvenir à l'établissement d'un tel système, le développement équilibré des différents modes de transport doit s'accompagner des éléments clefs ci-après:

33. **Infrastructures interconnectées.** L'élément le plus fondamental et essentiel de l'intégration est l'intégration physique. Le passage d'un mode de transport à l'autre nécessite une interconnexion des systèmes routiers, ferroviaires, portuaires et aéroportuaires. Cette interconnexion demande l'existence d'infrastructures physiques qui permettent et facilitent le passage d'un mode de transport à l'autre. Ces installations peuvent être des centres de transport intermodaux ou des ports secs pour le transport des marchandises, et des gares ou des points de correspondance, des abris d'autobus et des parcs de stationnement « relais » pour le transport des voyageurs.

34. **Utilisation de deux modes de transport ou plus.** Ce système doit tirer parti des avantages comparatifs des différents modes de transport pour encourager l'adoption de modes plus écologiques, particulièrement en remplacement des transports routiers. Le transport ferroviaire présente un fort potentiel de développement dans la région, où un certain nombre de pays sont dotés de vastes réseaux ferroviaires, comme la Chine, la Fédération de Russie et l'Inde. L'amélioration de l'infrastructure matérielle ferroviaire et de l'efficacité opérationnelle des services ferroviaires ainsi que l'introduction de tarifs compétitifs sont les principales mesures de portée générale susceptibles d'impulser un changement en faveur d'une plus large utilisation du rail³¹. Pour ce qui est du transport des voyageurs, les modes non motorisés tels que le vélo et la marche sont considérés comme les plus écologiques car ils ne consomment aucun combustible fossile et ne produisent aucune émission. Il est manifestement nécessaire d'améliorer les transports publics ainsi que les infrastructures de transport non motorisé pour inciter les voyageurs à renoncer aux véhicules particuliers et à emprunter les transports en commun.

35. **Opérations efficaces aux points d'échange modal, avec des coûts et des délais minimaux.** Le transfert modal ne peut se produire que s'il répond aux besoins logistiques des expéditeurs et peut s'intégrer dans leur chaîne logistique. Le choix du mode de transport de chaque expéditeur dépend principalement de trois facteurs: le coût du transport, la qualité du transport (c'est-à-dire la sûreté, la sécurité, la vitesse, la fréquence, la fiabilité et l'accessibilité) et les habitudes³¹. Le coût du changement de mode de transport et le délai qu'il demande doivent donc être réduits au minimum et ne doivent pas être supérieurs aux gains réalisés grâce à ce transfert modal, sans quoi les transporteurs n'auraient aucune incitation économique à utiliser des systèmes de transport intermodal. Outre l'intégration des infrastructures physiques de transport, il est nécessaire d'officialiser les arrangements concernant le fonctionnement et la facilitation du transfert modal. À l'échelle

³¹ Voir E/ESCAP/MCT.2/7.

nationale, il faut veiller à la disponibilité de capacités professionnelles sur le plan des ressources humaines pour assurer l'efficacité des systèmes de transport intermodal et de logistique terrestres (route et rail) et terrestres-maritimes.

36. Facilitation du passage des frontières pour le transport international de marchandises. À l'échelle régionale, il est important de promouvoir l'établissement d'un régime juridique harmonisé pour le transport transfrontalier et en transit dans l'ensemble de la région. La mise en place de cadres régionaux communs de facilitation des transports, ainsi que la simplification et l'harmonisation de la documentation requise pour le transport sur tous les axes et dans toute la région apporteront des avantages immédiats en matière de délais, de coûts et de fiabilité. Il est nécessaire d'établir un cadre juridique uniforme pour un système intégré de transport intermodal et de logistique dans la région. Aux niveaux régional et international, il n'existe pas de régime juridique en vigueur qui soit particulièrement adapté à la nature d'un système intégré de transport intermodal et de logistique.

37. Utilisation des nouvelles technologies pour améliorer les capacités et les opérations. Les systèmes intégrés de transport intermodal et de logistique sont intrinsèquement complexes car ils revêtent des aspects très divers et font intervenir de multiples opérateurs pour les différents modes de transport. Une transmission insuffisante des informations entre ces multiples opérateurs peut faire obstacle à l'établissement de chaînes d'approvisionnement fluides et transparentes. Les transporteurs et les prestataires de services logistiques du système intégré de transport intermodal auront besoin d'une visibilité complète des données en temps réel, ainsi que d'une transmission efficace et efficiente des informations. Dans le contexte du transport de voyageurs, on pourrait promouvoir et déployer des systèmes intelligents tels que des services d'information sur les déplacements multimodaux et l'informatisation des titres de transport, pour améliorer l'efficacité et encourager le transfert modal.

VI. Prise en compte des objectifs de développement durable dans le programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021)

38. Pour rendre le secteur des transports plus durable, il faut encourager l'adoption de modes de transport des voyageurs et des marchandises plus durables. Le projet de programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021) définit les étapes clefs de la concrétisation de la vision d'un système intégré de transport intermodal et de logistique. Ses grands domaines thématiques sont les suivants:

- a) La connectivité des infrastructures de transport à l'échelon régional;
- b) La connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional;
- c) La connectivité des transports entre l'Asie et l'Europe;
- d) La connectivité des transports pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement;

- e) Le transport urbain durable;
- f) La connectivité rurale aux réseaux plus larges;
- g) L'amélioration de la sécurité routière.

39. Chaque domaine thématique contribue à la réalisation des objectifs de développement durable et de leurs cibles. Le tableau 5 montre la contribution directe de ces domaines aux objectifs de développement durable et à leurs cibles. Par ailleurs, la mise en œuvre du programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021) concourra aussi indirectement aux autres cibles décrites dans le tableau 1, telles que les cibles numéros 1.1, 1.2, 2.3, 3.9, 11.6, 13.1 et 16.2.

40. L'objectif numéro 17 – renforcer les moyens de mettre en œuvre le Partenariat mondial pour le développement durable et le revitaliser – fait également partie intégrante de la mise en œuvre du programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021).

Tableau 5

Contribution du programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021) aux objectifs de développement durable et à leurs cibles

<i>Objectif de développement durable</i>	<i>Cibles auxquelles contribue directement le secteur des transports</i>	<i>Contribution du programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021)</i>
Objectif 2. Éliminer la faim, assurer la sécurité alimentaire, améliorer la nutrition et promouvoir l'agriculture durable	2.a Accroître, notamment grâce au renforcement de la coopération internationale, l'investissement dans l'infrastructure rurale, les services de recherche et de vulgarisation agricoles et la mise au point de technologies et de banques de plantes et de gènes d'animaux d'élevage, afin de renforcer les capacités productives agricoles des pays en développement, en particulier des pays les moins avancés	<p>Connectivité des infrastructures de transport à l'échelon régional</p> <ul style="list-style-type: none"> > Poursuite du développement et de l'utilisation des réseaux de la Route d'Asie, du Chemin de fer transasiatique et des ports secs pour accroître la connectivité dans les zones rurales. > Pleine utilisation des ports secs intérieurs en tant que centres logistiques pour la collecte et la distribution des matériels et articles produits dans les zones rurales. > Dans les zones rurales reculées, intégration d'axes routiers et de lignes ferroviaires supplémentaires dans les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, ainsi que de ports secs intérieurs dans le réseau régional des ports secs. <p>Connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional</p> <ul style="list-style-type: none"> > Promotion de zones frontalières spéciales dans les zones rurales reculées pour attirer des investissements. > Réduction du gaspillage des produits agricoles (transport transfrontalier de meilleure qualité et plus efficace). <p>Transport urbain et rural et sécurité routière</p> <ul style="list-style-type: none"> > Examen et promotion du rôle des réseaux de la Route d'Asie, du Chemin de fer transasiatique et des ports secs aux fins de la réduction de la pauvreté et du développement rural. > Officialisation de l'extension et du développement des réseaux de la Route d'Asie, du Chemin de fer transasiatique et des ports secs en vue de l'intégration d'axes routiers et de lignes ferroviaires supplémentaires dans les zones rurales. > Modèles de développement du transport rural.

<i>Objectif de développement durable</i>	<i>Cibles auxquelles contribue directement le secteur des transports</i>	<i>Contribution du programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021)</i>
Objectif 3. Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge	3.6 D'ici à 2020, diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route	<p>Connectivité des infrastructures de transport à l'échelon régional</p> <ul style="list-style-type: none"> > Normes régionales pour les installations de sécurité routière dans le réseau de la Route d'Asie. > Systèmes de transport intelligents dans le réseau de la Route d'Asie. > Normes de conception et de construction pour le réseau de la Route d'Asie. <p>Connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional</p> <ul style="list-style-type: none"> > Sécurité des transports routiers transfrontaliers dans le réseau de la Route d'Asie, y compris assistance mutuelle en cas d'accident de la route et système d'appel d'urgence dans les outils de facilitation des transports. <p>Transport urbain et rural et sécurité routière</p> <ul style="list-style-type: none"> > Actualisation et suivi des objectifs, cibles et indicateurs régionaux de sécurité routière. > Normes et manuels régionaux de sécurité routière. > Modèles régionaux de systèmes de transport intelligents en matière de sécurité routière.
Objectif 7. Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable	7.3 D'ici à 2030, multiplier par deux le taux mondial d'amélioration de l'efficacité énergétique	<p>Connectivité des infrastructures de transport à l'échelon régional</p> <ul style="list-style-type: none"> > Promotion, dans un souci d'efficacité énergétique, du réseau du Chemin de fer transasiatique et des systèmes de transport intermodal connexes. > Promotion des ports secs en tant que points d'échange intermodal efficaces. > Promotion des systèmes de transport intelligents dans les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique pour favoriser l'efficacité énergétique. > Promotion de couloirs de transport intermodal intégrant les dimensions économique, sociale et environnementale. <p>Connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional</p> <ul style="list-style-type: none"> > Promotion de la mise en service, dans un souci d'efficacité énergétique, du réseau du Chemin de fer transasiatique et des systèmes de transport

<i>Objectif de développement durable</i>	<i>Cibles auxquelles contribue directement le secteur des transports</i>	<i>Contribution du programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021)</i>
Objectif 9. Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation	9.1 Mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente, y compris une infrastructure régionale et transfrontière, pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain, en privilégiant un accès universel, financièrement abordable et équitable	<p>intermodal connexes.</p> <ul style="list-style-type: none"> > Promotion de la mise en service des ports secs en tant que points d'échange intermodal efficaces. > Promotion des systèmes de transport intelligents dans les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique pour réaliser des économies d'énergie. > Intégration des dimensions économique, sociale et environnementale dans les volets facilitation, logistique et transport maritime des couloirs de transport intermodal. <p>Transport urbain et rural et sécurité routière</p> <ul style="list-style-type: none"> > Promotion de transports publics urbains consommant peu d'énergie et des systèmes de transport intermodal connexes. > Promotion du déploiement de systèmes de transport urbain intelligents.
		<p>Connectivité des infrastructures de transport à l'échelon régional</p> <ul style="list-style-type: none"> > Poursuite du développement de la résilience des réseaux de la Route d'Asie, du Chemin de fer transasiatique et de ports secs. > Promotion d'infrastructures de transport public consommant peu d'énergie et des installations intermodales connexes. > Promotion des ports secs en tant que points d'échange intermodal efficaces. > Prise en compte des infrastructures dans les couloirs intégrés de transport intermodal.

<i>Objectif de développement durable</i>	<i>Cibles auxquelles contribue directement le secteur des transports</i>	<i>Contribution du programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021)</i>
9.4	D'ici à 2030, moderniser l'infrastructure et adapter les industries afin de les rendre durables, par une utilisation plus rationnelle des ressources et un recours accru aux technologies et procédés industriels propres et respectueux de l'environnement, chaque pays agissant dans la mesure de ses moyens	<p>Connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional</p> <ul style="list-style-type: none"> > Appui opérationnel à la poursuite du développement de la résilience des réseaux de la Route d'Asie, du Chemin de fer transasiatique et de ports secs. > Promotion de la mise en service d'infrastructures de transport public consommant peu d'énergie et des installations intermodales connexes. > Promotion de la mise en service des ports secs en tant que points d'échange intermodal efficaces. > Prise en compte des institutions dans les couloirs intégrés de transport intermodal. > Aide aux pays en développement sans littoral et aux petits États insulaires en développement.
9.a	Faciliter la mise en place d'une infrastructure durable et résiliente dans les pays en développement en renforçant l'appui financier, technologique et technique apporté aux pays d'Afrique, aux pays les moins avancés, aux pays en développement sans littoral et aux petits États insulaires en développement	<p>Transport urbain et rural et sécurité routière</p> <ul style="list-style-type: none"> > Promotion de l'interconnexion des infrastructures intégrées de transport intermodal. > Promotion d'infrastructures de transport public consommant peu d'énergie et des installations intermodales connexes. > Aide aux pays les moins avancés.

<i>Objectif de développement durable</i>	<i>Cibles auxquelles contribue directement le secteur des transports</i>	<i>Contribution du programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021)</i>
Objectif 11. Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables	11.2 D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées	<p>Connectivité des infrastructures de transport à l'échelon régional</p> <ul style="list-style-type: none"> > Normes régionales pour les installations de sécurité routière dans le réseau de la Route d'Asie. > Systèmes de transport intelligents dans le réseau de la Route d'Asie. > Normes de conception et de construction pour le réseau de la Route d'Asie. <p>Connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional</p> <ul style="list-style-type: none"> > Sécurité des transports routiers transfrontaliers dans le réseau de la Route d'Asie, y compris assistance mutuelle en cas d'accident de la route et système d'appel d'urgence dans les outils de facilitation des transports. <p>Transport urbain et rural et sécurité routière</p> <ul style="list-style-type: none"> > Actualisation et suivi des objectifs, cibles et indicateurs régionaux de sécurité routière. > Normes et manuels régionaux de sécurité routière. > Modèles régionaux de systèmes de transport intelligents en matière de sécurité routière. > Promotion du déploiement de systèmes de transport intelligents. > Élaboration d'indicateurs de transport urbain durable et suivi des progrès. > Promotion de systèmes intégrés de transport intermodal permettant de rendre les transports urbains sûrs, accessibles, durables et inclusifs, à un coût abordable. > Aide au renforcement des liaisons durables entre les zones urbaines, périurbaines et rurales en s'appuyant sur les réseaux de la Route d'Asie, du Chemin de fer transasiatique et des ports secs.

VII. Questions à examiner

41. La réalisation des objectifs de développement durable sera accélérée par la formulation, en temps voulu, de grandes orientations au niveau ministériel pour progresser vers la mise en place d'un système intégré de transport intermodal et de logistique dans la région. La Conférence ministérielle est invitée à formuler des observations sur les vues exprimées dans la présente note et à donner des orientations complémentaires sur les éléments du projet de programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021) qui pourraient être mis en œuvre au cours de la période à venir en vue de promouvoir la connectivité de transport durable dans la région et de réaliser les objectifs de développement durable.
