

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

Comité des transports

Sixième session

Bangkok, 12 et 13 novembre 2020

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

Questions transversales dans le domaine des transports**Transports et mobilité sûrs et inclusifs****Note du secrétariat***Résumé*

Pour prendre part à la vie sociale, il faut pouvoir compter sur des transports et une mobilité sûrs et inclusifs, lesquels permettent d'accéder à des opportunités socioéconomiques et à une vie meilleure. On entend par là la capacité de se rendre dans un lieu choisi en se déplaçant à l'aide de moyens de transport sûrs et fiables dans un environnement adapté à ses besoins individuels. Mettre l'accent sur la sécurité et l'inclusivité des transports et de la mobilité peut donc avoir un effet domino, puisque cela permet de renforcer l'inclusivité sociale et de ne laisser personne de côté.

Le présent document passe en revue un certain nombre d'aspects régionaux relatifs à la sécurité et à l'inclusivité des transports et de la mobilité dans la région Asie-Pacifique, l'accent y étant mis sur les domaines potentiels de coopération régionale en matière de transport et les activités y afférentes menées par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique en vue de réduire la pauvreté, de promouvoir l'égalité des sexes et de soutenir l'inclusion sociale dans le contexte du Programme de développement durable à l'horizon 2030. Ce document présente également des informations actualisées sur les activités menées récemment et actuellement par le secrétariat dans les domaines thématiques pertinents du Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021).

Le Comité des transports souhaitera peut-être examiner les progrès réalisés depuis sa précédente session en 2018, réfléchir aux avantages qu'il y aurait à faire une plus large place aux considérations sociales dans les mécanismes de coopération régionale pour le développement des transports, et fournir des orientations au secrétariat quant à ses activités futures dans ce domaine.

* ESCAP/CTR/2020/L.1.

I. Introduction

1. Le transport et la mobilité peuvent contribuer à réduire la pauvreté et favoriser un développement social équitable et inclusif en Asie et dans le Pacifique. Grâce à une infrastructure et à des services de transport sûrs et fiables, les personnes et les marchandises peuvent être acheminées en divers lieux pour un coût et dans des délais raisonnables, ce qui est un élément essentiel de la croissance économique et un gage de répartition équilibrée des avantages socioéconomiques, comme l'est d'ailleurs la gestion appropriée de l'impact environnemental du développement humain. Il est nécessaire de réévaluer les dimensions sociales du transport et de la mobilité, étant donné qu'au niveau mondial comme régional, on s'attache désormais non plus seulement à définir le lien entre transport et objectifs de développement durable, mais plutôt à analyser comment et dans quelles conditions le secteur du transport peut contribuer à la réalisation de ces objectifs.

2. Les politiques et interventions traditionnelles en matière de transport ont tendance à se concentrer sur l'impact économique des transports et de la connectivité, partant souvent du principe que les progrès sociaux consécutifs à l'amélioration des transports découlent indirectement du dynamisme économique lié au développement des infrastructures et de l'augmentation correspondante du volume de marchandises et de passagers transportés. Ce postulat est valable dans une certaine mesure, mais il ne saisit pas nécessairement toute l'ampleur des dimensions sociales du transport et de la mobilité. À l'inverse, l'expérience a amplement montré que la multiplication des infrastructures ou la diminution des coûts de transport n'ont pas toujours une incidence notable sur la réduction de la pauvreté ou des inégalités. Au contraire, la persistance des écarts sociaux dans la région peut être en partie attribuée aux systèmes et politiques de transport existants qui reflètent la répartition actuelle du pouvoir économique et social dans les sociétés contemporaines. À l'exception de la sécurité routière, qui est largement traitée dans les activités de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et dans le Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021), les questions évoquées plus haut sont globalement absentes des activités relatives aux transports habituellement menées dans la région ainsi que des activités de coopération en matière de transport entre les États membres de la CESAP.

3. Le choix des destinations accessibles en toute sécurité depuis un point de départ donné influence les décisions des individus, des groupes sociaux, des entreprises, etc. Les personnes vivant dans la pauvreté parcourent en moyenne moins de distance et effectuent moins de déplacements, mais prennent plus de temps pour le faire et le font dans des conditions moins sûres que les personnes ayant des revenus plus élevés. Toutefois, l'accès aux infrastructures de transport ne doit pas être considéré comme un indicateur précis ou absolu de la facilité de se rendre en un lieu donné ou de profiter d'une opportunité, notamment en ce qui concerne les déplacements liés à l'emploi, aux soins de santé ou à l'éducation, pour n'en citer que quelques-uns. Par exemple, l'existence d'une route ne signifie pas que les riverains ont accès aux services de transport nécessaires ni que les lieux essentiels (par exemple, les écoles ou les hôpitaux) sont accessibles en toute sécurité, en un temps raisonnable et pour un prix abordable. L'important est de savoir si et comment l'axe routier en question est relié à un réseau plus large, et s'il est desservi pas les transports publics, ou alors s'il est indispensable de posséder son propre véhicule. Par conséquent, assimiler l'accès aux transports à l'accès aux opportunités n'est pertinent que si le système de transport est conçu de manière à satisfaire ces

besoins fondamentaux et si la politique, les investissements et la conception du système de transport s'inscrivent dans une stratégie sociale et de réduction de la pauvreté plus large.

4. Ces éléments doivent donc être analysés plus en profondeur et pris en compte de manière plus systématique dans l'élaboration des politiques de transport dans une perspective de réalisation des objectifs de développement durable. Dans ce contexte, le présent document fait un tour d'horizon de plusieurs questions liées au transport et à la mobilité sûrs et inclusifs dans la région Asie-Pacifique, l'accent y étant mis sur les domaines potentiels de coopération régionale en matière de transport et les activités du secrétariat dans ce domaine axées sur la réduction de la pauvreté, la promotion de l'égalité des sexes et l'inclusion sociale dans le contexte du Programme de développement durable à l'horizon 2030. On y trouvera également des informations actualisées sur les activités du secrétariat – récentes ou en cours – dans le domaine de la sécurité routière, telles que prévues dans le Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021).

II. Sécurité des transports

A. Sécurité routière : objectifs mondiaux et défis régionaux

5. Au niveau mondial, on estime que 97 % des décès dans les transports sont liés à des accidents de route. D'après les données de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), 1,35 million de personnes sont décédées dans des accidents de la route en 2016 (données les plus récentes), et le nombre de victimes de blessures non mortelles s'échelonne entre 20 et 50 millions. Dans la région de la CESAP, une personne est tuée dans un accident de la route toutes les 38 secondes. Cela représente deux vies perdues chaque minute, soit 2 200 par jour. En 2016, la région de la CESAP avait le même taux de mortalité routière que la moyenne mondiale (18 décès pour 100 000 habitants). Le secrétariat a estimé qu'entre 2013 et 2016, les chiffres de la mortalité routière dans la région de la CESAP ont augmenté de 10,5 %. Or, si le nombre d'accidents mortels dans la région continue d'augmenter à ce rythme, il ne sera pas possible d'atteindre la réduction mondiale souhaitée dans le cadre des objectifs de développement durable, quelle que soit la diminution du nombre de décès sur les routes enregistrée dans les pays ne faisant pas partie de la CESAP ; du reste, le nombre de tués dans le monde pourrait atteindre 1,6 million d'ici à 2028¹.

6. En termes de mortalité, la route est le mode de transport le plus dangereux. Même s'il faut, pour établir des comparaisons fiables, tenir compte des niveaux d'exposition au risque, variables d'un mode de transport à l'autre, on peut toutefois tirer certaines conclusions générales du nombre de décès enregistrés au fil du temps pour chaque mode de transport : ainsi, à titre de comparaison avec la route, le transport aérien de passagers sur des vols commerciaux n'a fait aucune victime en 2017, mais 500 en 2018. Ainsi, le taux d'accidents mortels sur les vols commerciaux en 2018 a été estimé à 0,36 par million de vols, soit un accident mortel sur 3 millions de vols.

¹ CESAP, *Road Safety in the Asia-Pacific Region* (Bangkok, 2019).

7. Depuis plusieurs années déjà, la sécurité routière a été érigée en priorité à l'échelle mondiale. Depuis 2004, huit résolutions² ont été adoptées par l'Assemblée générale, et depuis 2010, trois déclarations ministérielles ont été adoptées par la communauté mondiale. En mars 2010, dans sa résolution 64/255, l'Assemblée générale a proclamé la décennie 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière³, dans le but de stabiliser puis de réduire le nombre de décès sur les routes du monde entier. L'adoption du Programme 2030 par l'Assemblée générale en 2015 a donné l'impulsion nécessaire à l'amélioration de la sécurité routière, qui est mentionnée dans les objectifs de développement durable n^{os} 3 et 11 (cibles 3.6 et 11.2). Plus précisément, la cible 3.6 vise à diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route, d'ici à 2020 ; toutefois, nous sommes déjà à la mi-2020 et cet objectif ne sera pas réalisable d'après les prévisions de l'OMS. Pour tenter d'accélérer les progrès, en novembre 2017 les pays membres de l'OMS ont élaboré un ensemble complet de 12 autres cibles mondiales volontaires de performance concernant les facteurs de risque en matière de sécurité routière et les mécanismes de prestation de services⁴, initiative saluée par l'Assemblée générale dans sa résolution 72/271.

8. Dans ce contexte, la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière s'est tenue en Suède, en février 2020. On y a ébauché une vision nouvelle de la sécurité routière à l'échelle mondiale, qui décrit comment conjuguer les acquis et des techniques progressistes pour faire naître une ère nouvelle dans laquelle la sécurité routière est intégrée dans un ensemble de politiques de développement social et prise en compte de manière globale⁵. Cette ambition a servi de base à la Déclaration de Stockholm⁶, dans laquelle, outre les engagements existants, les pays membres sont appelés à tenter de réduire de 50 % le nombre de décès sur les routes entre 2020 et 2030 ; les entreprises et les industries de tous les secteurs et de toutes les tailles sont invitées à appliquer les principes d'un système sûr à toute la chaîne de valeur, et les organismes publics à tous les niveaux sont appelés à se procurer des véhicules sûrs et durables et à garantir des services de transport respectant ces mêmes critères, tout en encourageant le secteur privé à suivre le même exemple.

9. À la faveur d'initiatives et d'activités régionales, les pays de la région de la CESAP ont suivi la même tendance. Les Objectifs, cibles et indicateurs régionaux en matière de sécurité routière pour l'Asie et le Pacifique (2016-2020) ont été adoptés par la troisième Conférence ministérielle sur les transports à Moscou en 2016, avec à la clef une diminution escomptée de 50 % du nombre de tués et de blessés graves sur les routes de la région d'ici à 2020. La Commission a ensuite adopté la résolution 74/3 sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique pour des systèmes de transport durables, dans laquelle elle appelait les États membres et le secrétariat à renforcer davantage la coopération internationale et le partage des connaissances à tous les niveaux en matière de sécurité routière.

² Les résolutions sur la sécurité routière adoptées par l'Assemblée générale sont disponibles à l'adresse suivante : www.who.int/roadsafety/about/resolutions/download/en/.

³ On trouvera des informations sur la Décennie d'action à l'adresse suivante : http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/en/.

⁴ Voir https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/road-safety-targets/en/.

⁵ Suède, Administration suédoise des transports, *Saving Lives Beyond 2020: the Next Steps – Recommendations of the Academic Expert Group for the 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety* (Borlänge, Suède, 2019).

⁶ Voir <http://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>.

10. Pour donner suite à ces initiatives, plusieurs activités ont été menées au plan régional, mettant notamment l'accent sur l'amélioration des infrastructures routières, facteur important de la sécurité routière, en particulier dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire inférieur de la région Asie-Pacifique. L'aménagement de la chaussée et du bord des routes, déterminant dans la manière dont les usagers de la route perçoivent l'environnement routier, joue un rôle dans le risque d'accident. Une étude sur les accidents survenus sur l'axe autoroutier Mumbai-Pune⁷ (Inde) a montré que la combinaison de facteurs humains et de facteurs infrastructurels intervenait dans 22,5 % de tous les accidents de la route. Il est possible de bâtir des routes plus sûres en intégrant la sécurité dans la planification et la conception des travaux et dans la construction et l'exploitation des routes. Par exemple, une étude sur la largeur du terre-plein central a montré que le risque d'accident est de 4 % supérieur sur une autoroute à plusieurs voies dotée d'un terre-plein central de trois mètres de large que sur une autoroute munie d'un terre-plein de neuf mètres de large⁸. Les capacités nécessaires à la planification, à la conception et à la construction de routes existent dans presque tous les pays de la région, mais les travaux destinés à améliorer les conditions de sécurité sur tout un tronçon ou un réseau routier sont encore assez peu courants.

11. L'adoption en décembre 2017 de l'annexe II bis de l'Accord intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique intitulée « Normes de conception du Réseau routier asiatique pour la sécurité routière », a constitué une étape prometteuse vers la mise en œuvre de normes de sécurité communes pour les infrastructures. Conformément au paragraphe 5 de l'article 8 de l'Accord, la nouvelle annexe entrera en vigueur 12 mois après que les deux tiers des parties à l'Accord auront déposé un instrument d'acceptation auprès du Secrétaire général. Toutefois, en août 2020, aucun instrument d'acceptation n'avait été déposé, ce qui montre qu'il faudrait mieux promouvoir l'établissement de normes régionales et redoubler d'efforts pour exploiter pleinement le potentiel de cet instrument législatif de la CESAP.

12. La création du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière en 2018, en application de la résolution 70/260 de l'Assemblée générale, devait fournir une importante source supplémentaire de financement indispensable pour relever les défis de la sécurité routière dans le monde. Depuis la création du Fonds, cinq projets pilotes ont été approuvés en 2019 et dix autres en février 2020. Le secrétariat soutient la mise en œuvre de deux projets financés par le Fonds en 2019 et 2020, l'un sur le renforcement de la gestion de la vitesse aux Philippines et l'autre sur l'amélioration du système de permis de conduire en République démocratique populaire lao.

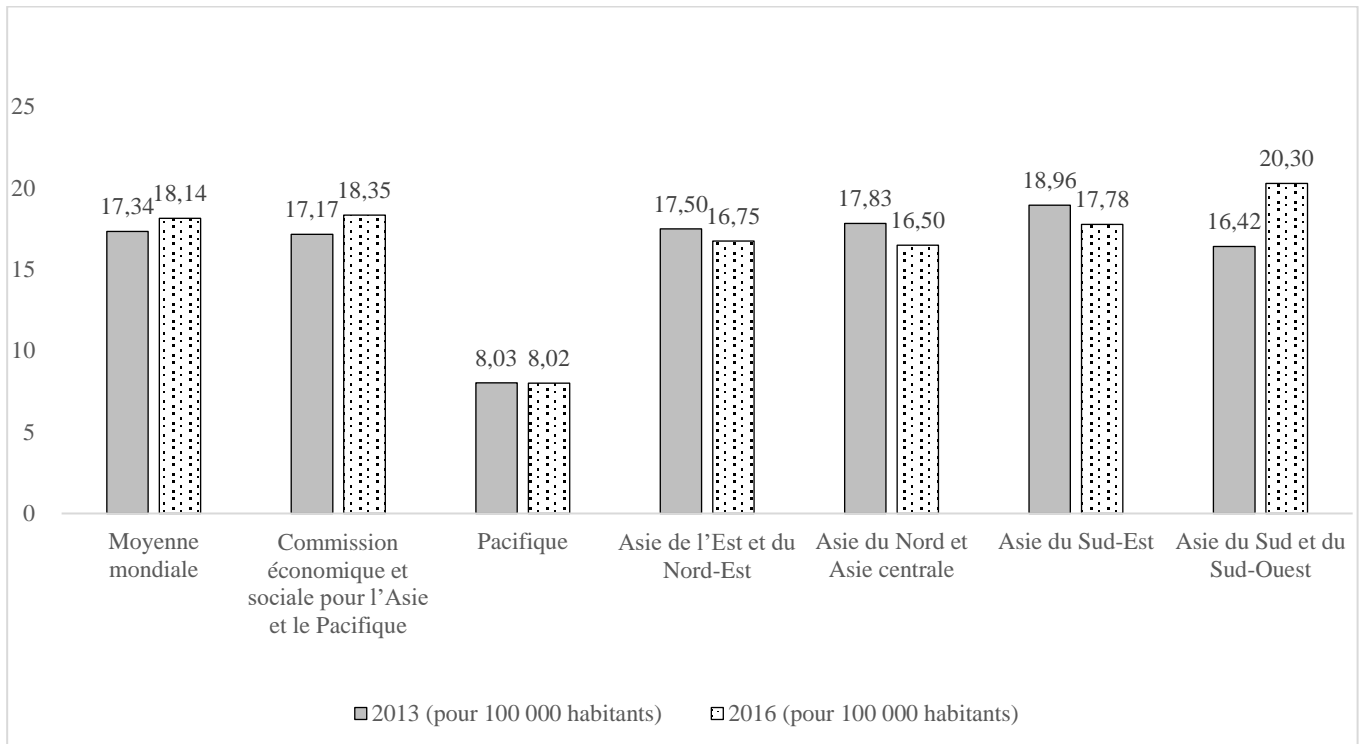
13. Malgré les initiatives menées actuellement, les chiffres de la mortalité routière continuent d'augmenter au niveau mondial. Les calculs du secrétariat, basés sur des données de l'OMS (l'organisme responsable du suivi de l'indicateur 3.6.1 relatif à l'objectif de développement durable n° 3), indiquent que le nombre de décès sur les routes est passé de 733 541 en 2013 à 812 995 en 2016, soit une hausse de près de 11 % au cours de la période visée. On notera en outre que la région Asie-Pacifique totalisait 62,5 % des décès enregistrés dans le monde entier sur les routes en 2016. Alors qu'en Asie de l'Est et du Nord-Est, en Asie du Nord et en Asie centrale et en Asie du Sud-Est, on a

⁷ JP Research India PVT LTD, « Mumbai – Pune Expressway road accident study » (Maharashtra, Inde, 2019). Disponible à l'adresse suivante : <http://rassi.org.in/pdf/Mumbai%20Pune%20Expressway%20Road%20Accident%20Study%202018.pdf>.

⁸ David L. Harkey et autres, « Accident modification factors for traffic engineering and ITS improvements », National Cooperative Highway Research Program Report 617 (Washington, D.C., Transportation Research Board, 2008).

constaté une réduction des taux de mortalité routière, l'Asie du Sud et du Sud-Ouest affiche des chiffres en hausse, avec 16,42 décès pour 100 000 habitants en 2013 contre 20,30 décès pour 100 000 habitants en 2016. Les taux de mortalité sur les routes, regroupés par sous-région, sont présentés à la figure I.

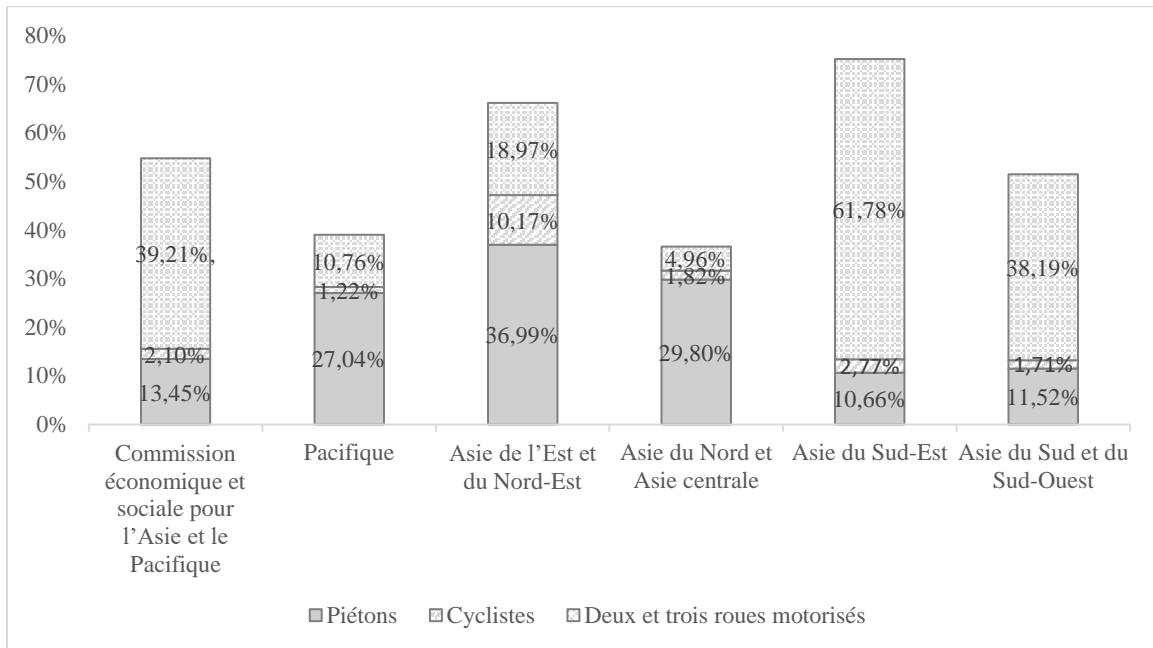
Figure I
Nombre de décès sur les routes pour 100 000 habitants en 2013 et 2016



Source : calculs de la CESAP à partir de données compilées par l'OMS.

14. Les usagers de la route ne sont pas tous touchés par les accidents de la route de la même manière : les usagers vulnérables, à savoir les piétons, les cyclistes et les utilisateurs de deux et trois roues motorisés, représentent 54,8 % des décès en Asie et dans le Pacifique. En particulier, les piétons et les cyclistes représentent 15,5 % de tous les décès dans la région, tandis que les utilisateurs de véhicules motorisés à deux ou trois roues comptent pour 39,2 % des décès. L'Asie du Sud-Est et l'Asie de l'Est et du Nord-Est ont la plus forte proportion de décès d'usagers de la route vulnérables, représentant respectivement 75,2 et 66,1 % des décès. En Asie du Sud-Est, la plupart des accidents mortels concernent des conducteurs de deux et trois roues motorisés, ce qui représente 61,7 % de l'ensemble des victimes de la route (figure II).

Figure II
Mortalité des usagers de la route vulnérables dans la région de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique en 2016 (en pourcentage)



Source : calculs de la CESAP à partir de données compilées par l'OMS.

15. Face à ces chiffres en hausse, la CESAP, avec le soutien financier de la Fédération de Russie, a mis en œuvre en 2018 et 2019 un projet visant à lutter contre les principales causes d'accidents, de décès et de traumatismes sur les routes des pays de l'Asie et du Pacifique, dans le but de concrétiser les cibles des objectifs de développement durable se rapportant à la sécurité routière. Ce projet a été conçu pour aider les pays membres de la CESAP à atteindre l'objectif de réduction de 50 % du nombre de tués et de blessés sur les routes en renforçant leurs capacités à élaborer et à mettre en œuvre des politiques et des plans globaux en matière de sécurité routière qui s'attaquent aux principales causes des accidents, des décès et des traumatismes sur les routes. Ces causes sont notamment la conduite en état d'ébriété, les excès de vitesse et la non-application de la loi.

16. Les deux rapports élaborés dans le cadre du projet⁹ comprenaient des évaluations de la situation dans la région, ainsi que des recommandations de politique générale destinées à orienter les pays membres pour qu'il parviennent à faire face aux défis de la sécurité routière et à mieux définir des politiques et des plans de mise en œuvre adaptés, y compris en ce qui concerne la réglementation et les mesures de contrôle et d'application, ainsi que la manière d'optimiser les ressources limitées. Ces recommandations ont été examinées lors d'un séminaire régional organisé à New Delhi, en collaboration avec l'Asian Institute of Transport Development, les 24 et 25 avril 2019. Deux ateliers sous-régionaux de renforcement des capacités ont également été organisés, l'un à Manille pour l'Asie du Sud-Est les 27 et 28 août 2019 et l'autre à Bakou pour l'Asie du Nord et l'Asie centrale les 3 et 4 octobre 2019,

⁹ CESAP, *Strategies to Tackle the Issue of Speed for Road Safety in the Asia Pacific Region Implementation Framework (ST/ESCAP/2888)* et *Strategies to Tackle the Issue of Impaired Driving for Road Safety in the Asia Pacific Region: implementation framework (ST/ESCAP/2887)*.

en collaboration avec le Ministère philippin des transports et le Ministère azerbaïdjanais des transports, des communications et des hautes technologies.

17. S'attaquer au problème de la sécurité routière suppose l'intervention de divers secteurs et organismes – autorités de transport, organes législatifs et instances chargées de l'application des lois, autorités responsables de l'urbanisme ou encore services de santé, entre autres. En conséquence, il est essentiel de désigner un organisme financé au niveau national pour faciliter la collaboration multisectorielle et chapeauter l'élaboration et la mise en œuvre de plans nationaux relatifs à la sécurité routière si l'on veut réduire sensiblement les chiffres de la mortalité. En 2016, sur les 44 pays de la région Asie-Pacifique ayant soumis un rapport, 41 avaient déclaré être dotés d'un organisme central chargé de la sécurité routière, dont 36 étaient financés par des crédits du budget national.

18. Aussi encourageant que cela puisse être, pour être efficaces, le suivi et l'évaluation des progrès réalisés nécessitent de disposer de données rigoureuses permettant de mesurer et de suivre l'évolution des chiffres (mortalité, traumatismes et accidents de la route). En Asie et dans le Pacifique, il s'avère que c'est particulièrement difficile. En effet, dans de nombreux pays membres de la CESAP, la sous-déclaration des accidents de la route est un vrai problème, en particulier dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire ; or, c'est un facteur qui empêche de saisir l'ampleur et l'impact du problème. Une comparaison entre les chiffres des accidents de la route mortels déclarés par les pays et les estimations de l'OMS en 2016 a montré que le taux de sous-déclarations des accidents de la route dans les pays à faible revenu était de 84 %, tandis qu'il était de 51 % dans les pays à revenu intermédiaire¹⁰. Le secrétariat a calculé que plusieurs États membres semblaient ainsi avoir un taux de mortalité notablement plus bas – moins de 9 décès pour 100 000 habitants – qu'il ne l'est en réalité par rapport au taux de 18,17 décès pour 100 000 habitants estimé par l'OMS pour les pays en question.

19. Face à cette non-concordance des chiffres, au début 2019, la CESAP s'est ralliée à l'initiative visant à créer un observatoire de la sécurité routière pour l'Asie et le Pacifique. Cet observatoire a vocation à être un cadre de référence régional en ce qui concerne les données, les politiques et les pratiques en matière de sécurité routière dans la région Asie-Pacifique. Il permettra aux décideurs de mieux comprendre l'importance de disposer de données exactes et harmonisées sur les accidents et favoriser la création d'un environnement synergique afin de donner aux pays les moyens de collecter des informations utiles et à jour pour faire face à la crise actuelle de la sécurité routière.

20. Cette initiative a été lancée par la Banque asiatique de développement, la Fédération internationale de l'automobile, le Forum international des transports, la CESAP et la Banque mondiale, avec le soutien de l'OMS et du Mécanisme mondial pour la sécurité routière. Le soutien financier est assuré par UK Aid Network et le Gouvernement japonais dans le cadre du Partenariat pour des infrastructures de qualité conclu avec la Banque mondiale. L'atelier de lancement de l'initiative a été accueilli par la Banque mondiale à Singapour en mars 2019, et un deuxième atelier a été organisé par la CESAP à Bangkok en décembre 2019. La création de cet observatoire a été officiellement annoncée lors de la troisième Conférence ministérielle sur la sécurité routière à Stockholm en février 2020. Le premier atelier de mise en route a été organisé

¹⁰ Banque mondiale, *Guide for Road Safety Opportunities and Challenges: Low- and Middle-Income Countries Country Profiles* (Washington, D.C., 2019).

en ligne le 26 août 2020 par la Banque asiatique de développement, en collaboration avec la CESAP et d'autres partenaires de développement.

21. Fin août 2020, six pays membres¹¹ avaient confirmé leur adhésion à l'observatoire. Pour que ce dernier devienne un outil régional fonctionnel d'amélioration de la sécurité routière, il faudra veiller à ce qu'il soit accepté au niveau régional, mais aussi largement utilisé. Dans cette optique, une large participation et adhésion des États membres de la CESAP sera essentielle pour aller de l'avant, en particulier pour harmoniser les méthodes de collecte et d'analyse des données sur la sécurité routière grâce à la base de données régionale qu'il est prévu de créer.

22. On ne saurait omettre de mentionner le rôle que joue la technologie dans l'amélioration de la sécurité routière et le travail mené par le secrétariat et ses États membres. Il a été démontré qu'en faisant appel à des technologies de l'information perfectionnées, les systèmes de transport intelligents améliorent la sécurité, l'efficacité et la commodité du réseau routier, et permettent de réduire au minimum les grands travaux coûteux. Les initiatives lancées dans la région montrent que les systèmes de transport intelligents peuvent contribuer à résoudre le problème des embouteillages et à réduire le nombre d'accidents de la route, tout en limitant leur gravité. Au Japon, un dispositif de détection et d'alerte en temps réel des incidents, installé dans une courbe dangereuse de l'autoroute de Hanshin, a permis de réduire de 50 % le taux d'accidents secondaires¹². Une étude menée à Hubei (Chine) a montré que le fait de sensibiliser les enfants d'âge scolaire à la sécurité routière au moyen de la réalité virtuelle permettait d'améliorer considérablement le comportement des piétons¹³. En République de Corée, un système automatisé de contrôle de la vitesse a permis de réduire la fréquence des accidents de 28 % et le nombre de victimes d'accidents de 60 %, selon les estimations¹⁴.

23. S'attaquer au problème de la sécurité routière au moyen de systèmes de transport intelligents dans la région n'est pas aisé. Le cycle aboutissant à la mise au point de nouvelles technologies est plus court que celui des interventions des pouvoirs publics, ce qui se traduit en partie par un suivi tardif en matière d'organisation et de mise en œuvre des règlements et des politiques. L'exploitation efficace des systèmes de transport intelligents dépend donc de l'existence de mécanismes organisationnels intersectoriels et coordonnés associant les secteurs public et privé, ainsi que d'une harmonisation entre les différentes parties prenantes. Les activités et les projets du secrétariat en lien avec les systèmes de transport intelligents sont conçus en partant du principe

¹¹ Afghanistan, Azerbaïdjan, Cambodge, Kazakhstan, Mongolie et République démocratique populaire lao. Le Myanmar a exprimé son intérêt pour devenir observateur.

¹² Voir États-Unis d'Amérique, Ministère des transports, Bureau du Secrétaire adjoint à la recherche et à la technologie, « In Japan, a real-time incident detection and warning system installed on a dangerous curve on the Hanshin Expressway decreased the rate of secondary crashes by 50 percent », Intelligent Transportation Systems Joint Programme Office, octobre 1997. Disponible à l'adresse suivante : www.itsbenefits.its.dot.gov/its/benecost.nsf/ID/0C9B25220A2190578525733A006D5E37?OpenDocument&Query=Home.

¹³ Heng Luo et autres, « Using virtual reality to identify and modify risky pedestrian behaviors among Chinese children », *Traffic Injury Prevention*, vol. 21, 2020, numéro 1 (janvier 2020), pp. 108-113.

¹⁴ États-Unis d'Amérique, Ministère des transports, Bureau du Secrétaire adjoint à la recherche et à la technologie, « An automated speed enforcement system deployed in Korea reduced crash frequency by 28 percent and decreased crash fatalities by 60 percent », Intelligent Transportation Systems Joint Program Office, 12-16 octobre 1998. Disponible à l'adresse suivante : www.itsbenefits.its.dot.gov/its/benecost.nsf/ID/E3D512F0F38DD85285256B6000627E82?OpenDocument&Query=Home.

que l'existence de normes régionales permettrait de fluidifier les interactions entre les applications et d'assurer une meilleure prestation de services.

B. Sécurité ferroviaire et maritime

24. Le transport ferroviaire est considéré comme l'un des moyens de transport les plus sûrs, mais il arrive que des accidents se produisent. Comme dans d'autres secteurs à haut risque, les chemins de fer doivent assurer la sécurité dans un environnement opérationnel dynamique et exigeant, en gérant les risques et les défaillances tels que les dysfonctionnements mécaniques, l'entretien des voies ou des équipements, les conditions météorologiques, les problèmes de signalisation et les erreurs commises par les conducteurs, tous ces facteurs pouvant être à l'origine d'incendies, de collisions ou de déraillements qui peuvent faire de nombreuses victimes. Les systèmes ferroviaires sont également particulièrement vulnérables au comportement des personnes extérieures au secteur. Selon l'Union internationale des chemins de fer, le comportement de certains tiers, comme les usagers de la route aux abords des passages à niveau, ainsi que certains incidents, tels que les tentatives de suicide et autres incidents de cet ordre, ont représenté près de 97 % des décès liés au rail enregistrés en 2018.

25. Dans le secteur du transport maritime, le nombre d'incidents maritimes signalés dans la région a augmenté de 22 % au cours des quatre dernières années, selon le rapport *Safety and Shipping Review 2019: An Annual Review of Trends and Developments in Shipping Losses and Safety* publié par Allianz Global Corporate and Specialty. Toutefois, on considère que cette situation résulte de l'augmentation du nombre de navires qui transitent par la région, et non pas d'un manquement aux normes de sécurité. À titre indicatif, le nombre de navires empruntant le détroit de Malacca est passé de 71 359 en 2009 à 85 030 en 2018, soit un taux de croissance annuel de 2 %. La plupart du temps, ce sont les navires de charge qui sont impliqués dans des accidents ou des incidents en mer, les équipages étant la catégorie de personnes la plus touchée.

26. Toutefois, le niveau de sécurité des services de transport de passagers par navires transbordeurs mérite une attention accrue. On sait que les accidents de bateaux transportant des passagers dans le monde entraînent la mort de près de 2 000 personnes par an. La quasi-totalité de ces accidents concernent des transbordeurs effectuant des trajets sur le territoire national et la grande majorité de ces accidents se produisent en Asie et dans le Pacifique. Le mauvais état des navires, la surcharge de passagers, les défaillances des dispositifs d'évacuation, des équipements de sauvetage et des opérations de recherche et de sauvetage sont quelques-uns des principaux problèmes qui doivent être traités, ce qui suppose de renforcer les normes de sécurité dans la région. À cette fin, la CESAP et l'Organisation maritime internationale ont organisé conjointement une réunion d'experts virtuelle le 17 mars 2020. Elle a débouché sur l'adoption de la Déclaration de Bangkok sur le renforcement de la sécurité des navires transbordeurs intérieurs en Asie et dans le Pacifique et sur l'élaboration de règlements types sur la sécurité des transbordeurs intérieurs, initiative qui dénote une volonté d'élaborer des plans d'action pertinents et de mettre en œuvre des programmes de renforcement des capacités dans ce domaine.

III. Des perspectives plus larges sur le transport inclusif

27. La région de la CESAP compte environ 400 millions de personnes vivant dans l'extrême pauvreté, à savoir en deçà du seuil de 1,90 dollar par jour. Si l'on prend comme référence le seuil de pauvreté fixé au niveau

international (3,20 dollars par jour), le nombre de pauvres passe à 1,2 milliard de personnes, ce qui représente plus d'un quart de la population totale de la région. Au-delà de l'aspect financier, les indicateurs rendant compte des aspects multidimensionnels de la pauvreté montrent que dans de nombreuses parties de la région, une grande partie de la population n'a toujours pas accès aux infrastructures et aux services de base, y compris aux transports.

28. Le « désavantage en matière de transport », qui peut concerner tout un pays ou une région entière, et le « désavantage social », qui est spécifique à certaines personnes, ménages ou groupes, sont deux phénomènes qui se conjuguent directement et indirectement pour donner lieu à ce qu'on appelle la « pauvreté en matière de transport », qui pénalise énormément les personnes concernées. Le résultat d'une telle accumulation de désavantages est l'inaccessibilité, laquelle débouche sur l'exclusion sociale. Ce mécanisme illustre pourquoi les déficits en matière de transport et l'isolement géographique affectent particulièrement les groupes socioéconomiques vulnérables.

A. Liens avec la pauvreté et l'inégalité : un espace pour de nouvelles interventions politiques dans les transports

29. La pauvreté en matière de transport est difficile à mesurer, et il n'existe pas de définition universellement acceptée. Qui plus est, certains se demandent s'il s'agit d'un phénomène isolé ou s'il n'est que le prolongement de la pauvreté. En général, une personne peut être considérée comme démunie en matière de transport si, pour satisfaire ses besoins quotidiens et mener des activités essentielles, elle se trouve confrontée à au moins une des situations suivantes :

- a) Il n'existe pas de moyen de transport adapté à sa condition et à ses capacités physiques ;
- b) Les moyens de transport existants ne desservent pas les destinations où la personne doit se rendre pour mener ses activités quotidiennes usuelles ;
- c) Le montant hebdomadaire dépensé dans les transports laisse au ménage un revenu résiduel inférieur au seuil de pauvreté officiel ;
- d) Le temps passé dans les transports est excessif, d'où une perte de temps (« pauvreté temporelle ») ou un isolement social ;
- e) Les trajets se font dans des conditions dangereuses, précaires ou insalubres.

30. Pour mieux documenter et analyser le lien entre les interventions dans le domaine des transports et les différents aspects de la pauvreté, de l'accessibilité et de l'inégalité des revenus, il est nécessaire de mener des travaux de recherche plus systématiques et d'accorder une plus grande attention aux politiques. La documentation disponible n'analyse pas vraiment en quoi les mesures dans le domaine des transports peuvent contribuer à réduire la pauvreté et l'inégalité des revenus ni quand elles devraient intervenir, d'où d'importantes lacunes dans les connaissances nécessaires à l'élaboration de politiques des transports. Même si l'association entre infrastructures de transport et croissance économique est bien établie, il n'y a guère de preuves que la croissance économique attribuable au seul développement des infrastructures conduit forcément à une réduction des inégalités.

31. En examinant les travaux qui ont tenté de modéliser l'impact des infrastructures sur la répartition ou l'inégalité des revenus, on constate qu'il n'y a pas d'unanimité dans les ouvrages théoriques sur cette supposée relation. En effet, l'orientation de la relation dépend des hypothèses formulées concernant : la nature des investissements dans l'infrastructure et la manière dont ils sont financés, le type de services d'infrastructure considérés, et les secteurs de l'économie et les ensembles d'agents économiques ou de groupes de population. Il est également important de déterminer notamment si la distinction entre l'impact sur le revenu et l'impact sur la répartition de la richesse a été prise en compte. De même, les études empiriques sur ce sujet ne livrent pas non plus de conclusion unanime qui laisserait penser que le développement des infrastructures entraîne une réduction ou une augmentation des inégalités. Il existe donc peu d'informations concrètes sur l'accès aux services d'infrastructure et leur accessibilité financière pour les différents centiles de la répartition des revenus, que ce soit dans le temps ou entre les pays.

32. Si les infrastructures peuvent vraisemblablement contribuer à réduire les inégalités, elles peuvent aussi entraver la fourniture de services d'infrastructure aux pauvres. Par exemple, dans les cas où il y a une nette amélioration de la fourniture d'infrastructures et de services de transport, on observe souvent que les groupes les plus pauvres de la société ne sont pas en mesure d'en bénéficier directement : au contraire, ils peuvent se trouver marginalisés par les effets externes liés à cette croissance. Le taux d'urbanisation de la région en est un exemple parlant. En Asie, la population urbaine avoisine les 50 %, même si le continent abrite toujours la plus vaste population rurale au monde. La composition des centres urbains émergents de la région comprend une proportion importante de ménages pauvres qui consacrent un pourcentage plus élevé de leurs revenus au transport et qui sont peu nombreux à posséder un véhicule. On constate par ailleurs que la densité urbaine a tendance à diminuer, car les villes s'adaptent au transport motorisé et des logements de faible densité sont construits à leur périphérie. Il s'agit généralement de quartiers résidentiels pauvres, dont les habitant(e)s n'ont souvent pas accès aux infrastructures routières ni aux liaisons avec le reste de la ville. La croissance des villes conjuguée à la réduction de la densité allonge les distances de déplacement : se rendre d'un point à un autre devient plus complexe et l'offre de transports publics en dehors des centres villes n'arrive pas à suivre.

33. Bien que de nombreuses routes aient été construites dans les villes de la région, les embouteillages se sont aggravés et la vitesse de circulation moyenne a diminué. Les embouteillages touchent tous les usagers de la route et les pauvres sont souvent obligés de se déplacer à pied ou à bicyclette, ou de circuler dans des bus lents et surchargés, autant de moyens de transport qu'on ne saurait considérer comme sûrs, fiables ou commodes. Si la construction de routes dans les zones rurales peut bénéficier directement aux populations pauvres, les aménagements en matière de transports urbains – construction de nouvelles routes, de métro ou de lignes ferroviaires ou encore de lignes d'autobus rapides – sont souvent destinés à réduire les embouteillages urbains résultant de l'utilisation croissante de la voiture et ne profitent pas de la même manière aux catégories les plus pauvres de la population, sauf s'ils ont été conçus dans ce but.

34. Les chiffres de la mortalité maternelle au niveau régional, dont la réduction entre dans le cadre des objectifs de développement durable, constituent un autre exemple de l'impact que peut avoir un système de transport inadéquat sur les pauvres. En Asie et dans le Pacifique, selon le Fonds des Nations Unies pour la population, le taux moyen de mortalité maternelle est

extrêmement élevé, s'établissant à 127 décès pour 100 000 naissances vivantes. Il est largement attesté dans de nombreuses études que les transports inadaptés, physiquement inaccessibles ou d'un coût prohibitif vers les établissements de soins de base ou pour l'orientation vers les hôpitaux continuent d'être une cause majeure de mortalité périnatale dans la région.

35. Les questions relatives aux transports sont également liées aux questions de sécurité et de prévention de la criminalité, qui concernent particulièrement les pauvres. Le vol de bicyclettes ou de motocyclettes représente la perte d'un bien indispensable pour les personnes et les ménages pauvres. Le non-respect des règles de circulation destinées à protéger les usagers vulnérables de la route entraîne accidents et collisions. La criminalité et le harcèlement dans les transports publics (ou pendant l'attente de l'arrivée d'un véhicule) sont un problème dans de nombreuses villes, en particulier pour les femmes. L'éclairage public insuffisant dans les rues est une réalité qui touche davantage les zones à faible revenu que les zones à revenu plus élevé et qui contribue aux problèmes de sécurité routière, contraignant de nombreuses personnes, en particulier les femmes, à limiter leurs déplacements après la tombée de la nuit par crainte d'être agressées ou harcelées. De plus, les installations pour piétons inadaptées, telles que les tunnels piétonniers ou les passages aériens déserts, présentent un certain risque.

36. On voit bien que le secteur des transports peut faire davantage pour mieux jouer son rôle de vecteur de la réduction de la pauvreté et d'inclusion sociale. Il n'empêche que l'amélioration des transports ne peut à elle seule réduire la pauvreté : si l'existence de systèmes de transport est une condition préalable au développement, tant que l'accent n'est pas mis sur la réduction de la pauvreté et sur des politiques d'accompagnement plus larges, ces systèmes ne peuvent pas améliorer le bien-être ou résoudre les problèmes de pauvreté et d'inégalité croissante liés à la mobilité sociale, ni remplir leur rôle en tant que mécanismes essentiels à l'appui du développement des capacités humaines. L'inclusion et l'exclusion sociales doivent être considérées comme un processus plutôt que comme un état fixe, mais les conceptions opérationnelles négligent souvent leur caractère dynamique, relationnel et multidimensionnel.

37. Pour régler efficacement ces questions, il est nécessaire non seulement de conceptualiser les liens entre la pauvreté, l'inégalité et le transport, mais aussi de collecter et d'analyser les informations pertinentes puis de les traduire en politiques et en choix d'investissement. Or, on constate un manque flagrant de données sur ce sujet dans la région. Toutefois, il est possible d'extrapoler les résultats et les conclusions à l'aide d'indicateurs de substitution et de données collectées pour d'autres domaines de développement. Compte tenu de la nécessité urgente d'accélérer les progrès vers la réalisation des objectifs de développement durable, il est impératif que la coopération régionale en matière de transport fasse une place aux considérations de réduction de la pauvreté dans le cadre des politiques de transport et que l'on se dote des données et indicateurs qui permettront d'aider les responsables politiques à prendre des décisions.

38. Dans ce contexte, la CESAP, avec le soutien financier de la Fédération de Russie, met en œuvre, en partenariat avec l'Université russe de transport, un projet pour la période 2020-2021 visant à renforcer la coopération entre les centres de recherche, d'éducation et de formation en matière de transport et les organismes publics aux fins du développement durable des transports dans certains pays de l'Asie et du Pacifique. L'objectif de ce projet est d'établir un réseau régional pour l'échange de connaissances entre les centres de recherche, d'éducation et de formation en matière de transport et les organismes publics

dans la région de la CESAP. Ce projet prévoit également l'élaboration d'un programme complet d'éducation et de formation en matière de transport durable à l'intention des professionnels des transports, destiné à renforcer directement la capacité des gouvernements à mettre en œuvre des stratégies et des politiques de transport durable. En outre, le projet bénéficiera directement aux professionnels des transports et contribuera à la constitution d'une base de ressources humaines qualifiées, capables d'évaluer pleinement les incidences sociales, économiques et environnementales plus larges des systèmes et services de transport, ainsi que d'utiliser les nouvelles technologies appropriées pour mettre en œuvre des politiques et programmes de transport durables et inclusifs.

B. Le lien entre la sécurité routière et la réduction de la pauvreté

39. En plus des pertes en vies humaines, on estime que les accidents de la route coûtent aux pays 3 % du produit intérieur brut (PIB) à l'échelle mondiale. La Banque mondiale a estimé le coût des accidents de la route pour les pays en développement à 100 milliards de dollars par an, sur la base d'une perte de PIB comprise entre 1 et 2 % par an. Dans certains pays en développement, les pertes de PIB sont estimées à 6 %. En outre, selon un scénario de simulation de la Banque mondiale et du Fonds mondial pour la sécurité routière, diviser par deux le nombre de morts et de blessés sur les routes au cours de la période 2014-2038 pourrait accroître le PIB par habitant de 22 % en Thaïlande, de 15 % en Chine, de 14 % en Inde et de 7 % aux Philippines¹⁵.

40. Selon l'OMS, 93 % de tous les accidents de la route mortels se produisent dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire, où vit 85 % de la population mondiale, mais où se trouvent seulement 60 % des véhicules en circulation dans le monde. Les données statistiques montrent que le risque de périr dans un accident de la route est trois fois plus élevé dans les pays à faible revenu que dans les pays à revenu élevé. En outre, il est établi que les conditions de transport et les comportements de mobilité des groupes de population à faible revenu présentent, dans presque tous les pays du monde, des caractéristiques bien spécifiques qui sont très différentes de celles que l'on observe dans les pays à revenu plus élevé. Il est extrêmement important d'avoir conscience de ces différences pour la planification et la mise en œuvre de politiques visant à réduire le nombre de blessés et de tués sur les routes.

41. En conséquence, on peut avancer que, comme c'est le cas pour d'autres progrès technologiques, ni les avantages ni les coûts de l'accroissement du parc automobile ne sont répartis de manière égale ou équitable, et que la pauvreté et le taux de décès et de traumatismes dus aux accidents de la route sont intimement liés. Par exemple, une étude menée au Bangladesh a montré que la mortalité due aux accidents de la route était deux fois plus élevée au sein des groupes socioéconomiques les plus pauvres que des groupes les plus riches. En outre, les études ont montré que les pauvres ayant été grièvement blessés sont moins nombreux à retrouver un emploi et que plus de 70 % des familles pauvres endeuillées ont vu leur revenu familial diminuer à la suite d'un accident de la route. Une autre étude a relevé qu'en Inde, dans la majorité des ménages pauvres dont un membre de la famille a été blessé dans un accident de la route, au moins une personne doit cesser de travailler – en majorité des femmes – pour s'occuper de ce membre de la famille, ce qui a des effets économiques immédiats en raison de la perte de revenus. Une autre étude de cas réalisée en République de Corée a montré que près de 71 % des personnes handicapées à la suite d'un accident de la route perdent leur emploi, et qu'une

¹⁵ Banque mondiale, *The High Toll of Traffic Injuries: Unacceptable and Preventable* (Washington, D.C., 2017).

part importante de ces victimes restent longtemps au chômage. En outre, 49,5 % des personnes blessées dans des accidents de la route en République de Corée ont été contraintes de quitter leur logement et de s'installer dans des logements locatifs. Une étude approfondie menée au Cambodge a conclu que les accidents de la route entraînaient, pour les familles touchées, une perte de 21 % de leurs revenus.

42. La finalité des objectifs de développement durable est de s'attaquer aux facteurs qui causent et perpétuent la pauvreté. L'observation des données sur les accidents de la route montre que les pauvres, pour qui les répercussions économiques sont souvent plus graves, sont plus susceptibles d'être impliqués dans un accident, provoquant de ce fait une aggravation de la pauvreté ou limitant leur potentiel économique futur. Étant donné que les décès et les blessures graves dus aux accidents de la route sont largement évitables, la sécurité routière doit être considérée comme un élément des stratégies de réduction de la pauvreté aux niveaux régional, national et des ménages. Actuellement, les activités du secrétariat et la coopération régionale en matière de sécurité routière ne tiennent pas systématiquement compte de cette corrélation. Étant donné qu'on dispose de suffisamment de données sur la question, les travaux du secrétariat sur la sécurité routière pourraient porter davantage sur l'analyse des données et les considérations politiques pertinentes.

C. Transport inclusif pour les personnes handicapées

43. Près de 60 % des 650 millions de personnes handicapées dans le monde vivent en Asie et dans le Pacifique. Ces personnes sont généralement moins bien loties sur le plan socioéconomique que les personnes non handicapées, notamment en termes d'éducation, de santé, d'emploi, et elles sont également plus pauvres. Un facteur fondamental dans le lien entre handicap et pauvreté est l'accès limité aux transports ou l'incapacité à utiliser les services de transport : le manque de mobilité a des conséquences économiques et sociales. En termes économiques, de nombreuses personnes ne peuvent pas contribuer à l'économie de leur pays, étant incapables de travailler. La Banque mondiale estime que les pertes de PIB dues au handicap dans les pays à faible revenu se situent entre 15 et 40 %. En termes sociaux, la pauvreté et la mauvaise santé associées au handicap nuisent à la qualité de vie de la personne handicapée, mais aussi à celle de toute sa famille et de la communauté au sens large.

44. La Convention relative aux droits des personnes handicapées ne comporte pas d'article particulier concernant les transports, mais elle reconnaît le rôle central qu'ils jouent dans l'accès des personnes handicapées à un large éventail de services. Dans la région Asie-Pacifique, la Stratégie d'Incheon visant à faire du droit une réalité pour les personnes handicapées en Asie et dans le Pacifique est l'instrument de référence servant à mesurer les progrès au profit des personnes handicapées dans la région et elle inclut des objectifs sur l'accès aux transports. Assurer l'accès des personnes handicapées ainsi que d'autres personnes vulnérables à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, constitue également une des cibles essentielles des objectifs de développement durable.

45. La plupart des études réalisées tendent à comparer l'utilisation des transports entre les populations handicapées et non handicapées, plutôt qu'entre différents groupes de personnes handicapées. Par conséquent, il existe peu d'éléments indiquant ce qui fonctionne pour tel ou tel groupe. Étant donné la rareté des données sur les obstacles auxquels se heurtent les personnes handicapées en matière de transport, trouver des solutions peut s'avérer

difficile. En outre, il existe très peu de travaux de recherche sur les types de trajets effectués par les personnes handicapées, les modes de transport qu’elles utilisent et leur expérience globale lorsqu’elles effectuent un déplacement. Les urbanistes et les responsables politiques ont donc besoin de plus d’informations pour comprendre ce qu’ils doivent faire, mais aussi où et comment investir au mieux pour rendre les transports plus accessibles à ces personnes. Le tableau ci-dessous présente quelques exemples de mesures visant à tenir compte du handicap dans les transports.

S’attaquer aux obstacles à la mobilité

<i>Obstacle à la mobilité</i>	<i>Utilisateur de fauteuil roulant</i>	<i>Difficultés à marcher</i>	<i>Déficiences visuelle</i>	<i>Déficiences auditive</i>	<i>Troubles de l’apprentissage</i>	<i>Problème de santé mentale</i>
Se rendre de chez soi à l’arrêt de bus/la gare routière	Fauteuil roulant approprié ; surfaces lisses ; trottoirs sans obstacles	Surfaces lisses ; trottoirs sans obstacles ; aires de repos	Trottoirs sans obstacles ; marquage tactile aux points de passage	Signalisation visuelle directionnelle	Signalétique claire	Signalétique claire
Accès au véhicule	Rampe ou ascenseur ; arrêt de bus surélevé ; espace suffisant à bord	Poignées ; quais surélevés aux arrêts de bus ou bus à plancher surbaissé	Contraste de couleurs sur les bordures des marches et des poignées	Informations visuelles	Informations claires ; personnel disponible pour aider	Informations claires ; personnel disponible pour aider
Dans le véhicule	Surfaces lisses	Facilité d’accès aux sièges ; temps suffisant pour atteindre un siège avant le départ du véhicule	Facilité d’accès aux sièges ; annonces sonores signalant le prochain arrêt	Informations visuelles signalant le prochain arrêt	Informations claires signalant le prochain arrêt	Informations claires, environnement calme
Après la descente du véhicule	Trottoirs sans obstacles	Trottoirs sans obstacles ; aires de repos	Guidage tactile ; points de passage désignés	Informations claires	Informations et signalisation claires	Informations et signalisation claires

Source : adapté de l’initiative Transformative Urban Mobility Initiative (Initiative pour une mobilité urbaine porteuse de changement), Disability Inclusive Public Transport: Practical Steps to Making Public Transport Disability Inclusive (2019).

46. Il faut donc prendre en compte les besoins de mobilité des personnes handicapées dans les politiques de transport et d’urbanisme dès le départ, car l’installation a posteriori de dispositifs d’accessibilité est difficile et coûteuse.

De manière générale, le fait de mettre l'accent sur l'inclusion permet de se concentrer non plus uniquement sur l'accès – qui peut être mesuré et contrôlé par des ensembles de normes et autres outils – mais sur une vision plus globale de l'inclusion. Toutefois, les solutions retenues doivent privilégier l'adaptation de l'environnement à l'individu et non celle de l'individu à son environnement.

D. Égalité des sexes et autonomisation des femmes : le transport est à la traîne en ce qui concerne l'objectif de développement durable n° 5

47. Les infrastructures et les services de transport sont souvent considérés à tort comme étant sans distinction de genre, mais les projets, systèmes et services de transport ne bénéficient pas aux hommes et aux femmes de la même manière. Le secteur des transports est traditionnellement sujet à une distinction de genre en raison des conditions socioéconomiques, des modes de vie traditionnels, du statut juridique des femmes, de leur position sur le marché du travail et de leur rôle dans la prise de décisions¹⁶. Bien que l'on manque globalement de données exhaustives sur la parité des sexes et les transports dans la région, le Forum international des transports a récemment estimé que dans la région Asie-Pacifique, les femmes occupent moins de 20 % des emplois dans le secteur des transports et sont particulièrement sous-représentées dans les postes de direction dans les secteurs des transports, de la logistique et des infrastructures, si bien que les questions de genre sont moins susceptibles d'être prises en compte dans la prise de décisions. Pour concevoir des transports qui répondent aux besoins des femmes, il faudrait donc inclure plus systématiquement les femmes dans le secteur des transports et dans les processus décisionnels qui s'y rapportent.

48. La plupart des études qui se sont penchées sur le lien entre transport et questions de genre se sont concentrées sur l'utilisateur final et ont porté sur les choix et les schémas de mobilité ; cela tient en grande partie à la présence de données sur le sujet, ce qui rend ce type de démarche plus complète par rapport à d'autres sujets d'étude des questions de genre. La mobilité des femmes dans la vie quotidienne est au centre des préoccupations des spécialistes des questions de genre, car ils affirment depuis longtemps que la capacité d'une femme à être mobile a un impact direct sur son accès aux ressources et aux opportunités. En d'autres termes, la mobilité est un facteur d'autonomisation, et partant, une meilleure mobilité est un point positif. Les femmes de la région sont aujourd'hui plus nombreuses que jamais à travailler loin de chez elles. Alors que l'urbanisation et la féminisation de la main-d'œuvre urbaine se poursuivent, les systèmes de transport public urbain représentent l'un des terrains d'exploration les plus productifs permettant aux chercheurs d'étudier la mobilité des femmes¹⁷. Il est bien établi que les femmes, en particulier dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, ont des schémas de mobilité particuliers en raison de leur rôle socialement déterminé en matière de procréation, de production et au sein de la communauté.

49. L'expression la plus couramment utilisée pour décrire la mobilité des femmes est la « combinaison des déplacements », qui consiste à effectuer plusieurs trajets courts ou combinés, généralement en transports publics, pour atteindre plusieurs points différents en un minimum de temps. Il arrive que les femmes refusent un emploi loin de chez elles si le réseau de transport ne leur

¹⁶ Marie Thynell, « The quest for gender-sensitive and inclusive transport policies in growing Asian cities », *Social Inclusion*, vol. 4, n° 3 (juin 2016), p. 72-82.

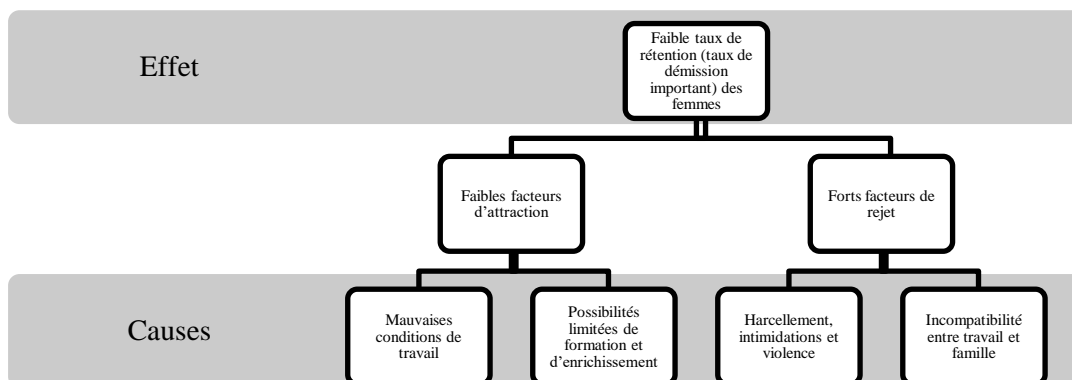
¹⁷ Anru Lee, « Gender, everyday mobility and mass transit in urban Asia », *Mobility in History*, vol 8, n° 1 (janvier 2017), pp. 85-94.

permet pas de se rendre au travail et d'en revenir à temps pour s'acquitter de leurs obligations familiales, ou alors s'il ne leur offre pas suffisamment d'espaces et de souplesse pour se déplacer avec les personnes dont elles ont la charge ou pour transporter des articles ménagers. De fait, elles n'ont peut-être pas d'autre choix que d'accepter des emplois locaux moins bien rémunérés ou de se contenter de sources de revenus informelles, plus proches de chez elles. Les différences entre les sexes en matière de mobilité et d'accès sont également influencées par le coût des services de transport. De nombreuses femmes de la région ont tendance à avoir un accès limité aux ressources financières et autres, ou à gagner moins que les hommes.

50. Les choix des femmes en matière de mobilité sont également souvent dictés par des préoccupations liées à la sécurité, comme les risques de vol, d'agressions ou de harcèlement sexuel, qui, selon les statistiques, touchent davantage les femmes que les hommes. Les habitudes de transport des femmes par rapport aux hommes peuvent également être influencées et déterminées par les pratiques socioculturelles ; c'est le cas dans les sociétés où les femmes doivent généralement être accompagnées pour sortir. Dans le même temps, les modes de déplacement des femmes sont de plus en plus diversifiés, ce qui fait qu'il importe de procéder à des évaluations précises et régulières de leurs déplacements pour élaborer des politiques de transport qui tiennent compte des différences de genre. En outre, si statistiquement les femmes ne sont pas plus vulnérables aux accidents de la route, ce sont bien elles qui s'occupent majoritairement des membres de leur famille blessés ou handicapés suite à un accident de la route et elles en deviennent souvent le principal soutien de famille.

51. Pour mieux répondre aux besoins spécifiques des femmes en tant qu'utilisatrices, le secteur des transports devra attirer, retenir et former des femmes à tous les échelons. D'après les données collectées par l'Organisation internationale du Travail (OIT), ce secteur présente l'un des taux de rétention les plus faibles pour les femmes. Pour y remédier, il convient d'accorder une attention particulière, sur le plan politique et législatif, aux conditions de travail et aux politiques de ressources humaines des entreprises de transport pour veiller à ce qu'elles tiennent compte de la dimension de genre, offrent des possibilités de réussite et de promotion aux femmes, aplanissent les obstacles auxquels les femmes sont confrontées en termes d'éducation et de formation, tout en permettant à celles qui travaillent dans le secteur des transports de bénéficier d'un accompagnement social adapté (figure III).

Figure III
Relation de cause à effet expliquant le faible taux de rétention des femmes dans le secteur des transports



Source : OIT, Note de synthèse sur le secteur des transports 2013 – Les femmes dans le secteur des transports.

52. Il est donc impératif que les études sur le genre et le transport aillent au-delà la perspective de l'utilisateur final et s'intéressent de près au secteur du transport en tant qu'employeur d'une main-d'œuvre féminine, y compris aux postes de décision, ce qui servirait l'objectif d'une meilleure conception et, à terme, de systèmes de transport sans discrimination fondée sur le genre. À cette fin, il est essentiel d'améliorer les statistiques et de ventiler les données par sexe pour garantir des procédures systématiques d'intégration de la dimension de genre dans les transports, dans le cadre de la formation des professionnels, ainsi que de la conception et planification des réseaux et des services. Le secrétariat prend des mesures pour intégrer la dimension de genre dans toutes ses activités. Le soutien des États membres, en particulier pour communiquer un maximum de données ventilées par sexe sur les transports, sera déterminant pour progresser dans ce domaine.

D. Santé, sécurité et protection sociale des travailleurs et travailleuses du secteur des transports : atteindre les objectifs en matière de travail décent

53. Les politiques de transport actuelles et les activités de la CESAP dans ce domaine ont souvent tendance à négliger l'impact que les politiques et la conception des systèmes de transport peuvent avoir sur les employé(e)s de ce secteur. En effet, ces personnes sont confrontées quotidiennement à des risques d'accidents de la route, à des dangers physiques, à des violences, ainsi qu'à des situations de travail dangereuses et à l'exposition à des substances nocives, notamment dans le cas du transport de marchandises dangereuses en raison du risque lié aux produits chimiques et aux matières inflammables. Les travailleurs et travailleuses du secteur des transports se trouvent dans une situation unique puisque leur lieu de travail est généralement un véhicule ou un navire ; par conséquent, les conditions de santé et de sécurité sur ce lieu de travail peuvent avoir un impact direct sur les autres usagers des transports et sur la sécurité publique en général. Les contraintes du marché et la nécessité d'engendrer un maximum de revenus peuvent, dans certains cas, amener des employé(e)s sous pression à ne pas respecter les horaires de travail prescrits ou à surcharger leur véhicule commercial, ce qui a des conséquences négatives.

54. Comme l'a examiné l'OIT, la protection sociale dont jouissent les travailleurs et travailleuses du secteur des transports varie dans la région, ce qui signifie que tou(te)s n'ont pas nécessairement accès aux soins de santé et aux pensions, ainsi qu'aux allocations familiales et prestations en cas de maladie, d'accident du travail, de maternité et d'invalidité. Les travailleurs et travailleuses du secteur informel sont particulièrement vulnérables, car ils (elles) n'ont souvent pas accès aux mécanismes de protection sociale et travaillent pour de maigres salaires, avec un faible niveau de productivité, de compétences, de technologie et de capital. La pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) a encore aggravé la situation et a mis ces personnes au premier plan, car elles jouent un rôle crucial pour faire face à la crise mais sont aussi particulièrement vulnérables, c'est pourquoi elles méritent une protection adéquate.

55. Tout en reconnaissant l'importance de maintenir les services de transport et de connectivité, les gouvernements ont imposé de strictes mesures de quarantaine et d'autres impératifs sanitaires aux professionnels du transport, en particulier dans le cas des opérations de transport transfrontalières. Ces mesures ont également eu pour effet de limiter les mouvements et d'augmenter les temps d'attente aux passages des frontières en raison de diverses inspections. En Asie et dans le Pacifique, il semblerait que les gens de mer aient été soumis à des restrictions particulièrement strictes pendant la

pandémie. Dans plusieurs cas, les ports leur ont interdit de se déplacer ou de débarquer du navire pour se faire soigner ou rapatrier, ce qui a eu des conséquences néfastes sur leur santé et leurs conditions de travail. Comme la situation s'éternisait, l'Organisation maritime internationale a adopté et publié des directives et des protocoles d'urgence et a exhorté les pays à faciliter l'embarquement, le débarquement et le rapatriement de leurs marins.

56. Les transporteurs routiers assurant des liaisons internationales se sont retrouvés dans des situations similaires : fermeture des aires de repos, augmentation des temps d'attente aux frontières et allongement des horaires de travail. Pour garantir un approvisionnement adéquat en biens essentiels pendant la pandémie, de nombreux organismes gouvernementaux ont accordé des dérogations temporaires concernant les heures de travail des conducteurs. Cette mesure a permis de limiter les pénuries d'approvisionnement, mais a également augmenté le risque de fatigue au volant, avec les risques d'accidents de la route que cela comporte.

57. Par ailleurs, le respect des distances physiques n'a rien d'aisé pour les chauffeurs de camion, les employé(e)s aux points de ramassage et de livraison, le personnel des services de transport public et les chauffeurs de taxi. Plusieurs entreprises et organisations de transport public ont mis au point des politiques et des mesures de protection spéciales ; toutefois, le manque de coordination et d'harmonisation des réponses a entraîné de nombreux problèmes, suscitant notamment des inquiétudes quant à la résilience du secteur du fait de la vulnérabilité croissante de sa main-d'œuvre, des conditions de travail et des questions de santé et de sécurité.

58. Bien que ces questions soient pour une large part réglementées par l'OIT, les États membres de la CESAP disposent de beaucoup de latitude pour collaborer et mener des actions concertées, analyser efficacement ces thématiques et les intégrer pleinement dans les orientations de la politique régionale.

IV. Questions portées à l'attention du Comité

59. Les données disponibles révèlent que le problème de la sécurité routière dans la région nécessite des interventions énergiques qui devront mobiliser plusieurs secteurs si l'on veut inverser les tendances actuelles. Plus généralement, on gagnerait à s'intéresser de près au potentiel de réduction de la pauvreté qu'offre l'amélioration de la sécurité routière, et à en tirer pleinement parti.

60. En outre, les politiques de transport menées actuellement à l'échelon national et régional doivent faire une plus large place aux aspects du transport et de la mobilité liés à l'accessibilité, à l'inclusion, à l'inégalité et aux questions de genre. Le lien entre les transports et les questions de développement social est assez évident, mais si l'on y regarde de plus près, on constate qu'il n'est pas assez pris en compte. Pour remédier à cela, il faudra faire des efforts soutenus, continus et coordonnés au niveau régional pour intégrer les considérations de développement social dès les premières phases de la définition des politiques et de la prise de décisions.

61. Enfin, la coopération régionale en matière de transport et de mobilité sûrs et inclusifs devrait être appuyée par des travaux de recherche, des données et des méthodes d'analyse fiables et d'actualité, qui font défaut à de nombreux égards dans la région. Il est donc impératif d'étoffer les statistiques et les données ventilées par sexe sur les transports afin que l'incidence des politiques en matière de transport sur le développement social puisse être mesurée et

s'inscrire dans les efforts visant à atteindre les objectifs de développement durable. Ceci est particulièrement important dans la perspective de la constitution d'une base solide de ressources humaines dans la région, qui soit en mesure d'évaluer pleinement les effets et les retombées positives que les politiques de transport peuvent avoir sur le développement durable dans son ensemble, ainsi que les compromis à faire.

58. Compte tenu de ce qui précède, le Comité souhaitera peut-être prendre les mesures suivantes :

a) Inviter les membres et les membres associés à participer aux activités du secrétariat visant à faire avancer la recherche, la collecte de données, la formation et la diffusion des connaissances et des bonnes pratiques en matière de sécurité routière et inviter les membres et les membres associés à collaborer avec le secrétariat pour déterminer les besoins les plus criants en matière de sécurité routière et y répondre en faisant le meilleur usage possible du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière ;

b) Encourager les membres et les membres associés à participer aux initiatives menées en vue d'élaborer des règlements types sur la sécurité des navires transbordeurs nationaux ainsi que des plans d'action et des activités de renforcement des capacités dans ce domaine ;

c) Recommander qu'une plus grande attention soit accordée aux considérations sociales dans les activités secrétariat relatives aux transports, notamment en tenant dûment compte des résultats obtenus en matière de sécurité et d'inclusivité des transports et de la mobilité dans la prochaine phase du Programme d'action régional, qui sera élaborée en 2021.
