



## Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique

### Comité des transports

#### Quatrième session

Bangkok, 15-17 octobre 2014

Point 4 c) de l'ordre du jour provisoire\*

#### Les grandes questions en matière de transports: promotion des systèmes de transport durables et inclusifs

### Promotion des systèmes de transport durables et inclusifs

#### Note du secrétariat

#### Résumé

Le développement des systèmes de transport durables et inclusifs est une priorité des programmes de développement mondiaux et régionaux. Le Groupe de travail ouvert sur les objectifs de développement durable a proposé d'inclure des objectifs et des cibles se rapportant à des systèmes de transport sûrs, abordables, accessibles et durables pour tous dans le cadre des objectifs de développement durable. Les pays et les villes de la région Asie-Pacifique sont confrontés aux problèmes posés par la mise en place d'infrastructures et de services de transport durables et inclusifs répondant aux besoins de mobilité de leurs habitants et améliorant l'efficacité de la circulation des marchandises. Il leur faut élaborer et mettre en œuvre des politiques de transport pour remédier à ces difficultés.

Le présent document contient des recommandations portant sur diverses politiques susceptibles de renforcer la durabilité des systèmes de transport, notamment: a) renforcement de l'efficacité des opérations de transport; b) promotion de normes et de directives régionales se rapportant aux infrastructures, à la qualité du carburant, aux économies de carburant, et à la sécurité routière; c) garantie d'une planification inclusive et intégrée des transports englobant les transports nationaux, interurbains, urbains et ruraux; et d) renforcement de la coordination institutionnelle et des capacités des organismes nationaux, locaux et urbains.

Le Comité est invité à donner au secrétariat des orientations sur les activités à mener pour faire face aux questions et problèmes liés à la promotion des systèmes de transport durables et inclusifs.

#### Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction.....	2
II. Renforcer le caractère durable et inclusif des systèmes de transport.....	3
A. Renforcer l'efficacité des opérations de transport.....	3
B. Normes régionales pour réduire les impacts négatifs.....	4
C. Planification inclusive et intégrée des transports .....	7

\* E/ESCAP/CTR(4)/L.1.

III.	Politiques à envisager pour la région .....	9
IV.	Questions à examiner .....	10

## I. Introduction

1. La Conférence des Nations Unies sur le développement durable (Rio+20) s'est conclue en 2012 sur un engagement renouvelé au niveau mondial en faveur du développement durable. Diverses politiques et stratégies sectorielles sont en cours d'élaboration et de révision pour tenir compte de cet engagement et les agendas du développement mondiaux et régionaux accordent une place prioritaire au développement de systèmes de transport durables et inclusifs. Conformément au mandat figurant dans le document final de Rio+20 « L'avenir que nous voulons », le Groupe de travail ouvert sur les objectifs de développement durable a défini 17 objectifs et 169 cibles se rapportant au développement durable<sup>1</sup>. Les objectifs et les cibles proposés sont une contribution au programme de développement pour l'après 2015 et ils en définissent les domaines prioritaires.

2. En ce qui concerne le secteur des transports, le Groupe de travail ouvert a proposé la cible ci-après: « prévoir, d'ici à 2030, des systèmes de transport sûrs, abordables, accessibles et durables pour tous et améliorer la sécurité routière, notamment par l'expansion des transports publics, en tenant compte tout particulièrement des besoins des personnes vulnérables, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées »<sup>2</sup>. Parmi les autres cibles, on mentionnera, dans leur formulation actuelle: a) développement d'infrastructures de qualité, fiables, durables et résilientes; b) accessibilité dans la sécurité et l'équité aux [...] marchés; accroissement des investissements [...] dans les infrastructures rurales; et d) prise en compte des mesures portant sur les changements climatiques dans les politiques, stratégies et la planification nationales<sup>3</sup>.

3. Les États membres doivent formuler des politiques et mettre en œuvre des projets en vue d'atteindre les objectifs et les cibles se rapportant à des transports durables et réorienter le programme de développement des transports pour les rendre plus durables et inclusifs.

4. Les attributs essentiels d'un système de transport durable et inclusif sont un équilibre optimal entre les facteurs économiques, sociaux et environnementaux et la longévité des services, la sécurité, la fiabilité, la modicité et l'égalité d'accès. La question de l'accessibilité se pose avec plus d'acuité par rapport au caractère inclusif des systèmes de transport étant donné que la majorité des populations vivant en deçà du seuil de pauvreté habitent dans des zones rurales et des établissements urbains précaires. En effet, les systèmes de transport risquent de leur être inaccessibles tant physiquement que financièrement.

5. De plus, s'agissant du développement durable des transports, il faut tenir compte du fait que le transport des passagers et le transport du fret ayant des caractéristiques distinctes, ils requièrent des politiques et des approches distinctes. Les différents niveaux de la « hiérarchie » des systèmes de transport, à savoir régional, national, interurbain, urbain et rural, requièrent également une approche différente quant aux priorités et aux politiques

<sup>1</sup> La 13<sup>e</sup> session du Groupe de travail ouvert s'est tenue du 14 au 18 juillet 2014 à New York. Le document final a été publié le 19 juillet 2014 et peut être consulté à l'adresse: <http://sustainabledevelopment.un.org/focussdgs.html>.

<sup>2</sup> Ibid., Cible 11.2.

<sup>3</sup> Ibid., Cibles 9.1, 2.3, 2.a et 13.2.

adoptées. Des stratégies et des politiques diverses et variées sont donc nécessaires pour améliorer le transport des passagers et des marchandises aux différents niveaux. Les pays pourraient envisager d'inclure des éléments de planification intégrée de transport intermodal, créer des institutions et renforcer celles qui existent, améliorer l'efficacité des systèmes de transport et leurs opérations et améliorer les transports publics et non motorisés ainsi que la sécurité routière tout en élaborant ou en affinant leurs politiques et stratégies pour des transports durables et inclusifs.

6. Le présent document passe en revue les diverses politiques susceptibles de renforcer le caractère durable et inclusif des systèmes de transport. Il se concentre sur les orientations principales du développement des transports dans la région et contient des propositions de politique générale pour examen par les États membres.

## **II. Renforcer le caractère durable et inclusif des systèmes de transport**

7. Les États membres mettent en œuvre diverses initiatives aux niveaux national, sous-régional et régional pour améliorer la connectivité des transports dans la région. La croissance du commerce et la multiplication des déplacements des personnes entraînent une augmentation de la demande de transport. Si la mise en place des systèmes et services de transport suit la progression de la demande, la nécessité de rendre les systèmes de transport dans leur ensemble plus durables et plus inclusifs constitue un défi supplémentaire.

8. La section suivante donne un aperçu des problèmes et défis auxquels se heurtent les pays de l'Asie et du Pacifique dans le développement de systèmes de transport durables et inclusifs.

### **A. Renforcer l'efficacité des opérations de transport**

9. La connectivité régionale des transports favorise la circulation des marchandises et des personnes à l'intérieur d'un pays et entre les pays. Les pays membres ont fait des efforts concertés pour améliorer les infrastructures de transport régionales telles que les autoroutes, les chemins de fer et les points de transfert intermodaux. S'il existe de grandes disparités entre les pays dans la qualité des infrastructures de transport, la région est néanmoins déjà relativement bien connectée au niveau de ses réseaux.

10. Les réseaux régionaux de transport intermodal jouent un rôle particulièrement important pour le commerce des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement en aidant ces pays à participer plus activement aux échanges commerciaux internationaux et régionaux. En investissant dans les installations intermodales, tels que les ports secs ainsi que dans l'amélioration des liaisons physiques entre les différents modes, les gouvernements peuvent multiplier les options de transport pour les transporteurs et les négociants, leur offrant des solutions de transport plus rentables et compétitives. Le réseau permettra de passer à des modes de transport économes en énergie et économiques sur le plan des coûts, comme les chemins de fer pour le transport du fret sur de longues distances. Ceci est particulièrement important pour les pays sans littoral de la région Asie-Pacifique étant donné que le coût des transports dans les pays en développement sans littoral d'Asie est 1.28-1.91 fois plus élevé que celui des pays côtiers représentatifs.

11. Bien que divers efforts aient été faits pour améliorer les infrastructures de transport régionales en fonction des normes de conception, des directives et des principes directeurs énoncés dans les trois accords intergouvernementaux élaborés sous les auspices de la Commission<sup>4</sup>, de nouveaux efforts doivent être consentis pour moderniser les réseaux d'infrastructures de transport de la région et pour accroître la compétitivité et réduire le coût des transports pour les pays de la région, en particulier les pays sans littoral.

12. Si la condition des infrastructures physiques a été grandement améliorée et si la connectivité est très répandue, des formalités ou des opérations de transbordement longues et compliquées attendent néanmoins les personnes et les marchandises aux frontières. Il y a beaucoup à faire pour faciliter le passage des marchandises et des personnes aux frontières.

13. Les obstacles non physiques aux frontières accroissent les coûts du transport, nuisent à la compétitivité des transports et du commerce terrestre en ralentissant la circulation des marchandises et des personnes. À cet égard de nombreuses études mettent l'accent sur la nécessité de simplifier et d'harmoniser les processus de transport internationaux et sur les avantages qui en résultent. La situation est encore compliquée par la nécessité de renforcer la sécurité et, parfois, de protéger l'industrie nationale des transports. Une utilisation plus large des applications des technologies de l'information et de la communication pour la facilitation des transports, tant en-deçà des frontières qu'aux frontières elles-mêmes, contribuerait à améliorer la gestion du trafic transfrontière et à faciliter la circulation des personnes et des marchandises.

## **B. Normes régionales pour réduire les impacts négatifs**

14. L'expansion des réseaux d'infrastructures de transport contribue au développement économique et à des retombées positives dans le domaine social. Toutefois, cette expansion va de pair avec une motorisation rapide et un accroissement des externalités économiques, sociales et environnementales indésirables, notamment la pollution et l'épuisement des ressources naturelles ainsi que l'augmentation du nombre d'accidents de la route et de victimes de ces derniers.

### **1. Normes d'émission et de carburant**

15. La montée incessante des prix de l'énergie contribue à l'augmentation du coût des transports rendant ceux-ci éventuellement moins accessibles. Dans de nombreux cas, même lorsque les infrastructures et les services de transport existent physiquement, l'accès à leur utilisation peut atteindre des prix prohibitifs. Dans les zones rurales comme dans les zones urbaines, les pauvres dépensent une plus grande part de leurs revenus en transport<sup>5</sup>. Il existe ainsi un large consensus parmi les responsables des transports selon lequel les pays doivent s'efforcer de réduire leur consommation d'énergie et leurs émissions. Toutefois, les pays ont des politiques et des stratégies différentes selon les caractéristiques de leur système de transport.

16. Il existe des domaines où les pays pourraient éventuellement s'attaquer aux problèmes de la consommation de l'énergie et des émissions.

---

<sup>4</sup> Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie; Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique; et Accord intergouvernemental sur les ports secs.

<sup>5</sup> Voir E/ESCAP/MCT.2/9.

Les pays pourraient envisager d'actualiser ou d'améliorer les normes d'émission des véhicules et d'économies d'énergie.

17. Beaucoup de pays d'Asie ont déjà adopté des normes d'émission, y compris des normes européennes<sup>6</sup> et beaucoup sont en train d'en adopter ou de les mettre à jour. Singapour a annoncé récemment que d'ici à 2017, il adopterait les normes d'émission Euro 6, devenant ainsi le premier pays de la région à adopter la réglementation la plus stricte pour réduire les émissions dangereuses.

18. L'amélioration des normes d'économies de carburant concerne directement les pays constructeurs de véhicules<sup>7</sup>. Le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules prend en compte dans son corpus des innovations technologiques destinées à rendre les véhicules plus sûrs et moins polluants<sup>8</sup>. L'Initiative mondiale pour les économies de carburant a fixé un objectif de 50 % de réduction de la consommation de carburant des voitures neuves (L/100 km) par rapport au niveau de 2005 d'ici à 2030<sup>9</sup>.

19. Le secrétariat prévoit de collaborer avec la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, le Programme des Nations Unies pour le développement et d'autres acteurs à la promotion et à la mise à jour des normes d'émission, d'économies de carburant et de qualité du carburant. En consultation avec les États membres et différents acteurs, le secrétariat envisage d'établir des normes et des directives régionales dans les domaines mentionnés ci-dessus.

## 2. Sécurité routière et harmonisation de la signalisation routière

20. Dans sa résolution 64/255 du 2 mars 2010 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, l'Assemblée générale a proclamé la décennie 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière, en vue de stabiliser puis de réduire le nombre projeté de décès imputables aux accidents de la route dans le monde, en multipliant les activités menées aux niveaux national, régional et mondial.

21. En dépit de nombreux efforts consentis aux niveaux national, régional et mondial pour améliorer la sécurité routière conformément à la Décennie d'action, le nombre de décès imputables aux accidents de la route dans de nombreux pays en développement de la région a augmenté de façon spectaculaire ces dernières années en raison de l'accroissement rapide du nombre de véhicules et de la longueur des réseaux routiers. Le Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013<sup>10</sup> a montré que plus de 777 000 personnes avaient été tuées sur les routes de l'Asie-Pacifique en

<sup>6</sup> Les normes européennes d'émissions fixent des limites acceptables pour les émissions d'échappement des véhicules neufs (oxydes d'azote, hydrocarbures totaux, hydrocarbures non méthaniques, monoxyde de carbone et matière particulaire). Les euronormes 1-6 sont applicables aux véhicules légers tandis que les normes I-IV s'appliquent aux véhicules lourds. Plus le numéro de référence de la norme est élevé, plus la norme d'émission est stricte.

<sup>7</sup> Les principaux pays constructeurs de véhicules en Asie sont la Chine, la Fédération de Russie, l'Inde, le Japon, la République de Corée et la Thaïlande.

<sup>8</sup> La division des transports de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe fournit des services de secrétariat au Forum ([www.unece.org/trans/main/welcwp29.html](http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.html)).

<sup>9</sup> Initiative mondiale pour les économies de carburant, *Fuel Economy State of the World 2014: the World is shifting into Gear on Fuel Economy* (Londres, 2014).

<sup>10</sup> Organisation mondiale de la santé, *Global Status Report on Road Safety 2013: Supporting a Decade of Action* (Genève, 2013). Consulter [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/en/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/en/index.html).

2010, soit plus de la moitié des 1.24 millions de décès dus aux accidents de la route dans le monde cette année-là et une augmentation considérable par rapport à 2007. Bien que l'on ne puisse pas mesurer l'impact total de ces pertes, le préjudice économique représente, selon les calculs, entre 1 et 5 % du produit national brut<sup>11</sup>.

22. À mesure que la connectivité régionale des transports s'améliore, la circulation transfrontière va s'intensifier tout comme les risques potentiels que représentent pour les conducteurs internationaux les divers signaux, panneaux et marquages routiers. Ainsi, il convient de mieux harmoniser les signalisations routières et les codes de la route dans les pays de l'Asie-Pacifique conformément à la Convention des Nations Unies sur la signalisation routière (1968) et à la Convention sur la circulation routière (1968).

23. La résolution 48/11 de la CESAP prônait l'accession aux conventions des Nations Unies sur les transports, notamment à la Convention sur la signalisation routière et à la Convention sur la circulation routière et à leur mise en œuvre ; néanmoins, de nombreux pays de la CESAP n'ont pas encore accédé à ces deux conventions<sup>12</sup>. Un examen de la situation de la signalisation routière utilisée dans la région est nécessaire afin d'étudier les possibilités de collaboration et les moyens de promouvoir les instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière. Cet examen pourrait porter en premier lieu sur les pays membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est puisque la création de la communauté économique de l'ASEAN en 2015 devrait entraîner une intensification de la circulation transfrontière.

24. Le premier pilier du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité 2011-2020 est le développement des capacités de gestion de la sécurité routière. Les quatre autres piliers sont l'amélioration de la sécurité des infrastructures routières et l'expansion des réseaux de transport; la construction de véhicules de plus en plus sûrs; le changement de comportement des usagers et l'amélioration des soins dispensés après les accidents. Les pays devraient considérer le Plan global comme un outil au service de l'élaboration de plans d'action nationaux et sont vivement invités à mettre en œuvre des activités de sécurité routière de manière globale.

25. Pour aider les membres et membres associés de la CESAP dans les activités qu'ils entreprendront dans le cadre du Plan mondial, le secrétariat étendra sa collaboration avec les principales parties prenantes de la région en entreprenant les actions ci-après: a) campagnes en faveur des meilleures pratiques mondiales et régionales en matière de sécurité routière; b) travaux de recherche et d'analyse sur les problèmes, les données et les statistiques relatifs à la sécurité routière dans les pays membres et diffusion des résultats et des conclusions; c) organisation d'activités de renforcement des capacités et fourniture d'une assistance technique; et d) mise en relation des experts de la sécurité routière et des responsables gouvernementaux de la région en vue de mettre en commun les meilleures pratiques de sécurité routière.

---

<sup>11</sup> Consulter [www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/toolkit/key\\_messages/en/index.html](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/toolkit/key_messages/en/index.html).

<sup>12</sup> Au 24 juin 2014, les membres de la CESAP qui n'avaient pas encore accédé aux deux conventions étaient les suivants: Afghanistan, Bangladesh, Bhoutan, Brunei Darussalam, Cambodge, Chine, Japon, Malaisie, Maldives, Myanmar, Népal, République démocratique populaire lao, République populaire démocratique de Corée, Singapour et Sri Lanka.

## C. Planification inclusive et intégrée des transports

26. Outre les problèmes et les défis liés aux transports régionaux et transfrontière, les problèmes et les défis nationaux concernant les transports urbains, ruraux et le transport de marchandises sont tout aussi importants et requièrent une attention immédiate.

27. Beaucoup de gouvernements et de villes de la région prennent des initiatives pour rendre les systèmes de transport plus durables et inclusifs. Toutefois, il reste beaucoup à faire en ce qui concerne la planification inclusive et intégrée des transports, l'harmonisation des politiques des transports aux niveaux national et local, le renforcement des institutions et de la coordination entre les gouvernements nationaux et les municipalités pour mettre en œuvre des politiques privilégiant des transports inclusifs et durables. Dans de nombreux cas, l'intégration des transports se limite à la publication d'articles dans des revues spécialisées et des rapports gouvernementaux pour des raisons qui ont à voir avec les structures gouvernementales et avec l'absence de coordination dans la planification des différents modes de transport.

### 1. Transports publics urbains

28. Les gouvernements de la région ont beaucoup de difficultés à pourvoir des transports efficaces dans les villes en raison de l'urbanisation rapide. L'augmentation du nombre des véhicules privés entraîne des encombrements, l'intensification des émissions polluantes et l'accroissement des problèmes de santé. Toutefois, un examen récent des politiques urbaines nationales dans certains pays membres a révélé que des progrès avaient été accomplis dans la formulation de politiques de transports urbains et nationaux durables.

29. L'introduction de systèmes de transport public tels que des autobus à grande capacité, des réseaux de métro et autobus rapides contribue à réduire le nombre des véhicules privés. Diverses mesures à caractère incitatif et répressif peuvent être prises pour décourager l'utilisation des véhicules privés et encourager le recours aux transports publics. La République de Corée, Singapour et Hong Kong (Chine) ont mis au point des systèmes de transport public intégrés efficaces qui encouragent l'utilisation des transports en commun en les rendant attrayants, et en imposant des restrictions à l'utilisation des véhicules privés.

30. Les infrastructures et équipements pour les transports non motorisés, tels que la marche et le vélo, jouent un rôle important dans la mobilité durable. Des infrastructures de transport non motorisé bien planifiées et conçues dans le cadre d'un système intégré de transport public attirera davantage de personnes et contribuera à réduire les encombrements et les émissions polluantes.

31. De nombreuses villes ont lancé des politiques et mis au point des projets pour encourager les transports non motorisés. Ainsi, depuis 1996, un réseau de plus de 300 km de pistes cyclables balisées, baptisé CicloRuta, a été construit à Bogotá. Ce réseau est l'un des plus vastes au monde. En 2011, on estimait à 320,000 le nombre de trajets à vélo par jour<sup>13</sup>. La municipalité organise souvent des journées piétonnières pendant lesquelles les rues sont fermées à la circulation des voitures particulières.

<sup>13</sup> [www.c40.org/case\\_studies/bogot%C3%A1%E2%80%99s-cicloruta-is-one-of-the-most-comprehensive-cycling-systems-in-the-world](http://www.c40.org/case_studies/bogot%C3%A1%E2%80%99s-cicloruta-is-one-of-the-most-comprehensive-cycling-systems-in-the-world).

32. Certaines villes ont adopté avec succès des démarches originales. A Hangzhou (Chine), un programme de vélos en libre-service a été lancé en 2008 dans l'intention d'intégrer ce mode de déplacement au réseau de transport en commun, en début et en fin de parcours. Des stations de vélos ont été placées à proximité des lieux d'accès aux transports en commun. Depuis l'introduction de ce service, l'utilisation des vélos en libre-service est passée d'une utilisation moyenne inférieure à un vélo par jour à une utilisation supérieure à cinq vélos par jour. En 2013, le nombre moyen de trajets par jour a atteint 325,000, le nombre le plus élevé étant de 402 400 trajets<sup>14</sup>. La part du vélo en tant que mode de transport est passée de 34 % en 2008 à 43 % en 2011<sup>15</sup>.

33. En dépit des progrès accomplis dans différents domaines, il reste encore beaucoup à faire pour établir des liens cohérents entre les politiques et programmes aux niveaux national et local. Dans de nombreux cas, ces politiques et stratégies ne sont pas appliquées.

34. Il faut des institutions fortes pour appliquer des politiques et stratégies de transport intégrées. Il faut davantage de responsables plus qualifiés et mieux formés pour diriger ces institutions. A cet égard, les universités et les institutions de formation doivent réorienter leurs méthodes et approches de formation et inclure dans leurs programmes des éléments relatifs au caractère durable et inclusif des systèmes de transport.

35. Par ailleurs, une grande proportion de la population urbaine habite dans des bidonvilles. La part des résidents urbains résidant dans des taudis est de 28 % en Asie de l'Est, 31 % en Asie du Sud-Est et 35 % en Asie du Sud<sup>16</sup>. La question de l'accessibilité et du caractère inclusif est particulièrement importante pour ces groupes de population et pour les populations rurales vivant en deçà du seuil de pauvreté. Des politiques différentes sont nécessaires pour permettre aux pauvres d'accéder aux systèmes de transport.

## 2. Transports ruraux

36. La question de l'accès aux transports est importante autant dans les zones urbaines que dans les zones rurales. Elle est importante pour les agriculteurs qui doivent aller sur les marchés pour vendre leurs produits et pour celles et ceux qui se rendent à leur travail, à l'école ou à l'hôpital. L'accès est considéré comme une condition sine qua non pour une prospérité durable. Il arrive fréquemment que des infrastructures aient été mises en place mais pas les services de transport nécessaires et dans certains cas, si services il y a, ils ne répondent pas aux besoins de tous les segments de la société, en particulier à ceux des groupes désavantagés comme les pauvres, les femmes ou les handicapés.

37. Les gouvernements ont l'obligation d'offrir aux communautés rurales un accès aux transports et il leur appartient d'envisager la création de systèmes d'évaluation qui leur permettrait d'avoir une vue d'ensemble des

<sup>14</sup> Susan A. Shaheen et autres, "China's Hangzhou public bicycle: understanding early adoption and behavioral response to bikesharing", *Transportation Research Record* 2247. Voir [http://76.12.4.249/artman2/uploads/1/China\\_\\_\\_s\\_Hangzhou\\_Public\\_Bicycle.pdf](http://76.12.4.249/artman2/uploads/1/China___s_Hangzhou_Public_Bicycle.pdf).

<sup>15</sup> "Hangzhou, China: the world's largest bike sharing program", *EcoMobility* (ICLEI – Local Governments for Sustainability, 2011). Voir [www.ecomobility.org/fileadmin/template/project\\_templates/ecomobility/files/Publications/Case\\_stories\\_EcoMobility\\_Hangzhou\\_PDF\\_print.pdf](http://www.ecomobility.org/fileadmin/template/project_templates/ecomobility/files/Publications/Case_stories_EcoMobility_Hangzhou_PDF_print.pdf).

<sup>16</sup> Programme des Nations Unies pour les établissements humains, *State of the World's Cities 2012/2013: Prosperity of Cities* (Nairobi, 2012), p. 127.

avantages sociaux ainsi que des retombées économiques avérées résultant de l'accès des communautés rurales aux transports.

### 3. Transport du fret

38. Le transport intermodal consiste à utiliser divers modes et services de transport. Il a un impact plus grand sur la durabilité environnementale que l'utilisation d'un seul mode tel que le transport routier, sur l'ensemble d'un parcours. C'est pourquoi le transport intermodal gagne en importance comme moyen de rendre le transport de fret plus efficient. Toutefois, la gouvernance et la gestion du transport intermodal est un problème complexe qui fait intervenir divers acteurs fournissant les infrastructures et les services (voies d'eau intérieures, route, rail et centres de logistique intermodaux) à toute la chaîne d'approvisionnement. Le degré de coordination au niveau national met en évidence la structure des ministères dans un pays donné. Diverses institutions sectorielles de transport sont chapeautées par une seule entité responsable de tous les modes de transport. La forme de propriété (publique, publique-privée et privée) et le mode de financement des infrastructures intermodales ont un impact non négligeable sur l'efficacité et le coût des transports. La mise en place de services de transport à guichet unique, dont on parle beaucoup, se fait petit à petit et elle englobe l'intégration et la répartition des tarifs, le choix des itinéraires et la manutention, les opérations de stockage et de transbordement ainsi que les formalités de franchissement des frontières.

39. La modernisation et la réorganisation des chemins de fer indiens occupe un rang prioritaire dans le programme infrastructurel de l'Inde dont l'objectif est d'améliorer la connectivité et de rationaliser le transport de fret. Le nouveau Gouvernement indien a proposé la construction, dans les années qui viennent, d'un réseau ferré à grande vitesse et d'un réseau de couloirs spéciaux pour le transport de marchandises. Étant donné le coût très élevé de ces projets, il envisage d'assouplir les normes régissant les investissements étrangers dans le secteur des chemins de fer en permettant par exemple le financement à 100% d'un réseau de trains à grande vitesse et de lignes spéciales pour le fret par des investissements étrangers directs.

40. La situation de chaque pays étant unique, il convient d'examiner les mécanismes de coordination et de gouvernance existants, de définir les problèmes et de recenser les difficultés, d'évaluer les divers facteurs et politiques afin de rationaliser le mode de fonctionnement des systèmes de transport intermodaux. En élaborant des stratégies dans la région Asie-Pacifique, il serait utile d'encourager la participation de tous les acteurs clés des secteurs privé et public afin qu'ils puissent apporter leur éclairage sur les problèmes, facteurs et politiques se rapportant à la gouvernance, à la gestion et à l'exploitation du transport intermodal.

## III. Politiques à envisager pour la région

41. Des stratégies, des initiatives de politique générale et des mesures nouvelles sont nécessaires aux niveaux régional, national et municipal pour que les systèmes et services de transport soient plus durables et plus inclusifs. A cet égard, le secrétariat continuera de promouvoir des politiques de transport durables et inclusives en mettant davantage l'accent sur la recherche et l'innovation, la création d'institutions et leur renforcement, la promotion de normes et de directives régionales et la diffusion du savoir. Les propositions de politique générale ci-après ont pour but de permettre la mise en place de systèmes de transport plus durables et plus inclusifs dans la région.

42. **Améliorer l'efficacité des opérations de transport:** les pays doivent non seulement améliorer la connectivité régionale des transports physiques mais aussi rationaliser les opérations de transport dans la région. Il est possible d'y parvenir en encourageant l'utilisation de véhicules et de modes de transport économes en énergie et en promouvant l'utilisation des chemins de fer pour le transport du fret sur de longues distances et l'utilisation de points de transfert intermodaux.

43. **Promouvoir des normes et des directives régionales:** les pays pourraient envisager de collaborer à l'élaboration et à l'adoption de normes d'émission et d'économies de carburant, d'accéder aux conventions relatives à la sécurité routière et de les appliquer ce qui permettrait d'harmoniser la signalisation routière dans la région et de contribuer par là même à l'amélioration de la sécurité routière.

44. **Garantir une planification inclusive et intégrée des transports:** les pays de la région doivent privilégier la planification intégrée des transports aux niveaux national et urbain. L'intégration de la planification des transports doit inclure l'interface physique entre les modes et les services, y compris un régime commun de tarification et d'émission des billets. La planification devrait avoir pour objectif le développement inclusif prenant en compte les populations urbaines et rurales.

45. **Renforcer les capacités institutionnelles:** des institutions fortes sont une condition préalable à la mise en œuvre de politiques privilégiant des transports durables et inclusifs, à la planification intégrée des transports et à l'amélioration de la coordination entre les divers organismes. Les pays et les villes devraient étudier les moyens de renforcer les capacités des responsables et des institutions. Une plus grande importance pourrait être accordée à la recherche sur la gouvernance, le développement et les opérations de transport. Des activités de promotion et de renforcement des capacités visant les acteurs clés peuvent être planifiées en collaboration avec les partenaires de développement, les organismes concernés des Nations Unies et d'autres organisations internationales.

#### IV. Questions à examiner

46. Le Comité souhaitera peut-être encourager les États membres à étudier les moyens de renforcer le caractère durable des systèmes de transports nationaux, interurbains, urbains et ruraux et examiner les grandes orientations de politique générale énoncées dans le présent document.

47. Il souhaitera peut-être aussi inviter les États membres à faire connaître les politiques novatrices élaborées et mises en œuvre aux niveaux national et local pour développer des systèmes de transports durables et inclusifs.

48. Le Comité voudra bien donner au secrétariat des indications quant aux activités à entreprendre pour faire face aux problèmes et aux défis que pose la promotion de politiques et de systèmes de transport durables et inclusifs dans la région.