



Conseil économique et social

Distr.: Générale
27 août 2013

Français
Original: Anglais

Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique

Forum des ministres asiatiques des transports

Deuxième session

Bangkok, 4-8 novembre 2013

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

**Questions majeures dans le domaine des transports:
promouvoir des transports durables et inclusifs**

Promouvoir des transports durables et inclusifs

Note du secrétariat

Résumé

Comme l'a constaté la Conférence des Nations Unies sur le développement durable, qui s'est tenue à Rio de Janeiro en 2012, les transports et la mobilité sont déterminants pour le développement durable. Les systèmes de transport durables contribuent à une compétitivité économique accrue et à une mobilité sûre, propre et d'un coût abordable. Chaque niveau du développement des transports, qu'il s'agisse de l'échelon régional, national, urbain ou rural, est nécessaire pour réduire efficacement la pauvreté et pour permettre à la population d'avoir accès aux activités économiques et sociales. Dans le même temps, les systèmes de transport doivent aussi prendre en compte les questions de sécurité afin d'augmenter et non d'amoindrir le bien-être des passagers et des usagers de la route.

Le présent document contient un aperçu de certaines des nouvelles tendances qui influent sur le développement des transports dans la région, ainsi qu'un examen des différentes mesures possibles pour faire face à ces tendances. Y figure également la Déclaration commune sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique, adoptée par la Réunion régionale du Groupe d'experts sur les progrès accomplis dans l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique, qui s'est tenue à Séoul du 8 au 10 mai 2013. Le Forum souhaitera peut-être donner des directives au secrétariat sur la manière dont il pourra aider les membres et membres associés dans leurs efforts pour rendre leurs systèmes de transport plus durables et inclusifs.

Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction	2
II. Tendances majeures qui influent sur le développement des transports dans la région.....	3
A. Accroissement de la motorisation et de la consommation d'énergie.....	3
B. La croissance des villes et des zones urbaines.....	4

* E/ESCAP/FAMT(2)/L.1.

	C.	La crise de la sécurité routière	5
	D.	La fréquence croissante des catastrophes naturelles.....	7
III.		Mesures possibles pour des systèmes de transport durables et inclusifs	8
	A.	Les politiques fondées sur des données probantes pour faire face aux problèmes de l'énergie et des émissions dans les transports.....	8
	B.	Les transports urbains durables	8
	C.	Rendre les systèmes de transport résilients.....	11
	D.	Améliorer la sécurité routière	12
	E.	L'entretien durable des routes.....	13
	F.	Les systèmes de transport intelligents	14
	G.	Le transport intermodal de marchandises longue distance	15
IV.		Progresser vers le développement des transports durables et inclusifs.....	16
	A.	Renforcer la coordination au sein des administrations	17
	B.	Renforcer les partenariats entre le secteur public, le secteur privé et les partenaires de développement	17
	C.	Intensifier les efforts visant à mieux informer les fonctionnaires et à renforcer leurs capacités.....	17
V.		Questions à examiner.....	18
Tableau		Mortalité routière dans la région de la CESAP en 2007 et 2010	6
Figures			
	1.	Croissance des infrastructures ferroviaire et routière et du parc des véhicules dans quelques pays d'Asie entre 1990 et 2010.....	4
	2.	Taux moyen de décès accidentels par milliard de véhicules-kilomètres pour chaque classe de route du réseau de la Route d'Asie	7
Annexe			
		Déclaration conjointe sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique	19

I. Introduction

1. La Conférence des Nations Unies sur le développement durable, qui s'est tenue à Rio de Janeiro (Brésil) en juin 2012, a constaté que les transports et la mobilité sont déterminants pour le développement durable. Compte tenu de cette réalité, le document final de la Conférence, « L'avenir que nous voulons¹ » a mis en avant différents éléments des systèmes de transport viables, notamment une approche intégrée de l'élaboration des politiques; des systèmes de transport multimodal utilisant moins d'énergie; les transports publics; les liens entre ville et campagne; la mobilité non motorisée; le transfert modal; les carburants et les véhicules non polluants; la sécurité routière; et les besoins des pays en développement sans littoral et de transit. Le document a également souligné l'importance de développer des villes durables dotées de systèmes de transport adaptés aux besoins locaux. Bon nombre de ces questions sont abordées sous les rubriques du « développement durable des transports » et de la « sécurité routière » dans le Programme d'action régional

¹ Voir la résolution 66/288 de l'Assemblée générale, annexe, par. 132 et 133.

pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016), qui a été adopté par la Conférence ministérielle sur les transports à sa deuxième session, en mars 2012².

2. Un système de transport durable et inclusif se caractérise fondamentalement par la fonctionnalité, la sécurité, la fiabilité, l'accessibilité financière et l'accès équitable à long terme. Un tel système devrait comprendre divers modes: routes, chemins de fer, voies intérieures navigables, transport maritime, transport aérien, ainsi que des formes de transports non motorisés telles que la marche ou la bicyclette. Dans la « hiérarchie » des systèmes de transport, une priorité plus grande tend à être accordée aux transports nationaux, urbains et interurbains par rapport aux liaisons de transport rurales et entre ville et campagne. Il faudra cependant prendre en compte tous les niveaux de transport dans le cadre d'un système de transport durable, d'autant plus que la majorité de la population vivant en dessous du seuil de pauvreté habite dans des zones rurales et des établissements urbains informels.

3. Si l'évolution récente montre que les responsables politiques reconnaissent plus volontiers la nécessité de réorienter le développement des transports dans un sens plus durable et inclusif, force est de constater un décalage important entre les intentions déclarées et leur mise en œuvre effective. Le présent document contient un aperçu de certaines des nouvelles tendances du développement des transports dans la région, des propositions de domaines prioritaires et des mesures susceptibles d'être adoptées par les gouvernements pour rendre les systèmes de transport plus durables et plus inclusifs.

II. Tendances majeures qui influent sur le développement des transports dans la région

A. Accroissement de la motorisation et de la consommation d'énergie

4. Le secteur des transports est un grand consommateur de ressources énergétiques – en particulier les produits pétroliers. Il s'agit aussi d'un des grands émetteurs de dioxyde de carbone. En 2008, les secteurs routier, ferroviaire et aérien du monde ont consommé 2 299 millions de tonnes d'équivalent pétrole, dont 26 % pour la région Asie-Pacifique, soit 598 millions de tonnes d'équivalent pétrole. Le gros de ce volume dans la région, à savoir 79,4 % (soit 475 millions de tonnes d'équivalent pétrole), a été consommé par le secteur routier. Au cours de la même année, le secteur des transports dans la région représentait 1 704 millions de tonnes d'émissions de dioxyde de carbone, c'est-à-dire environ un quart du total mondial dans ce secteur. La plupart des émissions étaient imputables au secteur routier, avec 1 390 millions de tonnes de dioxyde de carbone³.

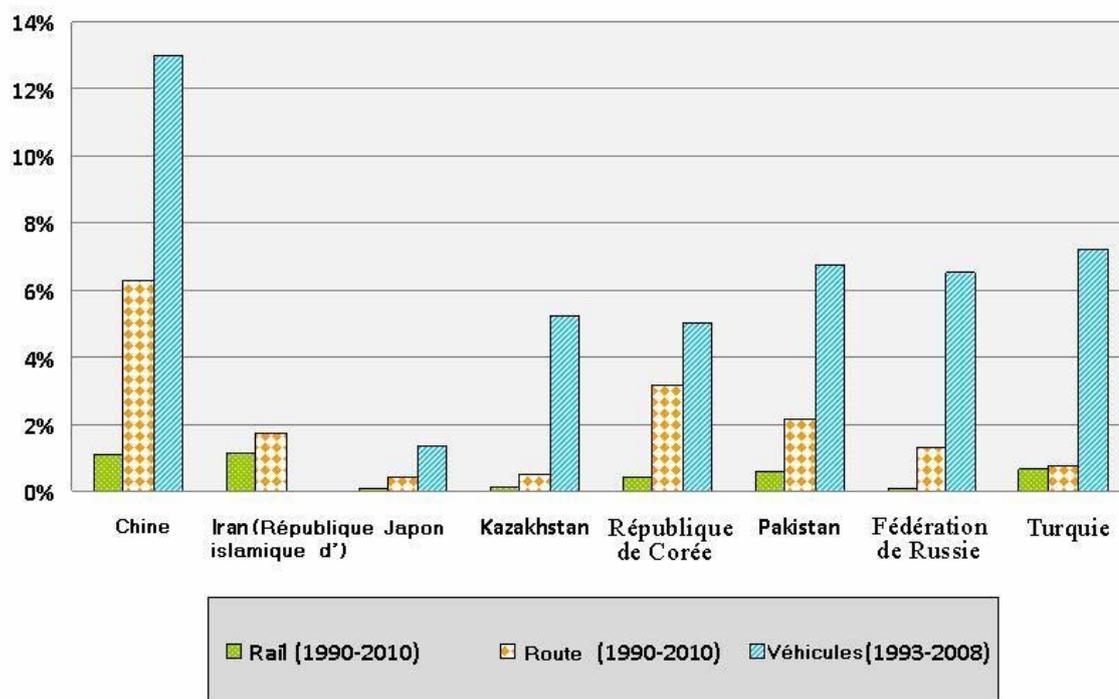
5. De tous les modes de transport, le secteur routier est celui qui consomme le plus d'énergie et qui est responsable de plus de 80 % des émissions de dioxyde de carbone liées à toutes les formes de transport. Peut-être ne faut-il pas s'en étonner car les gouvernements et les banques multilatérales de développement ont donné la priorité à la construction des routes par rapport aux autres formes de transport. Par exemple, entre 1970 et 2009, 74 % des investissements effectués dans le secteur des transports par la

² E/ESCAP/MCT.2/13, annexe I.

³ *Statistical Yearbook for Asia and the Pacific 2011*, publication des Nations Unies, numéro de vente: E.11.IIF.1, p. 142.

Banque asiatique de développement ont concerné les routes, 15 % le rail, 7 % le transport par voie d'eau et 2 % le transport urbain comme le transport aérien⁴. La figure 1 indique le taux de croissance des infrastructures de transport terrestre et du parc de véhicules motorisés dans quelques pays d'Asie entre 1990 et 2010. Elle met en évidence qu'on a construit beaucoup plus de routes que de voies ferrées, alors que la croissance du parc des véhicules est de loin supérieure à celle des routes.

Figure 1
Croissance des infrastructures ferroviaire et routière et du parc des véhicules dans quelques pays d'Asie entre 1990 et 2010



Source: d'après les données de la *Review of Developments in Asia and the Pacific, 2011*, publication des Nations Unies, numéro de vente: E.12.II.F.8, pp. 35 et 38, et les Indicateurs du développement dans le monde de 2013.

B. La croissance des villes et des zones urbaines

6. La croissance des villes constitue un autre problème émergent. Les villes sont des centres de production et de consommation et représentent plus des deux tiers de l'utilisation totale des énergies et de toutes les émissions de gaz à effet de serre⁵. La moitié de la population mondiale vit aujourd'hui dans des villes⁶, alors que 90 % de l'expansion urbaine mondiale concerne le monde en développement. Dans de nombreuses villes d'Asie, cependant, le modèle de croissance urbaine qui en découle n'est pas durable car les autorités municipales estiment qu'il est difficile de fournir des transports durables et inclusifs pour répondre aux besoins de mobilité de la population. Les externalités négatives des systèmes de transport existants, telles que les coûts

⁴ Banque asiatique de développement, *Sustainable Transport Initiative: Operational Plan*, Mandaluyong, 2010.

⁵ Agence internationale de l'énergie, *World Energy Outlook 2008*, Paris, Agence internationale de l'énergie/Organisation de coopération et de développement économiques, 2008.

⁶ Message du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies à l'occasion de la Journée mondiale de l'habitat, 1^{er} octobre 2012.

liés aux encombrements, à la consommation de combustibles fossiles, aux accidents de la route, aux émissions et à la pollution atmosphérique pèsent sur les économies. Les coûts sanitaires et ceux qui résultent des retards liés aux embouteillages et au carburant gaspillé sont estimés à environ 2 % du produit intérieur brut. De plus, les politiques en matière d'aménagement et de transports urbains doivent tenir compte des pauvres marginalisés des villes qui se voient coupés des opportunités de croissance, privés de la possibilité de contribuer efficacement au produit intérieur brut et exclus de l'accès aux modes de transports publics, subissant par conséquent les effets de la mobilité réduite⁷.

7. Si le problème de la mobilité urbaine dans les mégapoles retient particulièrement l'attention des gouvernements, de grandes possibilités s'offrent également quant à la planification de la migration et de la croissance, et à la mise en œuvre de stratégies et de politiques de transport innovantes dans les villes secondaires et moyennes aux premiers stades de leur développement. Les villes secondaires et moyennes continueront de se développer suivant le même modèle de croissance non durable si les stratégies nécessaires pour une utilisation des terres et une planification des transports intégrés et durables ne sont pas développées et mises en œuvre⁸.

C. La crise de la sécurité routière

8. La question de la sécurité routière figure depuis longtemps à l'ordre du jour mondial, étant donné que le nombre de victimes d'accidents de la route continue d'augmenter à un rythme alarmant. À l'échelon de la planète, les accidents de la route tuent près de 1,24 million de personnes et font 50 millions de blessés de plus chaque année. L'Organisation mondiale de la santé a publié récemment le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013: soutenir une décennie d'action*⁹, selon lequel 777 000 décès, soit plus de la moitié du nombre total des décès imputables aux accidents de la circulation dans le monde en 2010, ont eu lieu dans la région de la CESAP. On estime en moyenne que le coût économique des accidents de la route représente entre 1 et 3 % du produit intérieur brut, et jusqu'à 5 % pour certains pays en développement.

9. Les progrès accomplis en général dans la région en matière de sécurité routière sont inégaux. Les données relatives à la mortalité routière dans la région de la CESAP pour les années 2007 et 2010 figurent dans le tableau ci-dessous. Si, à l'échelon mondial, le nombre des victimes de la route de 2010 est resté analogue à celui de 2007, celui des victimes de la route dans la région de la CESAP a augmenté au cours de la même période de plus de 10 %.

⁷ Programme des Nations Unies pour les établissements humains et Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, *The State of Asian Cities 2010/11*, Fukuoka, Japon, 2010.

⁸ *Cities of Opportunity: Partnerships for an Inclusive and Sustainable Future*, publication des Nations Unies, numéro de vente: 11.II.F.12.

⁹ Organisation mondiale de la Santé, *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013: soutenir une décennie d'action*, Genève, 2013. Disponible à l'adresse suivante: www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/fr/index.html.

Tableau
Mortalité routière dans la région de la CESAP en 2007 et 2010

Sous-région	Nombre de décès déclarés (selon une définition sur 30 jours ^a)		Nombre estimé de décès (modélisation)	
	2007	2010	2007	2010
Pacifique ^b	2 471	2 151	3 183	2 876
Asie du Nord et Asie centrale ^c	12 041	9 574	12 702	11 332
Asie de l'Est et du Nord-Est ^d	145 950	108 455	270 067	319 064
Asie du Sud-Est ^e	53 586	75 454	102 573	117 360
Asie du Sud et du Sud-Ouest ^f	151 203	172 361	311 126	326 381
CESAP^g	365 251 (55,23 %)	367 995 (57,72 %)	699 625 (56,69 %)	777 013 (62,67 %)
Monde	661 319	637 584	1 234 026	1 240 000

Source: d'après les informations disponibles sur le site: www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/data/en/index.html.

^a Pour une définition des décès déclarés et des décès estimés, voir le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013* de l'Organisation mondiale de la santé.

^b Australie, Fidji, Îles Marshall, Îles Salomon, Kiribati, Micronésie (États fédérés de), Nouvelle-Zélande, Palaos, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Samoa, Tonga et Vanuatu.

^c Arménie, Azerbaïdjan, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, Tadjikistan, Turkménistan et Ouzbékistan.

^d Chine, Fédération de Russie, Japon, Mongolie, République de Corée et République populaire démocratique de Corée.

^e Brunéi Darussalam, Cambodge, Indonésie, Malaisie, Myanmar, Philippines, République démocratique populaire lao, Singapour, Thaïlande, Timor-Leste et Viet Nam.

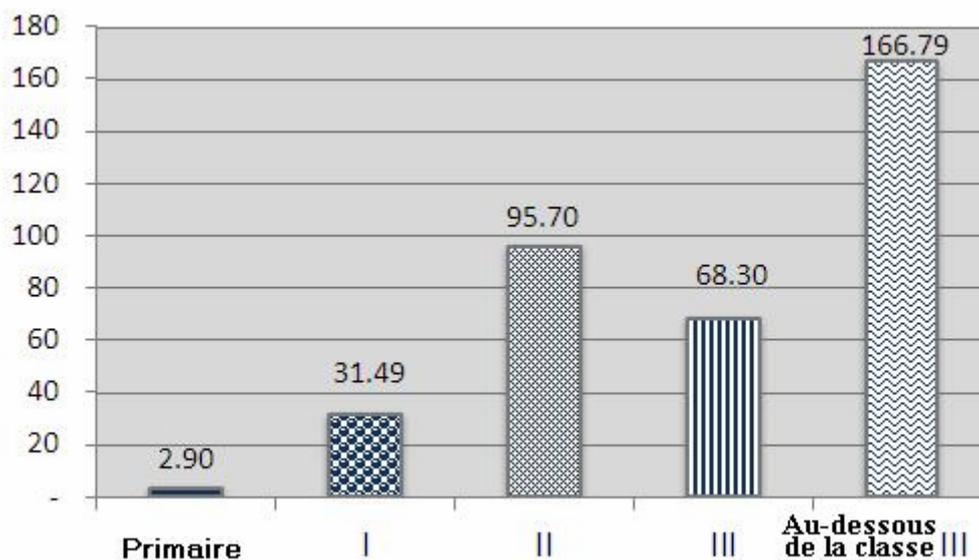
^f Afghanistan, Bangladesh, Bhoutan, Inde, Iran (République islamique d'), Maldives, Népal, Pakistan, Sri Lanka et Turquie.

^g Les chiffres entre parenthèses indiquent les pourcentages correspondants du total mondial.

10. La figure 2 fait apparaître les taux moyens de décès accidentels¹⁰ par milliard véhicules-kilomètres pour chaque classe de route du réseau de la Route d'Asie. Elle montre que si les routes de la classe primaire (avec contrôle d'accès) enregistrent les meilleurs résultats en termes de sécurité, celles qui sont au-dessous de la classe III enregistrent les plus mauvais. La remise en état des routes et leur reclassement dans la classe primaire avec contrôle d'accès et dans d'autres classes supérieures présente des avantages importants en termes de réduction des taux de décès accidentels. La remise en état des routes et leur reclassement suivant des normes supérieures se sont traduits par une amélioration de la sécurité routière dans de nombreux pays, en particulier lorsqu'il s'est agi des améliorations suivantes: a) la construction de séparations entre les deux sens de circulation et les différents types de véhicules; et/ou b) la stabilisation des accotements.

¹⁰ Les taux de décès accidentels de la figure 2 s'appuient sur le nombre de décès déclarés sur 24,12 % de la longueur du réseau de la Route d'Asie, soit 485 tronçons routiers (soit 32,5 % de l'ensemble des tronçons) et 34 370 kilomètres de routes parcourant 23 pays, et ce sont les données relatives à ces tronçons qui ont permis d'effectuer le calcul. Notons ici qu'il n'a pas été possible de déterminer les taux de décès accidentels sur la longueur totale du réseau (soit 64 818 kilomètres) faute des données nécessaires.

Figure 2
Taux moyen de décès accidentels par milliard de véhicules-kilomètres pour chaque classe de route du réseau de la Route d'Asie



Source: Base de données de la Route d'Asie.

11. Les accidents mortels dont les piétons, les cyclistes et les motocyclistes (désignés collectivement sous l'expression d'usagers vulnérables de la route) sont victimes sur la route constituent un grave motif de préoccupation pour de nombreux pays de la région de la CESAP. Ces dernières années, la plupart des pays en développement de la région ont connu une croissance rapide de leur parc de véhicules. Cette croissance rapide rend les routes plus dangereuses pour les usagers vulnérables de la route. L'Organisation mondiale de la santé a identifié cinq facteurs de risque majeurs dans le domaine de la sécurité routière, à savoir: la vitesse, la conduite en état d'ivresse, le non-port du casque, le non-port de la ceinture de sécurité et les problèmes liés aux dispositifs de retenue pour enfants. Chacun de ces facteurs de risque a été considéré comme un volet essentiel d'une législation nationale complète en matière de sécurité routière.

D. La fréquence croissante des catastrophes naturelles

12. Les catastrophes récentes ont causé des dommages considérables aux infrastructures de transport et à leur exploitation. Nombre de routes ont été sous les eaux à cause des inondations qui ont frappé la Thaïlande en 2012, alors que le tremblement de terre survenu au Japon en 2011 a endommagé routes, voies ferrées et aéroports. Les transports risquent aussi d'être interrompus: dans les zones côtières du Bangladesh, aux Maldives, dans les îles du Pacifique et au Viet Nam, les systèmes de transport seront particulièrement vulnérables à la montée du niveau des mers.

III. Mesures possibles pour des systèmes de transport durables et inclusifs

A. Les politiques fondées sur des données probantes pour faire face aux problèmes de l'énergie et des émissions dans les transports

13. Les gouvernements du monde entier adoptent des stratégies différentes pour réduire la consommation d'énergie et les émissions liées aux opérations de transport. Elles s'appuient notamment sur l'utilisation des combustibles de substitution, l'exploitation plus fréquente de transports publics efficaces et de qualité supérieure, le recours aux technologies innovantes et à la conception de véhicules économes en énergie, d'où une diminution des déplacements ou des distances parcourues, et diverses formes de gestion de la demande de transport.

14. L'un des problèmes auxquels les gouvernements se voient confrontés est le manque d'un outil d'évaluation complet permettant de comprendre, dans un premier temps, le niveau et les sources d'énergie utilisées et d'émissions dans le secteur des transports et, dans un deuxième temps, l'impact des différentes options offertes sur ces variables. Le secrétariat, ainsi que les autres commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies, met en œuvre un projet sur l'élaboration et l'application d'un mécanisme de contrôle et d'évaluation des émissions de CO₂ dans le domaine des transports intérieurs en vue de faciliter l'atténuation des effets des changements climatiques, projet qui est financé par le Compte de l'ONU pour le développement. Dans le cadre de ce projet, un rapport de situation mondial sur les émissions de CO₂ dans les transports intérieurs a été établi. De plus, l'élaboration d'un modèle permettant de mesurer les émissions des transports intérieurs (routes, rail et voies intérieures navigables) – intitulé Futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS)¹¹ — est à présent achevé et devrait s'avérer un outil de planification utile dans les politiques de transports durables.

15. Le secrétariat prévoit un exercice de pilotage du modèle parallèlement à l'organisation d'ateliers régionaux et nationaux de renforcement des capacités qui offriront la possibilité de mieux connaître les différentes méthodes de mesure des émissions et les politiques d'atténuation, ainsi que l'utilisation de ce modèle. En collaboration avec le Gouvernement thaïlandais, le secrétariat prépare l'organisation du premier atelier national de renforcement des capacités pour piloter le modèle à Bangkok, les 23 et 24 septembre 2013. Un atelier régional de renforcement des capacités sur la mesure des émissions et les politiques d'atténuation est prévu les 26 et 27 septembre 2013 à Bangkok.

B. Les transports urbains durables

16. Des politiques globales et une approche intégrée de la planification des transports urbains sont nécessaires, ainsi qu'un changement important en matière de priorités. Par conséquent, un changement de paradigme s'impose dans le développement des systèmes de transport urbain et la fourniture des services dans la région Asie-Pacifique. Les pays ont besoin d'évaluer les politiques et les systèmes de transport existants, d'identifier les insuffisances et d'adopter des stratégies et des politiques innovantes, et de s'appuyer désormais sur des approches intégrées et des technologies appropriées pour le développement des transports durables et inclusifs. À cet égard, un système de transport urbain durable et inclusif comprend normalement les éléments présentés ci-après.

¹¹ Le modèle et le guide de l'utilisateur sont disponibles à l'adresse suivante: www.unece.org/trans/theme_forfits.html.

17. *Aménagement intégré du territoire et planification des transports urbains.* La planification des transports urbains devra examiner la planification de l'aménagement du territoire et les modèles de croissance des villes. Des plans cadres intégrés des transports devront être élaborés dans la perspective de la croissance et de l'expansion à venir. Des plans de transports à court, moyen et long termes doivent être conçus et mis en œuvre. Les plans devront envisager l'intégration de tous les modes de transport, tels que la route, le métro, le réseau de métro léger, le réseau de transports rapides par autobus, les chemins de fer, les pistes cyclables et piétonnières, et permettre le transfert intermodal continu des usagers. Les différents modes de transports publics dans une ville ne devront pas être conçus et élaborés dans un esprit de concurrence, mais de complémentarité. D'ordinaire, un déplacement doit s'appuyer sur une combinaison de modes, y compris la marche – selon les modèles de développement spatial et la disponibilité de services de transport. Le transport multimodal et les gares de transit doivent être accessibles, assorties de passages piétons, de pistes cyclables et de stationnements à proximité pour les bicyclettes.

18. *Le système de transport public.* Une fois les différents éléments de l'infrastructure de transport urbain élaborés à partir d'un plan intégré des transports urbains, un service de transport public devra alors être fourni aux populations urbaines, y compris les pauvres marginalisés des villes. Diverses formes de transports publics interconnectés pourront être associées, telles que le bus, les réseaux de transports rapides par autobus, le métro léger, le métro et les systèmes du métro, les tramways, le réseau ferré urbain et ainsi de suite, selon la taille et les moyens financiers de la ville. Afin de réduire la dépendance à l'égard des modes de transport privé, des politiques visant à accroître la part des modes de transport public sont essentielles. Les transports publics devront être sûrs, sécurisés, fiables, fréquents, adéquats, financièrement accessibles et confortables. L'élimination des subventions favorisant la concurrence entre les modes de transport, tels que les voitures particulières et les taxis, est déterminante si l'on veut disposer d'un système de transport public dynamique et efficace, de même que l'application des législations s'appliquant aux formes de transport dangereuses et indésirables. La coordination entre les divers modes de transport public et itinéraires, s'appuyant sur des horaires et fournissant des informations aux usagers en temps réel, peut renforcer l'efficacité des opérations et des services. L'un des aspects importants du recours à différents modes est la prise en compte de l'intégralité du trajet et un système de paiement intégré – ce qui rend ce trajet plus efficace, plus attrayant ainsi que plus commode pour les usagers. De nombreuses villes utilisent le système de billetterie intégrée en matière de transports publics¹².

19. *L'utilisation des nouvelles technologies.* Les voitures électriques économes en carburant et les voitures hybrides, qui font leur apparition grâce aux progrès de la technologie automobile, apportent une contribution majeure à la réduction des problèmes liés à la pollution atmosphérique et à l'utilisation des combustibles fossiles. La promotion et l'utilisation des véhicules électriques peuvent être rentables et réduire les émissions. Des progrès et des développements technologiques supplémentaires sont cependant nécessaires si l'on veut développer une technologie automobile durable et faire en sorte que des véhicules de cette nature soient disponibles sur le marché et attirent la

¹² Booz and Company, *The Benefits of Simplified and Integrated Ticketing in Public Transport*, établi à la demande de Passenger Transport Executive Group, 2009. Disponible à : www.pteg.net/resources/types/reports/benefits-simplified-and-integrated-ticketing-public-transport.

clientèle, notamment en ce qui concerne la gamme, les performances et le temps de recharge. Les Philippines ont lancé un eJeepney électrique¹³. D'autres types de combustibles, tels que les biocarburants, sont aussi en cours d'élaboration, même s'ils ne sont pas disponibles sur le marché en grande quantité. L'utilisation des technologies de l'information et de la communication et des systèmes de transport intelligent peut aussi accroître l'efficacité et la sécurité des opérations de transport (voir la section F). Étant donné que le secteur privé se trouve habituellement à la pointe de l'innovation technologique, les gouvernements devront envisager d'appuyer leurs efforts par des politiques telles que le contrôle annuel des émissions polluantes, les allègements fiscaux et les priorités en matière d'accès pour les moteurs économes en carburant et moins polluants. L'utilisation potentielle des technologies de l'information et de la communication pour éviter de devoir se déplacer en réduisant le nombre de déplacements non indispensables constitue une autre avancée technologique dans un secteur bien particulier. Cela pourrait contribuer à réduire la demande de trafic (voir ci-après). Les citoyens peuvent, par exemple, payer en ligne les taxes municipales et les services d'utilité publique depuis leur ordinateur à la maison ou des bornes locales. Les visioconférences et les webinaires peuvent aussi aider à réduire les déplacements professionnels.

20. *La gestion de la demande de transports.* Des mesures de gestion de la demande de transports, comme celles qui consistent à encourager l'utilisation des transports publics et à décourager l'utilisation des véhicules privés, peuvent être mises en œuvre pour accroître l'efficacité opérationnelle, limiter les encombrements et améliorer les flux de circulation dans les zones urbaines. Les politiques les plus fréquentes sont les suivantes: limitation du stationnement et stationnement payant, péages urbains, dispositifs d'autorisations par secteur, péage routier électronique, partage de véhicules, indication de voies réservées aux véhicules à fort taux d'occupation et amélioration des services de transports publics. La mise en place du péage urbain au centre de Londres s'est traduite par une baisse de 19 % des émissions de CO₂ et une hausse de 37 % de la vitesse des déplacements. De même, l'introduction d'un péage routier électronique à Singapour a réduit le trafic total à l'intérieur du cordon de 14 % et a augmenté la vitesse des déplacements de 22 %¹⁴. Une approche plus radicale de la gestion de la demande de transports consiste à promouvoir des « villes compactes » ou à concevoir des villes de sorte que les habitations, lieux de travail, zones de loisirs et commerces soient construits à proximité les uns des autres, d'où un moindre besoin de déplacements. L'idée originelle des villes-satellites séduit de moins en moins. Par exemple, le projet de la ville écologique de Tianjin¹⁵ tourne, entre autres choses, autour de l'idée de transport vert afin de multiplier les déplacements en transport public, à pied ou à bicyclette. L'intégration de l'aménagement du territoire et de la planification des transports permet de développer des villes très peuplées où les commerces, les entreprises, les écoles et les services sont proches des lieux d'habitation.

21. *Le transport non motorisé.* Le transport non motorisé représente une solution durable par rapport aux autres modes de transport; il réduit la pollution atmosphérique et les émissions de CO₂ tout en économisant les combustibles fossiles. La marche et la bicyclette sont deux formes de transport non motorisé

¹³ Voir www.ejeepney.org.

¹⁴ Frederik Strompen, Todd Litman et Daniel Bongardt, *Reducing Carbon Emissions through Transport Demand Management Strategies: A Review of International Examples – Executive Summary* (Agence allemande de coopération internationale/Beijing Transportation Research Center, Beijing, 2012). Disponible à l'adresse suivante: http://tdm-beijing.org/files/International_Review_Executive_Summary.pdf.

¹⁵ Voir www.tianjinecocity.gov.sg/bg_masterplan.htm.

bien connues. Pour promouvoir les infrastructures de transport non motorisé, telles que les trottoirs, les pistes cyclables et les passerelles couvertes, il faut concevoir des zones piétonnes, mettre à disposition des bicyclettes gratuites ou à louer – ainsi que des zones de stationnement réservées aux bicyclettes près des gares – et prévoir des zones interdites aux voitures et des journées sans voitures. La construction de passerelles couvertes sous certaines lignes du métro aérien ou BTS et l'installation d'ascenseurs ont accru la mobilité et l'utilisation des transports publics à Bangkok. Singapour envisage de rendre plus accessibles les points de jonction dans le cadre de l'initiative Walk2Ride¹⁶. De nombreux pays de la région s'intéressent à cette question, comme le montre le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013: soutenir une décennie d'action*, dans lequel il est dit que 19 pays de la région de la CESAP disposent de politiques nationales ou infranationales destinées à promouvoir l'utilisation de modes de transport non motorisé, à savoir la marche et la bicyclette⁹.

C. Rendre les systèmes de transport résilients

22. Les systèmes de transport et, en particulier, certains de leurs éléments essentiels peuvent être conçus pour être plus résilients aux effets des catastrophes et des changements climatiques. Au nombre des stratégies et politiques envisageables dans le développement d'infrastructures de transport résilientes et durables, figurent notamment: la prise en compte de l'impact potentiel des catastrophes et des phénomènes extrêmes dans le processus de planification; l'examen et l'intégration de normes de conception plus élevées en matière d'éléments structurels; le recours à des technologies de construction innovantes et à des matériaux durables; une meilleure information des parties prenantes et une coordination plus étroite à leur niveau; et le renforcement des capacités des responsables de la planification et de la mise en œuvre. Cela augmenterait aussi la fonctionnalité et la durée de vie des structures coûteuses^{17, 18}. Aux États-Unis par exemple, après le passage de l'ouragan Katrina, la hauteur de sécurité des ponts a été relevée¹⁹ et, au Canada, la conception du pont de la Confédération est prévue pour une montée du niveau de la mer d'un mètre²⁰.

23. Des tronçons de routes et de voies ferrées situés en zone côtière peuvent être déplacés en hauteur ou protégés par des murs ou des talus. Lors du tremblement de terre de 2011 au Japon et le tsunami qui lui a succédé, la digue côtière de l'autoroute a protégé l'intérieur des terres des inondations. Elle a aussi permis d'évacuer la population, d'où de nombreuses vies épargnées. Le projet de reconstruction prévoit d'installer sur les pentes de la digue des

¹⁶ « Singapore to spend \$700 million to improve transport accessibility », *Global Accessibility News*, 24 janvier 2013. Disponible à l'adresse suivante: <http://globalaccessibilitynews.com/2013/01/24/singapore-to-spend-700-million-to-improve-transport-accessibility>.

¹⁷ S. Wooller, *The Changing Climate: its Impact on the Department for Transport*, Londres, Ministère des transports, 2003.

¹⁸ National Research Council of the National Academies, *Potential Impacts of Climate Change in U.S. Transportation*, Washington, D.C., Transport Research Board, 2008. Disponible à l'adresse suivante: www.nap.edu/openbook.php?record-id=12179&page=RI.

¹⁹ Michael D. Meyer, *Design Standards for U.S. Transportation Infrastructure: the Implications of Climate Change*, Transportation Research Board, 2008. Disponible à l'adresse suivante: <http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/sr/sr290meyer.pdf>.

²⁰ Jean Andrey et Brian Mills, « Climate change and the Canadian transport system: vulnerabilities and adaptations », in *Weather and Transportation in Canada*, J. Andrey et C.K. Knapper (dir.), Department of Geography Publication Series, Monograph 55, Waterloo, Canada, Université de Waterloo, 2003.

escaliers de secours. Une étude effectuée au Bangladesh a démontré qu'il était économiquement viable de relever les talus routiers de 50 cm à 1 mètre pour protéger les routes des inondations²¹.

24. Dans les zones montagneuses, il est possible de mieux stabiliser les talus routiers grâce à la biotechnologie en utilisant des plantes vivantes comme au Népal. Associées à des mesures d'ingénierie civile, ces mesures peuvent apporter des solutions rentables et respectueuses de l'environnement²². On peut aussi installer des drains d'une contenance supérieure pour faire face aux augmentations soudaines du niveau des eaux. Le Bipartisan Policy Center propose toute une série de solutions²³. Les responsables de la planification et de la conception des transports pourront étudier et évaluer les options de conception permettant d'accroître la résilience lors de la planification de nouvelles infrastructures de transport, dans la mesure où il sera en général plus onéreux et plus difficile d'améliorer leur résilience après achèvement des travaux.

D. Améliorer la sécurité routière

25. Pour appeler l'attention du monde et des régions sur la question de la sécurité routière, l'Assemblée générale a adopté, depuis 2003, six résolutions préconisant une coopération internationale renforcée et une action multisectorielle des pays en vue d'améliorer la sécurité routière. Dans sa résolution 64/255 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, en date du 2 mars 2010, l'Assemblée a proclamé la période 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière, afin de stabiliser puis de réduire le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la route dans le monde en multipliant les activités menées aux niveaux national, régional et mondial.

26. La résolution 68/4 de la CESAP, en date du 23 mai 2012, dans laquelle la Commission a approuvé la Déclaration ministérielle sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, accorde également un large mandat pour que le secrétariat aide les pays membres à respecter leurs engagements au titre de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020). En application des mandats mondiaux et régionaux, le secrétariat de la CESAP a établi des objectifs, des cibles et des indicateurs de sécurité routière pour la période 2011-2020. À cet égard, le secrétariat organise des ateliers nationaux et fournit des services consultatifs pour aider les pays membres à élaborer des stratégies de sécurité routière, et à définir ou redéfinir des objectifs et des cibles de sécurité routière pour la Décennie d'action pour la sécurité routière. Des ateliers nationaux sur la sécurité routière ont été organisés en collaboration avec les ministères nationaux compétents en Azerbaïdjan (octobre 2011), en République démocratique populaire lao (novembre 2011) et à Sri Lanka (février 2013).

27. Le secrétariat, en collaboration avec la Korea Transportation Safety Authority, a organisé une réunion régionale du Groupe d'experts sur les progrès accomplis dans l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le

²¹ Thomas Tanner et al., *ORCHID: Piloting Climate Risk Screening in DFID Bangladesh: Summary Research Report*, Brighton, Royaume-Uni, Institute of Development Studies, Université du Sussex, 2007. Disponible à l'adresse suivante: www.ids.ac.uk/files/dmfile/ORCHIDBangladeshSummaryResearchReport2007.pdf.

²² John Howell, *Roadside Bio-engineering*, Katmandou, Département des routes, Gouvernement népalais, 1999. Disponible à l'adresse suivante: www.cd3wd.com/cd3wd_40/cd3wd/SOILWATR/H2079E/EN/B1364_3.HTM.

²³ Bipartisan Policy Center, *Transportation Adaptation to Global Climate Change*, Washington, D.C., 2009. Disponible à l'adresse suivante: <http://bipartisanpolicy.org/sites/default/files/Transportation%20Adaptation%20%283%29.pdf>.

Pacifique à Séoul, du 8 au 10 mai 2013. La réunion avait pour thème les usagers vulnérables de la route, dans le droit fil du thème de la deuxième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière. Cette réunion a adopté la Déclaration commune sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique (voir annexe) et a aidé à mieux comprendre la part de la sécurité routière dans le programme de développement pour l'après-2015. Le secrétariat de la CESAP, en collaboration avec le secrétariat de la Commission économique pour l'Europe, prévoit d'organiser un Forum sur la sécurité routière Europe-Asie à New Delhi, le 4 décembre 2013.

28. Un certain nombre de pays ont élaboré ou finalisent leurs projets de stratégies nationales et leurs plans d'action en matière de sécurité routière. Les États membres souhaiteront peut-être prendre des mesures et mettre en œuvre des plans d'action et des programmes nationaux de sécurité routière en vue d'atteindre les objectifs et cibles mondiaux et régionaux, et de suivre leurs résultats.

E. L'entretien durable des routes

29. Les réformes politiques ayant pour objet l'entretien des routes et les fonds routiers ont été introduites dans la région il y a près de vingt ans par la CESAP, la Banque mondiale et d'autres partenaires de développement. De nombreux pays ont entrepris de collecter des ressources complémentaires par le biais de droits d'usage: taxes sur les carburants, péages, taxes sur les véhicules et taxes de surcharge pour l'entretien des routes, et ont mis en place des fonds pour l'entretien des routes. Cependant, malgré les progrès accomplis ici et là, l'entretien des routes reste un problème majeur pour les pays de la région. Cela s'explique en partie par le fait que le taux de motorisation augmente et que les gouvernements construisent de nouvelles routes sans accorder l'attention qu'ils méritent à la gestion des biens existants et à leur entretien préventif adéquat.

30. Le secrétariat, la Banque mondiale au Viet Nam et la Direction des routes du Ministère vietnamien des transports ont organisé la Réunion du Groupe d'experts sur la gestion et l'entretien des réseaux routiers à Hanoï du 29 au 31 mai 2013. Cette réunion a permis à des hauts fonctionnaires de l'Asie du Sud et du Sud-Est de faire le point sur les différentes approches et les principaux problèmes en matière d'entretien des routes. On y a abordé diverses questions concernant le financement et la gestion des biens, les nouvelles technologies, les bonnes pratiques, les systèmes rentables d'entretien des routes dans la région et les besoins de renforcement des capacités, et on y a examiné les moyens de ranimer l'intérêt concernant l'entretien des routes et les questions de gestion dans le cadre du programme de développement. Les participants ont constaté que malgré les progrès réalisés ici et là, l'entretien des routes restait un problème majeur pour les pays de la région. Peut-être conviendra-t-il de s'attacher davantage à la construction de routes à l'entretien moins coûteux.

31. Les principales questions soulevées ont notamment concerné l'insuffisance et l'irrégularité des financements destinés à l'entretien; la nécessité de convaincre les responsables politiques de l'importance de l'entretien; le besoin de coordination entre le grand nombre d'organismes et de ministères; la nécessité de prendre en compte l'entretien lors de la conception des routes, en particulier pour ce qui est des coûts futurs escomptés; et la question de l'association du secteur privé, de la population et des communautés locales au processus d'entretien dans la mesure où les gouvernements ne peuvent régler à eux seuls la question de l'entretien. L'accent a été mis sur le

développement d'une « culture de l'entretien » et la nécessité d'un changement d'attitudes envers l'entretien.

32. Les participants ont avancé l'idée qu'il serait utile de relancer les initiatives en matière d'entretien routier prises dans les années 1990 et de redonner à la question de l'entretien des routes une place importante dans le programme de développement international. Il est possible d'élaborer des approches régionales s'appuyant sur: a) les questions de financement de l'entretien des routes; b) l'échange de bonnes pratiques en matière d'entretien des routes, notamment rurales; c) la prévention de la surcharge des camions; et d) la gestion efficace de l'eau. Dans ce contexte, on a fait observer qu'un examen régional des pratiques d'entretien des routes et des fonds routiers permettrait de passer en revue et de dresser la liste des succès enregistrés en Asie et de diffuser les enseignements tirés, étant donné que de nombreux pays ont recours à différentes formes de droits d'usage et que certains d'entre eux ont mis en place et exploitent des fonds d'entretien routier en vue d'un entretien durable des routes.

33. Les routes rurales, elles, sont bien trop souvent mal conçues et, une fois leur construction achevée, leur entretien est d'ordinaire négligé. Certaines routes rurales ne sont pas asphaltées et ne peuvent être empruntées qu'à la saison sèche. En fonction de la géologie et de la topographie des lieux, des tronçons de route sont souvent endommagés par l'érosion des sols par l'eau, impraticables en raison de glissements de terrain, de l'affaissement des voies et de l'absence d'entretien préventif. Comme les routes rurales jouent un rôle vital pour les communautés, il faudrait les concevoir de manière adéquate et envisager, en matière de chaussée, des solutions peu coûteuses et toutes saisons qui exploitent et adaptent les matériaux locaux et associent la population locale à leurs conception, construction et entretien. Les capacités de l'administration locale en matière d'entretien devraient être renforcées aux niveaux de la planification et de la mise en œuvre.

34. Le Forum voudra peut-être encourager les pays membres à accorder la priorité à l'entretien des infrastructures de transport, à mobiliser et allouer des ressources financières et humaines suffisantes, et à envisager des moyens de mobiliser d'autres ressources pour améliorer la gestion de l'entretien des routes, notamment rurales, y compris par l'établissement de droits d'usage et la création de fonds d'entretien routier.

F. Les systèmes de transport intelligents

35. On désigne souvent par système de transport intelligents les technologies de l'information et de la communication utilisées pour améliorer l'efficacité et la sécurité des opérations de transport. L'utilisation la plus fréquente de ces systèmes est constituée par la régulation et la gestion du trafic, qui fournissent des informations en temps réel aux usagers, facilitent la planification des déplacements, la vente de titres de transport, le prélèvement des péages et les paiements électroniques. Les systèmes de transport intelligents peuvent aider les conducteurs et le contrôle des véhicules en fournissant des informations sur les interactions entre différents réseaux routiers, véhicules et conducteurs. L'utilisation de cette technologie peut accroître la sûreté des véhicules et des infrastructures et rendre le transport routier plus sûr, plus rapide, moins polluant, moins consommateur d'énergie et moins coûteux. De nombreux pays de la région en ont examiné diverses applications dont les plus répandues sont les suivantes: les systèmes de péage électronique et la modulation de la tarification en fonction du moment de l'heure et des niveaux de congestion; la coordination des feux de circulation (surtout dans les zones urbaines); et les systèmes d'information en temps réel

des usagers de la route. Des pays comme le Japon, la République de Corée, Singapour et la Thaïlande utilisent ces technologies à des degrés divers afin d'améliorer les flux de circulation et la sécurité. Les systèmes de transport intelligents peuvent aider à faire des choix éclairés en matière de transports publics, télétravail ou conduite aux heures creuses²⁴. Ils peuvent permettre aux navetteurs de planifier leurs déplacements et d'éviter ainsi des trajets inutiles et des itinéraires encombrés; ils peuvent aider les prestataires de transport routier et les transporteurs routiers à réduire les transports à vide et/ou à augmenter le facteur de charge de leurs camions²⁵. Les avantages présentés par les systèmes de transport intelligents dépendront certes en grande partie de la situation et de l'utilisation envisagée, mais ils pourront néanmoins être importants. Des publications donnant un aperçu détaillé des systèmes de transport intelligents et indiquant leurs avantages potentiels sont désormais disponibles^{26, 27, 28}.

36. Les États membres et les opérateurs de transport des pays en développement envisageront peut-être une utilisation accrue de systèmes de transport intelligents appropriés afin d'améliorer l'efficacité et la sécurité des opérations de transport.

G. Le transport intermodal de marchandises longue distance

37. Les différents taux d'émission des divers modes de transport montrent que le passage du transport de marchandises par route vers d'autres modes présente des avantages manifestes. S'agissant notamment du transport de marchandises longue distance, le rail consomme à l'évidence moins d'énergie que les camions en tonne-kilomètre, alors que le transport fluvial est plus énergétiquement efficace que le rail par tonne-kilomètre. Si les itinéraires de transport fluvial sont limités en Asie²⁹, les possibilités d'augmenter l'utilisation du rail sont importantes, en particulier pour le transport international de marchandises longue distance.

38. Le passage au rail pourrait être considérablement renforcé par l'utilisation intégrée des réseaux ferroviaires et routiers et le développement des ports secs. Les ports secs d'importance internationale devraient être mieux connus grâce à l'Accord intergouvernemental sur les ports secs qui encouragera les États membres à développer et à exploiter des ports secs et des centres de logistique à des endroits stratégiques servant d'interfaces intermodales, ce qui facilitera le transfert efficace des marchandises entre différents modes de transport. De plus, les ports secs et les centres de logistique peuvent servir de centres de groupage ayant la capacité de réduire les transports à vide. Par exemple, 12 à 30 % des camions roulent à vide au

²⁴ Ito Takayuki et Shantanu Chakraborty, « Intelligent transport system: a vision for 21st century cities », document d'information pour le septième Forum régional sur les transports écologiquement viables en Asie et la Consultation mondiale sur le transport durable dans le programme de développement pour l'après-2015, 23-25 avril 2013, Bali (Indonésie), Centre des Nations Unies pour le développement régional.

²⁵ De nombreuses études indiquent que la proportion de transports à vide peut atteindre 30 à 50 %.

²⁶ Nations Unies, Commission économique pour l'Europe, *Intelligent Transport Systems (ITS) for Sustainable Mobility*, Genève, 2012.

²⁷ Ministère des transports des États-Unis d'Amérique, *Intelligent Transportation Systems Benefits, Costs, Deployment and Lessons Learned: 2008 Update*, Washington, D.C., 2008. Disponible à l'adresse suivante: <http://ntl.bts.gov/lib/30000/30400/30466/14412.pdf>.

²⁸ Institut IBM de recherche en valeur commerciale, *Transportation and Economic Development: Why Smarter Transport is Good for Jobs and Growth*, New York, États-Unis, IBM Corporation, 2011.

²⁹ Voir E/ESCAP/MCT.2/7.

Pakistan, contre 43 % en Chine³⁰. Une étude de l'Organisation de coopération et de développement économiques a mis en évidence que l'amélioration logistique de l'organisation, de la coordination et de la planification des itinéraires pourrait réduire les émissions de CO₂ de 10 à 20 %³¹.

39. Parallèlement à un tel transfert modal, des efforts sont aussi nécessaires pour faire en sorte que le secteur du transport routier de marchandises soit plus respectueux de l'environnement. En Europe par exemple, plusieurs grands constructeurs, transporteurs routiers et représentants du Parlement européen et de la Commission européenne ont lancé l'initiative « Green Freight Europe » en 2012, qui œuvre pour la mise en place d'un système paneuropéen destiné à collecter, analyser et suivre les émissions de CO₂ imputables aux opérations de transport routier de marchandises³². Le septième Forum régional sur les transports écologiquement viables, qui s'est tenu à Bali (Indonésie) en avril 2013, s'est penché sur l'idée d'un accord régional volontaire sur le transport vert de marchandises en Asie, idée soutenue par les délégués qui ont préconisé l'ouverture d'un processus de consultation auprès des pays membres du Forum. Le Forum a recommandé, entre autres, d'envisager les principaux volets ci-après comme parties intégrantes d'un éventuel accord régional: a) les programmes de transport vert de marchandises au niveau national ou sous-régional; b) un ensemble de plans et de politiques en faveur d'un programme de transport vert de marchandises favorisant l'intégration sociale; c) un ensemble d'indicateurs de référence en matière de transport vert de marchandises; et d) un cadre de collaboration régionale sur le transport vert de marchandises³³. Ce processus est facilité par le Centre des Nations Unies pour le développement régional, avec le soutien de la CESAP et d'autres partenaires.

IV. Progresser vers le développement des transports durables et inclusifs

40. Nombre de recommandations liées au développement de systèmes de transport durable³⁴ et d'ouvrages de référence à l'attention des responsables politiques sont disponibles³⁵. Toutefois, beaucoup de pays en développement d'Asie doivent encore élaborer et mettre en œuvre des stratégies et des plans intégrés pour faire face aux problèmes de la durabilité.

41. Des politiques globales et des approches intégrées de la planification des transports sont nécessaires, ainsi qu'un changement important des priorités. Par conséquent, un changement de paradigme en matière de développement des systèmes de transport et de prestation de services s'impose dans la région Asie-Pacifique. Les pays doivent évaluer les politiques en vigueur et les systèmes de transport mis en place, identifier les mesures insuffisantes et opter pour des stratégies et des politiques innovantes, et adopter la technologie

³⁰ Pilar Londoño-Kent, *Freight Transport for Development Toolkit: Road Freight*, Washington, D.C., Banque mondiale, 2009.

³¹ Organisation de coopération et de développement économiques, *Mondialisation, transport et environnement*, Paris, 2010.

³² Voir www.greenfreighteurope.eu/about-us.aspx.

³³ *Chair's Summary: Seventh Regional Environmentally Sustainable Transport Forum in Asia and the Global Consultation on Sustainable Transport in the Post-2015 Development Agenda, 23-25 April 2013, Bali, Indonesia*. Disponible à l'adresse suivante: www.uncrd.or.jp/env/7th-regional-est-forum/doc/Chairs%20Summary-Bali%20EST%20Forum.pdf.

³⁴ Banque asiatique de développement, *Changing Course: a New Paradigm for Sustainable Urban Transport*, Urban Development Series, Mandaluyong, Philippines, 2009. Disponible à l'adresse suivante: www.adb.org/sites/default/files/pub/2009/new-paradigm-transport.pdf.

³⁵ Voir les 31 modules de *Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities*, Eschborn, Allemagne, Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit. Disponible à l'adresse suivante: www.sutp.org.

appropriée et des approches intégrées au service du développement des transports durables et inclusifs. On trouvera ci-après une présentation de l'action prioritaire indispensable pour aider décideurs et planificateurs à évaluer les diverses stratégies et politiques et prendre des mesures hardies afin de rendre les transports plus durables et inclusifs dans la région.

A. Renforcer la coordination au sein des administrations

42. Les administrations nationales et locales ainsi que les municipalités et les conseils municipaux sont des parties prenantes essentielles du développement de systèmes de transports durables et inclusifs. Des programmes ciblés devront donc être planifiés pour établir ou resserrer les liens institutionnels entre les organismes nationaux, locaux et municipaux et contribuer à renforcer les capacités institutionnelles tout en développant leur capacité de mise en œuvre des politiques de transports urbains durables et inclusifs. De plus, différentes politiques et activités seront nécessaires pour différents groupes ou ensembles de villes dans la mesure où les politiques et stratégies nationales et locales dépendront de la taille et des particularités des villes.

B. Renforcer les partenariats entre le secteur public, le secteur privé et les partenaires de développement

43. Par ailleurs, étant donné que les opérateurs de transport et les fournisseurs de services logistiques du secteur privé participent au développement et à l'exploitation des systèmes de transport, le concept de durabilité dans les pratiques des entreprises et leurs exploitations et services doivent aussi être introduits dans le secteur des entreprises. Tout en planifiant et en mettant en œuvre des activités de promotion et de renforcement des capacités, il convient également de renforcer la collaboration et les partenariats avec les partenaires de développement, les organismes des Nations Unies concernés, les organisations internationales et les bureaux sous-régionaux de la CESAP ainsi que le secteur privé.

C. Intensifier les efforts visant à mieux informer les fonctionnaires et à renforcer leurs capacités

44. La planification et la mise en œuvre d'un programme de promotion et de renforcement des capacités pour les responsables de la politique et de la planification des transports des États membres favoriseraient: a) la promotion et l'information des responsables politiques en matière de transports durables et inclusifs; b) le partage et l'échange de bonnes pratiques; et c) le développement et la mise en œuvre de stratégies et de mesures efficaces de promotion des transports durables et inclusifs. Les missions consultatives, les ateliers et séminaires nationaux et sous-régionaux, les réunions d'experts régionales et les conférences destinées aux fonctionnaires de haut niveau et de niveau intermédiaire au sein des administrations nationales et locales, des municipalités et des conseils municipaux peuvent être considérés comme un mécanisme de mise en œuvre efficace. Faire figurer les questions liées aux transports durables et inclusifs en bonne place au programme des réunions d'organes délibérants de la CESAP tels que le Comité des transports, le Forum des ministres asiatiques des transports, la Conférence ministérielle sur les transports et les sessions annuelles de la Commission, engendrerait un débat et mobiliserait l'attention à haut niveau.

45. À cet égard, le secrétariat effectue actuellement avec l'Institut coréen des transports et l'Institut maritime coréen une étude sur les options politiques en faveur du développement des transports durables. Cette étude comprend trois grands thèmes: les politiques générales des transports, les transports urbains et les transports maritimes et portuaires. Une réunion d'experts régionale au niveau politique sur le développement des transports durables est provisoirement prévue pour la deuxième moitié de novembre 2013 à Incheon (République de Corée), afin de diffuser les conclusions et les recommandations de l'étude et de partager les meilleures pratiques en matière de développement des transports durables et inclusifs entre les États membres et les experts.

46. Le secrétariat envisage aussi d'établir des « notes d'orientation » sur un ensemble de politiques à l'appui du développement des transports durables, telles que les transports urbains de marchandises plus respectueux de l'environnement. Ces notes d'orientation feront référence aux politiques et recommandations existantes, le cas échéant, car il existe de nombreux bons exemples de politiques et d'actions que les pays développés mettent en œuvre, telles que l'amélioration des transports publics, la promotion des biocarburants de substitution, l'utilisation des transports non motorisés et le transfert modal.

47. Le développement des transports durables occupera de plus en plus une place de premier plan dans le programme de développement pour l'après-2015. Le secrétariat compte travailler en coordination avec le Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies pour contribuer au programme à l'issue de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable quant à l'apport des transports au développement durable, notamment le choix des priorités stratégiques s'agissant du rôle des transports dans l'élaboration des objectifs du développement durable, qui ont pris le relais des Objectifs du Millénaire pour le développement.

48. Il est aussi prévu de pouvoir bénéficier d'un soutien continu en faveur de l'Initiative pour des transports écologiquement viables, coordonnée par le Centre des Nations Unies pour le développement régional et d'une collaboration suivie avec les banques multilatérales de développement dans le cadre d'initiatives faisant suite à la Conférence des Nations Unies sur le développement durable.

V. Questions à examiner

49. Le Forum voudra sans doute encourager les États membres à examiner l'élaboration et la mise en œuvre de stratégies, politiques et initiatives pour le développement des transports durables et inclusifs, notamment les solutions politiques présentées dans le présent document.

50. Le Forum souhaitera peut-être donner d'autres directives au secrétariat sur ses activités futures en vue de mieux informer les fonctionnaires et de renforcer leurs capacités pour élaborer et mettre en œuvre des politiques appropriées de développement des transports durables et inclusifs.

Annexe

Déclaration conjointe sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique

Nous, représentants des pays membres de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et experts assemblés à l'occasion de la Réunion régionale du Groupe d'experts sur les progrès accomplis dans l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique, tenue à Séoul les 8 et 9 mai 2013,

Rappelant la résolution 64/255 de l'Assemblée générale sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, qui a proclamé la décennie 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière, en vue de stabiliser puis de réduire le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la route dans le monde en multipliant les activités menées aux niveaux national, régional et mondial,

Rappelant aussi la résolution 66/260 de l'Assemblée générale sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, dans laquelle il est demandé à l'Organisation mondiale de la santé et aux commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies, en coopération avec les autres partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière et les autres parties prenantes, de poursuivre les activités visant à appuyer la réalisation des objectifs de la Décennie d'action,

Prenant note du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013*, établi par l'Organisation mondiale de la santé, dans lequel on estime que 1,24 million de personnes ont été tuées sur les routes du monde en 2010, que 60 % de ces décès ont eu lieu dans la région de l'Asie et du Pacifique,

Constatant avec inquiétude que le nombre d'usagers de la route tués dans des accidents de la circulation et le nombre de décès rapportés à la population sont particulièrement élevés dans de nombreux pays en développement de la région de la CESAP et que, dans certains pays, le nombre de morts parmi les piétons, les cyclistes et les motocyclistes était exceptionnellement élevé,

Reconnaissant l'importance que revêt la sécurité routière en tant que question de développement durable, telle que reflétée dans le document final de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable intitulé « L'avenir que nous voulons^a »,

Reconnaissant aussi la thèse selon laquelle la sécurité routière, dans de nombreux pays de la région, est une question de développement préoccupante étant donné son importance et sa gravité, et les répercussions négatives qu'elle a sur l'économie, la santé publique et les conditions générales de vie de la population, en particulier les groupes à faible revenu, et le fait qu'elle contribue à la perpétuation de la pauvreté,

Prenant note des efforts et des engagements des pays pour réduire le nombre de morts sur leurs routes et du fait que, malgré une augmentation dans le nombre total des décès imputables aux accidents de la route dans la région

^a Voir la résolution de l'Assemblée générale 66/288.

en 2010, 21 pays de la région avaient réduit le nombre de victimes d'accidents de la route, ce qui montre qu'il est bel et bien possible de parvenir à des améliorations si les mesures appropriées sont prises et si l'engagement politique est mis en œuvre,

Approuvant la nécessité d'inculquer une culture de la sécurité à la base parmi les élèves et étudiants,

Remerciant le secrétariat de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique et la Korea Transportation Safety Authority pour avoir organisé la Réunion du Groupe d'experts au cours de la deuxième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière (6-12 mai 2013), conformément à une demande formulée dans la résolution 66/260 de l'Assemblée générale,

1. *Décidons* de réduire le nombre de décès imputables aux accidents de la circulation dans les pays de la région en augmentant le nombre d'activités menées aux niveaux mondial, régional, national et local;

2. *Demandons* que la sécurité routière soit reconnue comme une question de développement durable et que des mesures plus vigoureuses soient prises pour garantir la sécurité des usagers vulnérables de la route, en particulier dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire, grâce à la collaboration entre les acteurs étatiques, les membres du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière et d'autres parties prenantes;

3. *Nous engageons*, dans la mesure de nos possibilités, en tant que défenseurs de la sécurité routière, experts, éducateurs et diffuseurs d'informations, à continuer de promouvoir et d'appuyer les activités visant à réaliser les objectifs de la Décennie, en accordant une attention particulière à la réduction des décès et des blessés parmi les usagers vulnérables de la route;

4. *Souhaitons que* les pays membres envisagent de mettre en œuvre les recommandations contenues dans le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013*, conformément à la résolution 64/255 de l'Assemblée générale sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale;

5. *Prions instamment* les pays de la région et autres parties concernées, selon qu'il convient, de faire face aux problèmes posés par les questions de sécurité routière, notamment mais sans s'y limiter, dans les domaines suivants:

a) Parvenir à un consensus sur le fait que la sécurité routière devienne une priorité politique du développement durable et que des moyens financiers suffisants y soient alloués;

b) Rendre les routes plus sûres pour les usagers vulnérables, notamment les enfants, les personnes âgées, les piétons, les utilisateurs de véhicules non motorisés, les motocyclistes et les personnes handicapées;

c) Rendre les routes plus sûres et réduire la gravité des accidents;

d) Améliorer au niveau national la gestion et l'application des règles de sécurité routière;

e) Améliorer les soins dispensés aux victimes d'accidents de la circulation;

f) Améliorer la coopération et encourager les partenariats;

6. *Demandons* que la création de réseaux entre les acteurs de la sécurité routière soit favorisée dans le cadre du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière;

7. *Exhortons* les pays à transmettre l'enseignement et la formation en matière de sécurité routière aux élèves et étudiants des écoles et universités, en inculquant ainsi une culture de la sécurité à la base;

Adoptons la présente déclaration le 9 mai 2013 à Séoul.
