Nations Unies ESCAP/81/15

Conseil économique et social

Distr. générale
30 janvier 2025

Français
Original : anglais

Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique

Quatre-vingt-unième session
Bangkok, 21-25 avril 2025
Point 5 f) de l'ordre du jour provisoire*
Examen de l'application du Programme de développement durable à l'horizon 2030 en Asie et dans le Pacifique et questions relatives à l'appareil subsidiaire de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique : transport

Renforcer la résilience et la durabilité des systèmes de transport public dans les villes de la région Asie-Pacifique

Note du secrétariat

Résumé

La fréquence et l'intensité des phénomènes climatiques naturels et anthropiques augmentent en Asie et dans le Pacifique, affectant gravement les infrastructures de transport, les services et la vie humaine. S'il est essentiel que le secteur des transports devienne plus résilient, il faut également faire en sorte qu'il soit plus durable. Cela suppose d'adopter des systèmes de transport urbain accessibles, inclusifs, sûrs et écologiques qui privilégient les solutions sobres en carbone. Une telle démarche permet non seulement d'atténuer les effets des changements climatiques, mais aussi de proposer des solutions de mobilité équitables pour tous les résidents, favorisant ainsi une croissance urbaine durable dans la région.

Dans le présent document, le secrétariat fait le point sur l'état actuel des systèmes de transport public dans les villes de la région Asie-Pacifique, décrit les évolutions récentes et les nouvelles tendances et rend compte des activités que le secrétariat a menées pour aider les États membres à améliorer l'accessibilité, la durabilité, la sécurité et la résilience de ces systèmes.

Le secrétariat propose diverses mesures et politiques qui pourraient améliorer davantage les systèmes de transport public tout en mettant en œuvre l'Accord de Paris et le Programme de développement durable à l'horizon 2030.

La Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique est invitée à prendre note des conclusions et des recommandations formulées dans le présent document et à donner au secrétariat de nouvelles orientations à ce sujet.

* ESCAP/81/1.

Merci de recycler

I. Introduction

1. La région Asie-Pacifique s'urbanise : plus de 2,2 milliards de personnes vivent actuellement dans les villes de la région et ce nombre devrait augmenter de 50 % d'ici à 2050, soit une augmentation de 1,2 milliard du nombre de citadins[1]. Cette croissance est porteuse de possibilités autant que de défis. Un des défis les plus urgents qui se pose aux villes de la région est l'augmentation rapide de la demande de transport public urbain. La mobilité urbaine est essentielle pour les citadins : elle facilite l'accès à l'emploi, à l'éducation, aux soins de santé et à d'autres services et débouchés essentiels. On prévoit que la demande de transport de passagers doublera en Asie du Sud-Est et augmentera de 92 % en Asie du Sud et du Sud-Ouest d'ici à 2050[2]. Le nombre de véhicules urbains dans la région double actuellement tous les six ans[3].

2. Selon une analyse des données de 2021 sur la sécurité routière tirées du Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde de 2023, publié par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), plus de 700 000 décès ont été causés par des accidents de la route dans la région, dont environ deux tiers ont impliqué des usagers de la route vulnérables. Étant donné que les piétons, les cyclistes et les conducteurs de véhicules motorisés à deux ou trois roues sont généralement concentrés dans les zones urbaines, la sécurité routière en ville reste un enjeu crucial.

3. Les sociétés de transport public recourent de plus en plus aux systèmes de transport intelligents et aux technologies numériques pour améliorer l'efficacité, la sécurité, la durabilité et la résilience de leurs systèmes. Les technologies numériques émergentes sont mises efficacement à profit pour planifier les parcours, collecter les péages, mettre à disposition les services de covoiturage et les services à la demande et gérer le trafic, ce qui permet de réduire les embouteillages, d'optimiser les opérations de transport et d'améliorer les conditions de voyage.

4. Dans toute la région, diverses formes de systèmes de transport public sont mises au point, comme les réseaux de métro, de métro léger, de train urbain, de bus à haut niveau de service, de bus et de minibus, appuyées par différents types de transport informel. Pourtant, 41 % de la population urbaine ne dispose pas d'accès pratique aux systèmes de transport public[4]. Des facteurs comme l'inadéquation du service, le manque d'intégration des différents modes de transport et le manque de réflexion dans la planification des infrastructures affectent la commodité des systèmes de transport public. Le manque d'inclusion sociale, qui garantirait que les systèmes et les services de transport soient mis à disposition de tous les segments de la société, y compris des groupes marginalisés comme les ménages à faible revenu, les personnes âgées et les personnes handicapées, est une autre difficulté.

[1] Voir https://unhabitat.org/asia-and-the-pacific-region.

[2] Forum international des transports et Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), *Perspectives des transports FIT 2023* (Paris, Éditions de l'OCDE, 2023).

[3] Banque asiatique de développement (BAsD), « ADB's work in sustainable transport ». Disponible à l'adresse suivante : www.adb.org/what-we-do/topics/transport/overview.

[4] Programme des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-Habitat), « Urban transport », Urban Indicators database. Disponible à l'adresse suivante : https://data.unhabitat.org/pages/urban-transport (page consultée le 20 décembre 2024).

5. La région a connu une augmentation de la fréquence et de l'intensité des catastrophes naturelles et des phénomènes climatiques en 2024. Ces phénomènes, comme les cyclones au Bangladesh[5], les pluies et les inondations sans précédent au Népal[6], les inondations au Viet Nam[7], les inondations et les coulées de boue en Thaïlande[8] et les cyclones et les tempêtes aux Philippines[9], pour ne citer que quelques exemples, ont énormément endommagé les infrastructures de transport et de transport public et perturbé les opérations de transport. Au Népal, selon un rapport préliminaire d'évaluation des pertes et des dégâts, 207 millions de dollars seraient nécessaires pour réparer et reconstruire les autoroutes endommagées par les inondations et la pluie. Au Viet Nam, on estime qu'il faudrait 123 millions de dollars pour couvrir les pertes et les dégâts causés aux routes et aux rails par le typhon Yagi.

6. Non seulement le secteur des transports est touché par les effets des changements climatiques, mais il contribue également aux changements climatiques par les émissions des véhicules. En 2022, les émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports routiers représentaient 75 % des émissions dues au transport dans le monde et 89 % des émissions dues au transport en Asie[10]. Malgré les efforts faits par les gouvernements pour les réduire, les émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports en Asie ont augmenté de 36 % entre 2010 et 2021[11].

7. Au vu des problèmes exposés ci-dessus, les pouvoirs publics aux niveaux national et local doivent s'efforcer de mettre en place des systèmes de transport public urbain intégrés, durables et résilients. Pour ce faire, il faut : intégrer l'aménagement urbain et le transport ; inclure les divers modes de transport et la mobilité active ; envisager d'axer le développement sur les transports en commun et d'ajouter de nouvelles lignes de transport en commun pour améliorer l'accessibilité ; tirer parti des systèmes de transport intelligents pour améliorer l'efficacité et la durabilité ; répondre aux besoins en matière de transport des différents groupes sociaux pour n'exclure personne ; tenir compte des effets probables des phénomènes climatiques sur la conception des infrastructures ; améliorer la sécurité dans les villes en contrôlant la vitesse et en concevant des infrastructures sûres dans le cadre d'une approche systémique de la sécurité.

[5] Nations Unies, « On the frontline of climate change – WFP responds to Cyclone Remal, the first cyclone of 2024 in Bangladesh », 3 juillet 2024

[6] Centre international de mise en valeur intégrée des montagnes, « Death toll climbs as torrential rains pound Nepal », 28 septembre 2024.

[7] Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, « Le super typhon Yagi frappe le Viet Nam et fait des millions de sinistrés », 13 septembre 2024.

[8] « Thai PM: mud must be cleared from Chiang Rai promptly », *Bangkok Post*, 22 septembre 2024.

[9] Programme alimentaire mondial (PAM), « WFP Philippines: 2024 typhoon season situation report no. 6 », 16 décembre 2024.

[10] Sudhir Gota et Cornie Huizenga, *The Contours of a Net Zero Emission Transport Sector in Asia: Background Paper* (Manille, BAsD, 2023).

[11] Partenariat pour des transports écologiques, à faible émission de carbone, « SLoCaT transport, climate and sustainability global status report: 3rd edition – module 1: transport pathways to reach global climate and sustainability goals – key insights » (Bruxelles, 2023).

II. État actuel des systèmes de transport public urbain

A. Modes de transport public urbain

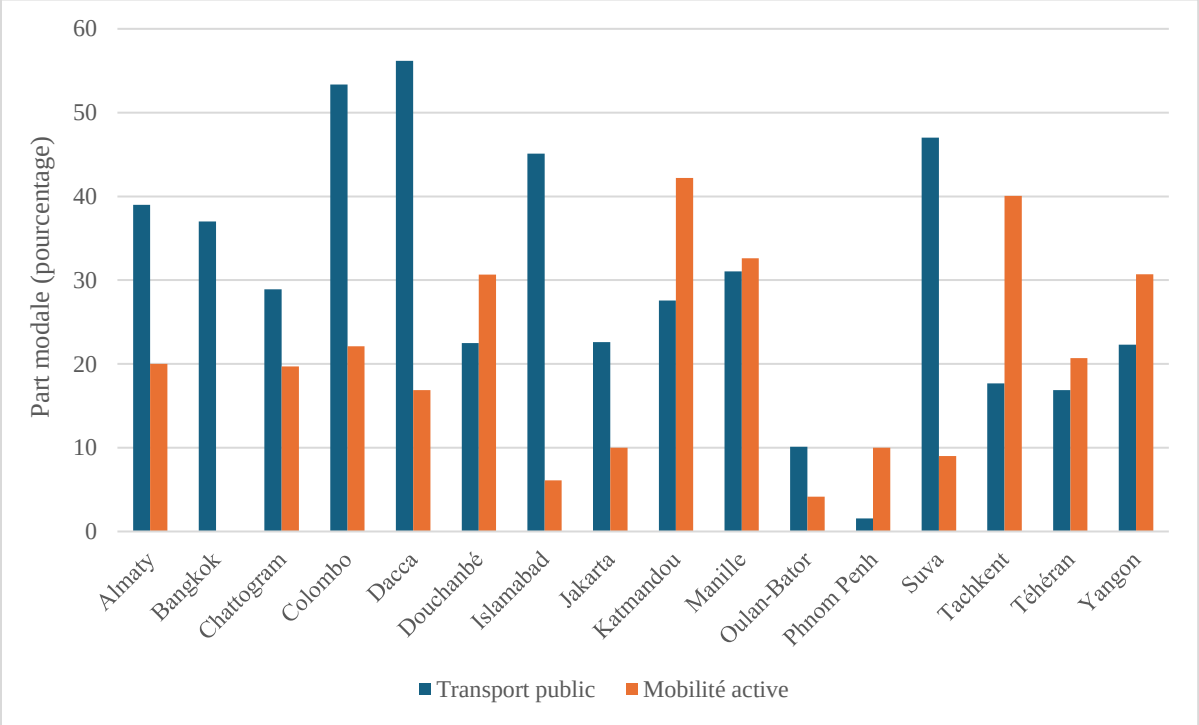
8. Le métro, le métro léger, le train urbain, le bus à haut niveau de service, le bus, le minibus et le ferry et le bateau-bus fluviaux sont les principaux modes de transport public dans la région Asie-Pacifique. De plus, différents types de transport informel circulent dans les centres-villes en complément des systèmes de transport public urbain. Selon les données sur le parc automobile issues du Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde de 2023, les véhicules motorisés à deux ou trois roues constituent la majorité des modes de transport en Asie du Sud et du Sud-Ouest et en Asie du Sud-Est. De nombreuses villes ne disposent pas des infrastructures et des installations nécessaires aux modes de mobilité active comme la marche et le vélo. Les véhicules privés représentent 70 % de tous les véhicules à moteur dans la région, ce qui fait augmenter la pollution atmosphérique, les décès dus aux accidents de la route et les embouteillages. On estime que les embouteillages coûtent aux pays de l'Asie du Sud-Est entre 2 et 5 % du produit intérieur brut (PIB)[12].

9. Selon les données sur certaines villes de la région Asie-Pacifique, dans de nombreuses villes, le transport public représente une faible part du nombre total de trajets tandis que la mobilité active représente une part importante (voir figure I). Des villes comme Bangkok, Dacca, Hanoï, Hô Chi Minh-Ville, Jakarta et Vientiane investissent dans le développement des systèmes de transport en commun, mais nombre d'entre elles peinent à maintenir, et a fortiori à faire augmenter, la part modale du transport public, souvent à cause de l'insuffisance des investissements dans les systèmes de transport public. En raison de l'insuffisance de l'offre de transports publics, le passage du transport public au transport privé devrait se poursuivre jusqu'en 2030. Pour que les pouvoirs publics inversent cette tendance, il est nécessaire d'améliorer l'intégration entre les nombreux modes de transport, en plaçant le transport public au centre de ces efforts. L'intégration des infrastructures physiques, des services et de la tarification est un élément clef d'un système efficace de transport public car elle permet de passer d'un mode et d'un exploitant à l'autre aisément et sans effort. L'intégration de la tarification et des systèmes de paiement numérique a par exemple été appliquée à Almaty, Séoul, Singapour, Tachkent et Tokyo. Néanmoins, à Bangkok, par exemple, où les modes de transport public sont nombreux, l'intégration de la tarification et des systèmes de paiement doit encore être réalisée dans les transports publics.

10. La mobilité active, qui comprend la marche et le vélo, est essentielle pour répondre à la demande de connectivité du premier et du dernier kilomètre dans les transports publics. Si la part modale de la mobilité active est déjà élevée, des infrastructures sûres, pratiques et efficaces consacrées au vélo et à la marche à pied peuvent inciter davantage de voyageurs à passer à la mobilité active et, à terme, au transport public.

[12] BAsD, *Trend Cards: Reimagining the Future of Transport across Asia and the Pacific* (Manille, 2022).

Figure I
Part modale du transport public et de la mobilité active dans certaines villes sélectionnées

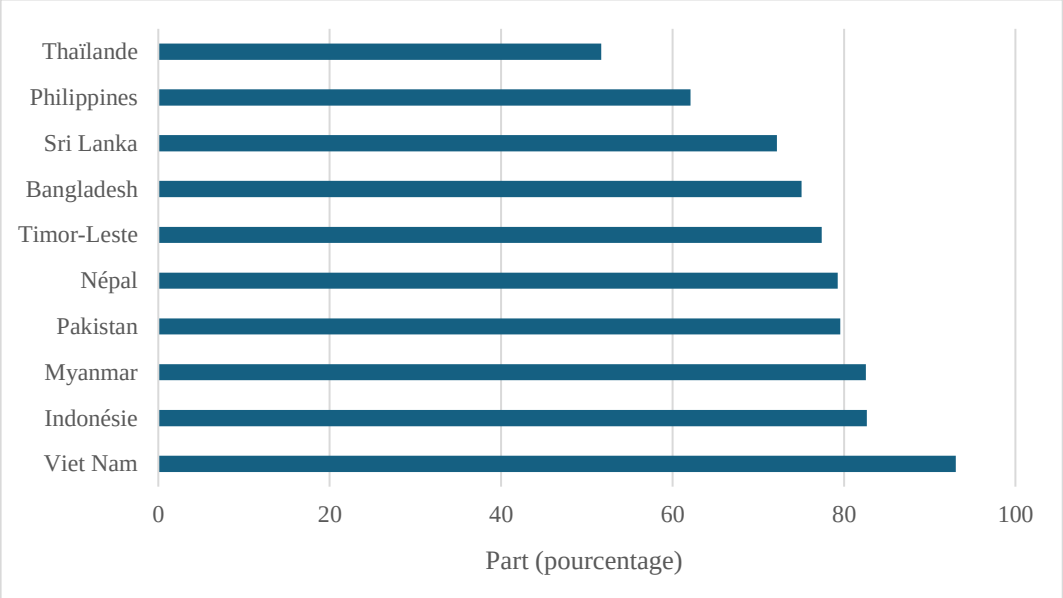


Source : calculs de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) effectués à partir de données tirées des rapports d'évaluation de la mobilité basés sur l'indice de transport urbain durable pour l'année la plus récente disponible. Disponibles à l'adresse suivante : www.unescap.org/our-work/transport/suti.

Note : aucune donnée sur la mobilité active n'était disponible pour Bangkok au moment de la compilation.

11. Dans la plupart des pays de l'Asie du Sud et du Sud-Ouest et de l'Asie du Sud-Est, les véhicules motorisés à deux ou trois roues jouent un rôle important dans la mobilité, représentant plus de 60 % de l'ensemble du parc de véhicules (voir figure II). Dans des villes comme Bangkok et Jakarta, les motocycles servent à proposer des services de transport public à la demande. Cependant, même s'il s'agit d'une option de mobilité à faible coût et pratique, ils perturbent le trafic et génèrent de la pollution et leur bilan en matière de sécurité est médiocre.

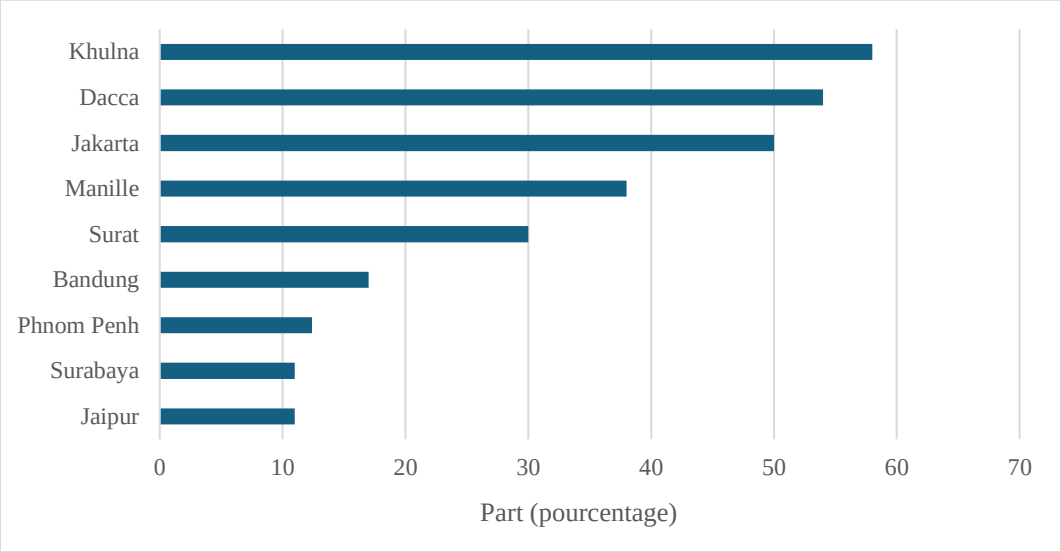
Figure II
Part des véhicules motorisés à deux et à trois roues dans l'ensemble du parc de véhicules dans certains pays sélectionnés (2021)



Source : calculs effectués par la CESAP à partir d'OMS, *Global Status Report on Road Safety: Country and Territory Profiles* (Genève, 2023).

12. Les villes où le transport informel est utilisé par une part importante des voyageurs incluent Dacca, Jakarta et Khulna (plus de 50 %) et Manille (38 %) (voir figure III). Les taxis collectifs, les minibus, les jeepneys, les *angkots*, les autopousses, les tempos et les tuk-tuks sont des exemples de transport motorisé informel qui servent d'options souples et adaptées à la demande. Ces modes de transport sont populaires chez les voyageurs à faible revenu et répondent également à la demande de connectivité du premier et du dernier kilomètre. Il est nécessaire de tenir compte du transport informel dans la planification du transport public et de régler les problèmes comme les mauvais bilans en matière de sécurité et le manque de commodité en lançant des lignes sur les routes secondaires et en créant des infrastructures d'appui, comme des zones de stationnement et pour les passagers, tout au long des lignes.

Figure III
Part modale du transport informel dans certaines villes sélectionnées



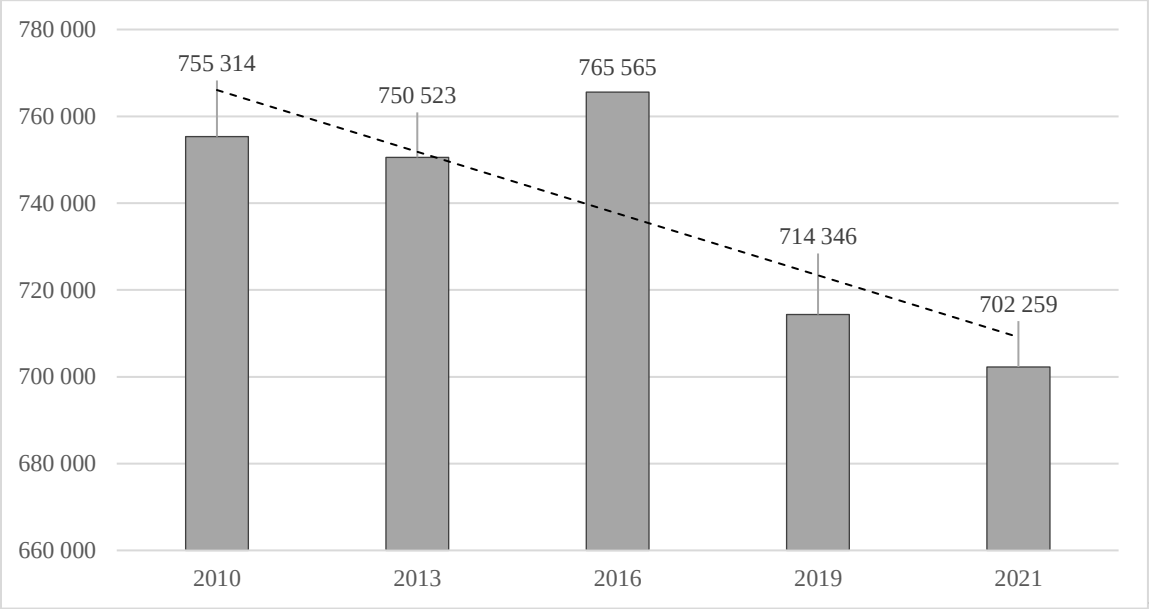
Source : calculs de la CESAP effectués à partir de données tirées des rapports d'évaluation de la mobilité basés sur l'indice de transport urbain durable pour l'année la plus récente disponible. Disponible à l'adresse suivante : www.unescap.org/our-work/transport/suti.

B. Sécurité routière urbaine

13. La situation de la sécurité routière varie considérablement d'une zone urbaine de la région à une autre. La diversité des conditions socioéconomiques, la variété des systèmes de transport et l'urbanisation rapide posent des difficultés spécifiques en matière de sécurité routière aux niveaux régional et sous-régional. De plus, une récente hausse du nombre de véhicules motorisés à deux roues et de véhicules électriques dans la composition du trafic et l'évolution des habitudes de déplacement depuis la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) ont influencé les tendances de la sécurité routière dans les zones urbaines.

14. Le nombre estimé de décès dus à la circulation routière en Asie et dans le Pacifique a considérablement baissé depuis 2016 (voir figure IV). Un nombre disproportionné de ces décès survient dans les pays à revenu intermédiaire inférieur, qui comptent pour plus de 40 % de la population régionale mais plus de 55 % des décès dus à la circulation routière.

Figure IV
Estimation du nombre de décès dus aux accidents de la route dans la région Asie-Pacifique (2010-2021)



Source : calculs effectués par la CESAP à partir des données tirées de diverses éditions du Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde.

15. Les accidents de la route coûtent à la plupart des pays entre 3 et 5 % de leur PIB. Au niveau régional, une analyse du secrétariat[13] a montré que le coût économique des seuls décès dus aux accidents de la route en 2021 s'élevait à 730 milliards de dollars et qu'en incluant les coûts des traumatismes dus à ces accidents, ce chiffre était estimé à 2 500 milliards de dollars. Les retombées sociales des accidents de la circulation sont énormes dans les zones urbaines de la région. Des études dans des villes bangladaises et indiennes ont montré que lorsque le principal soutien financier d'un foyer n'est plus en mesure de travailler suite à un accident de la route, le foyer tombe souvent dans la pauvreté, dont il peut être difficile de ressortir.

16. La sécurité des usagers de la route vulnérables (y compris des usagers de la route non motorisés comme les piétons et les cyclistes, ainsi que des conducteurs de véhicules motorisés à deux ou trois roues) est un défi majeur de la sécurité urbaine de la région. Les usagers de la route vulnérables sont impliqués dans une part importante du nombre total des décès dus à la circulation routière dans la région (67 % en 2021). Les conducteurs de véhicules motorisés à deux ou trois roues représentaient à eux seuls 35 % des personnes impliquées.

17. Pour contribuer à améliorer la sécurité urbaine, il est possible de proposer des transports publics adéquats, de concevoir des infrastructures sûres, de faire respecter le port du casque, de lutter contre les comportements dangereux des conducteurs et de contrôler la vitesse dans les zones urbaines. La limitation de la vitesse dans les villes en particulier reste un problème : seulement huit pays dans la région ont adopté la vitesse maximum en ville recommandée par l'OMS de 50 kilomètres par heure. Cette limitation de vitesse est essentielle pour protéger les usagers de la route vulnérables comme les piétons et les cyclistes.

[13] ESCAP/CTR(8)/7.

C. Transport intelligent et technologies numériques

18. Les systèmes de transport intelligents et les technologies numériques gagnent en popularité dans la région. En privilégiant la circulation des personnes plutôt que la circulation des véhicules, ces systèmes peuvent permettre de réduire les embouteillages, d'optimiser les systèmes de transport et d'améliorer les conditions de voyage en général. On peut citer par exemple le covoiturage, le partage de trottinettes électriques et le transport adapté à la demande. Cependant, le niveau d'application de ces technologies varie d'un pays à l'autre de la région. Par exemple, l'Australie, le Japon, la République de Corée et Singapour se trouvent à un stade avancé de la mise en place des technologies de transport intelligentes, tandis que de nombreux autres pays de la région disposent encore d'un potentiel important pour développer l'utilisation de ces technologies.

19. La collaboration et l'adoption de documents d'orientation nationaux jouent un rôle crucial dans l'avancement des systèmes de transport intelligents. De nombreux gouvernements de la région ont mis au point des politiques et des cadres nationaux pour soutenir l'adoption des systèmes de transport intelligents. Le Gouvernement de la République de Corée a mis en œuvre un plan directeur national relatif aux systèmes de transport intelligents à l'horizon 2030 qui s'appuie sur les cadres relatifs aux systèmes de transport intelligents précédents[14]. En Chine, le Gouvernement a mis au point une vision et un plan directeur pour le secteur des transports dans lesquels il définit sa stratégie à long terme afin de devenir une superpuissance mondiale des transports d'ici à 2050[15]. En Asie centrale, des stratégies comme la stratégie nationale de la Géorgie 2021-2026 (Georgia Country Strategy 2021-2026)[16] et le programme Digital Kazakhstan[17] mettent l'accent sur la transformation numérique et le transport durable grâce aux technologies de transport intelligentes.

D. Accessibilité et inclusion sociale

20. Garantir l'accessibilité implique de veiller à ce que les services de transport public soient pratiques et économiquement abordables pour tous et toutes. Dans la région, environ 41 % de la population urbaine ne dispose pas d'accès pratique au transport public[18]. De nombreuses politiques de transport inclusif dans la région se limitent actuellement à la mise en place de voies piétonnes, de trottoirs et de pistes cyclables sécurisés, de services de transport public réservés aux femmes, conçus pour réduire le harcèlement, et de dispositifs de sécurité, tels qu'un bon éclairage, une surveillance, des zones séparées et un personnel formé pour aider les femmes dans les transports[19].

21. Un autre défi posé à l'inclusivité des transports publics est le manque de données suffisantes pour planifier systématiquement et totalement la mobilité inclusive. Dans certaines villes de la région, en plus de l'indisponibilité générale

[14] Smart City Korea, « MOLIT establishes the master plan for intelligent transportation system 2030 ("21~"30) », 19 octobre 2021.

[15] Agence allemande de coopération internationale, « Outline for building China's strength in transport » (Beijing, 2019).

[16] Banque européenne pour la reconstruction et le développement, « Georgia country strategy 2021-2026 » (Londres, 2021).

[17] Voir https://egov.kz/cms/en/digital-kazakhstan.

[18] ONU-Habitat, « Urban transport », Urban Indicators database. Disponible à l'adresse suivante : https://data.unhabitat.org/pages/urban-transport (page consultée le 20 décembre 2024).

[19] Voir www.unescap.org/events/2024/regional-meeting-enhancing-social-inclusion-and-innovations-urban-transport-systems.

des données, l'absence de plans de gestion des données, de méthodologies et de normes de collecte des données et d'objectifs clairs concernant la collecte des données pose également des difficultés. Le partage de données entre secteurs est insuffisant et à l'heure actuelle, les données ne sont pas analysées sous des angles thématiques comme l'accessibilité ou la conception des infrastructures pour rendre compte des habitudes de voyage des différents groupes sociaux.

22. Les villes adoptent de plus en plus des approches stratégiques de la planification des transports pour réduire la durée des trajets, optimiser les parcours et maintenir l'accessibilité économique des systèmes. Un aspect du développement des transports qui reste toutefois largement négligé dans la plupart des villes et des pays est celui de l'inclusivité des services et des infrastructures de transport public, alors qu'elle créerait des avantages économiques et sociaux pour tous et toutes en améliorant l'accès à l'emploi, à l'éducation, aux soins de santé et à d'autres services et opportunités pour tous les groupes sociaux.

23. Les transports devraient répondre aux besoins des différents groupes. Par rapport aux hommes, les femmes ont tendance à faire des trajets plus courts et à se déplacer davantage aux heures creuses. Elles tendent également davantage à marcher et à utiliser les transports publics, les motocycles, les voitures et les services de covoiturage. Les personnes âgées se déplacent généralement moins souvent et sur de plus courtes distances. Les personnes vivant dans des foyers à faible revenu utilisent le plus souvent les transports informels, marchent et font du vélo pour se déplacer dans les zones urbaines.

24. Compte tenu de ces différences entre les groupes sociaux, les systèmes et les infrastructures de transport public devraient être conçus de manière à mieux répondre à la diversité des besoins et des contraintes, ce qui aboutira *in fine* à des transports publics plus accessibles et plus inclusifs. De nombreuses administrations locales dans la région planifient et mettent en œuvre des politiques, des programmes et des projets afin d'améliorer les systèmes de transport public urbain. La gouvernance efficace des systèmes de transport public urbain peut considérablement améliorer la qualité de vie des citadins en privilégiant les politiques de mobilité inclusive, en appliquant les principes de conception universelle, en veillant à ce que les systèmes de transport public soient physiquement accessibles et aillent jusqu'aux zones mal desservies et en rendant les systèmes sûrs et économiquement accessibles grâce à un système tarifaire subventionné.

E. Résilience et adaptation aux catastrophes

25. La fréquence et l'intensité des phénomènes climatiques et météorologiques extrêmes étaient beaucoup plus élevées en 2024 que les années précédentes. En plus des pertes en vies humaines, ces phénomènes ont également endommagé les infrastructures de transport public et perturbé les opérations de transport. Les systèmes de transport public de plusieurs villes, notamment Bangkok, Dacca, Hanoï, Katmandou et Kuala Lumpur, ont subi de graves répercussions. Nombre de routes et de ponts ont été inondés et endommagés. Les systèmes de transport public des villes côtières, comme Jakarta, Hô Chi Minh-Ville et Manille, ont été affectés par la montée du niveau de la mer. Jusqu'à présent, les réponses à ces phénomènes ont eu tendance à être réactives plutôt que planifiées et systématiques, ce qui démontre la nécessité de stratégies globales de résilience et d'adaptation pour faire face aux effets des changements climatiques.

26. La mise au point de systèmes de transport public résistants aux effets des changements climatiques est cruciale pour assurer la continuité des services. L'adaptation des infrastructures consiste notamment à renforcer les ponts, à construire des routes et des voies ferroviaires résistantes aux inondations et à utiliser des matériaux de construction durables afin de garantir la longévité des infrastructures dans des conditions climatiques changeantes. Par exemple, la surélévation des routes et des voies ferrées dans les zones inondables et l'installation de réseaux d'évacuation des eaux peuvent empêcher l'accumulation d'eau. À Bangkok, des travaux de modernisation des infrastructures de transport public ont commencé afin de gérer les inondations saisonnières en construisant des barrières contre les inondations et des tunnels d'évacuation des eaux, en installant des stations de pompage, en instaurant des zones de rétention des crues et en veillant à ce que les routes restent opérationnelles, même pendant les phénomènes météorologiques extrêmes. À Kuala Lumpur, des fonds sont investis dans des stations à l'épreuve des changements climatiques conçues de manière à être économes en énergie et résistantes à la hausse des températures.

F. Mobilité à faible émission de carbone

27. La consommation de combustibles liée aux transports représente environ un quart des émissions directes de dioxyde de carbone dans le monde et les combustibles fossiles représentent 91 % de l'énergie consommée par le secteur des transports[20]. Le transport routier est responsable de la plus grande partie des émissions : 75 % des émissions dues au transport mondial et 89 % des émissions dues au transport en Asie[21]. La région devrait connaître une croissance significative de la demande de transport de passagers en raison de l'accroissement démographique, du développement économique et de l'urbanisation. Sans mesures de politique générale, les émissions de dioxyde de carbone liées au transport dans la région pourraient augmenter de près de 50 % au cours des 30 prochaines années[22].

28. Conscients de cette situation, de nombreux gouvernements de la région se sont engagés à réduire les émissions du secteur des transports dans leurs contributions déterminées au niveau national. Sur les 51 États membres de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique qui ont soumis des contributions déterminées au niveau national, 38 ont inclus des mesures spécifiques sur le transport, comme des cibles de réduction des émissions, la promotion du transport public, la mobilité électrique, l'utilisation de sources alternatives d'énergie et l'utilisation de solutions de transport numérique automatisé[23]. Cependant, malgré ces efforts, les émissions de dioxyde de carbone liées au transport de la région ont augmenté de 36 % entre 2010 et 2021[24].

29. Pour mettre en œuvre leurs contributions déterminées au niveau national, de nombreux gouvernements adoptent des politiques de promotion des véhicules électriques et à carburant de substitution et des systèmes de transport automatisés et intelligents pour mettre leurs secteurs des transports sur la voie de la durabilité

[20] Agence internationale de l'énergie, « Transport ». Disponible à l'adresse suivante : www.iea.org/energy-system/transport.

[21] Sudhir Gota et Cornie Huizenga, *The Contours of a Net Zero Emission Transport Sector in Asia*.

[22] OCDE et Forum international des transports, *Perspectives des transports FIT 2021* (Paris, Éditions de l'OCDE, 2021).

[23] Partenariat pour des transports écologiques, à faible émission de carbone, « SLoCaT transport, climate and sustainability global status report: 3rd edition. – module 1: transport pathways to reach global climate and sustainability goals – key insights ».

[24] Ibid.

et de la réduction des émissions. En Chine, l'appui précoce à l'électrification des transports publics a permis au pays de représenter environ 90 % des ventes de bus électriques dans le monde en 2020, puis 60 % en 2023 à mesure que les ventes augmentaient dans d'autres régions[25]. En Thaïlande, l'enregistrement de bus électriques a augmenté de 709 % d'année en année de 2017 à 2022[26], tandis qu'en Inde, un programme visant à accélérer l'adoption et la fabrication de véhicules hybrides et électriques a contribué à la mise en service de 5 600 bus électriques dans 64 villes. À Moscou, seuls des bus électriques sont achetés pour compléter la flotte de 1 000 bus actuellement en service[27]. À Davao (Philippines), l'achat de 380 bus électriques est prévu dans le cadre d'un projet d'amélioration du système de transport public, qui prévoit l'abandon progressif des jeepneys à moteur diesel.

30. L'utilisation des énergies renouvelables dans les transports est une autre mesure adoptée par les gouvernements. Cependant, malgré diverses mesures stratégiques et incitations visant à promouvoir l'utilisation des énergies renouvelables et alternatives dans les transports, la part d'énergie renouvelable dans le secteur n'est que de 4 %[28]. Des efforts supplémentaires sont nécessaires pour accroître la part des énergies renouvelables dans le bouquet énergétique des pays de la région, par exemple en envisageant l'hydroélectricité, l'énergie solaire et l'éolien.

31. Les véhicules électriques suscitent un intérêt croissant, mais leur adoption nécessite une collaboration entre les secteurs des transports, de l'énergie et de la finance. Le montant élevé des dépenses initiales d'équipement nécessaires reste l'un des principaux obstacles à l'adoption, en particulier en ce qui concerne les batteries et les infrastructures de recharge. Les pouvoirs publics font face à une autre difficulté : la nécessité d'accroître la capacité de production d'énergie renouvelable et d'améliorer le réseau face aux pics de charge causés par les véhicules électriques. Ce sont souvent les flottes de transports publics (tels que les bus), les flottes de véhicules à deux-roues ou quatre-roues à la demande et les véhicules de livraison du dernier kilomètre qui sont électrifiés en premier, puis, progressivement, les véhicules privés.

III. Évolutions récentes et action menée en vue d'améliorer le transport public

A. Systèmes de transport public intégrés

32. De nombreuses villes dans la région développent leurs systèmes de transport public en étendant le réseau et en mettant en place des modes de transport public à haute capacité. La transition vers la mobilité durable se fait à un rythme rapide et les villes en sont à des stades de développement divers. Les autorités municipales et les sociétés de transport doivent collaborer pour planifier, mettre au point et exploiter des systèmes de transport public intégrés permettant aux voyageurs de se déplacer sans discontinuité.

[25] Agence internationale de l'énergie, *Global EV Outlook 2024: Moving Towards Increased Affordability* (Paris, 2024), p. 60.

[26] CESAP, *Study Report for Transitioning to Electric Public Buses in Thailand* (Bangkok, 2023), p. 8.

[27] Green Car Congress, « Starting this year, Moscow will only buy electric buses », 2 juillet 2021.

[28] Réseau d'action pour les énergies renouvelables pour le XXIe siècle, *Renewables 2023 Global Status Report Collection: Global Overview* (Paris, 2023).

33. Grâce à son indice de transport urbain durable, le secrétariat continue de fournir un appui technique aux administrations nationales et locales dans le cadre de l'évaluation de la durabilité de la mobilité urbaine. L'indice s'appuie sur un cadre de 10 indicateurs couvrant les dimensions sociales, économiques et environnementales du transport urbain durable pour faire la synthèse et le suivi des performances des systèmes de transport urbain durable et les comparer. L'indice permet de saisir l'état des performances du transport public dans une ville en mesurant les aspects liés à la planification, à l'accès, à la sécurité, à la qualité, à la fiabilité, à l'accessibilité financière et aux émissions. Jusqu'à présent, l'indice a été utilisé dans plus de 35 villes, couvrant ainsi les cinq sous-régions de la CESAP. Récemment, le secrétariat a fourni un soutien en matière de politique et de renforcement des capacités à Almaty (Kazakhstan), Boukhara (Ouzbékistan), Chattogram (Bangladesh), Douchanbé (Tadjikistan), Lautoka (Fidji) et Tachkent (Ouzbékistan) pour évaluer la durabilité et la maturité de leurs systèmes de transport urbain.

34. Le secrétariat est en train d'élargir les indicateurs de l'indice de transport urbain durable pour y incorporer des indicateurs plus centrés sur l'inclusion sociale, qui entreront en vigueur après une phase d'essai dans différentes villes, en particulier celles du Pacifique.

35. Le secrétariat a élaboré plusieurs supports de connaissances centrés sur la planification des systèmes de transport public intégrés, notamment les publications intitulées *Integrated Public Transport Systems: A Guidebook for Policymakers*[29]et *Integrated Public Transport Systems: A Compendium of Good Practices from Asia and the Pacific*[30]. Ces deux publications présentent une approche progressive de la planification des systèmes de transport public intégrés à l'aide des technologies numériques ainsi que des exemples de bonnes pratiques tirées de la région.

36. Le secrétariat a fourni aux États membres un appui sur les stratégies relatives au transport public et le développement axé sur les transports. L'adoption d'une vision et d'une stratégie intégrées en matière de transport public et l'élaboration d'un plan de mobilité urbaine durable peuvent contribuer à améliorer la mobilité dans les villes. Les administrations locales peuvent également appliquer des mesures à court terme, comme la mise en place de voies de bus prioritaires, pour décongestionner la circulation et réduire la pollution. L'accès aux sources d'énergie renouvelables joue un rôle important dans la transition vers un système de transport public intégré et durable. Par conséquent, tout effort visant à accélérer la transition vers la mobilité urbaine durable doit être intersectoriel, en englobant le transport public, la mobilité électrique et les énergies renouvelables, et recourir à des mécanismes de financement verts.

B. Sécurité routière

37. Par sa résolution 74/299 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, l'Assemblée générale a proclamé la période 2021-2030 deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière, avec pour objectif de réduire d'au moins 50 % le nombre de décès et de blessés sur les routes. Le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 vise à inspirer les gouvernements nationaux et les administrations locales, ainsi que les autres parties prenantes qui peuvent avoir une influence sur la sécurité routière (notamment les organisations de la société civile, les institutions universitaires,

[29] ST/ESCAP/3-TR/11.

[30] ST/ESCAP/3-TR/12.

les acteurs du secteur privé, les donateurs et les éléments moteurs des communautés et de la jeunesse), à élaborer des plans d'action et des objectifs nationaux et locaux pour la deuxième Décennie d'action. On y trouve cinq recommandations de mesures, dont une consiste à encourager le transport multimodal et l'aménagement du territoire. Dans sa résolution 78/290 sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde, l'Assemblée générale a exhorté les États Membres et les acteurs concernés à accélérer et à intensifier les efforts déployés pour mettre en œuvre le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030, en faisant de la sécurité routière une priorité politique et en veillant à ce qu'elle s'inscrive dans le cadre plus large du programme de développement durable.

38. La sécurité routière est un des domaines prioritaires de la région et le secrétariat exécute plusieurs projets visant à compléter les efforts déployés par les gouvernements pour améliorer la sécurité routière urbaine. En Asie du Sud-Est, le secrétariat réalise une campagne visant à mieux faire connaître les avantages de l'utilisation de systèmes antiblocage des roues sur les motocycles et à encourager un engagement à l'échelle de la sous-région en faveur de l'adoption de lois imposant l'utilisation de ces freins. Le secrétariat aide le Gouvernement thaïlandais à améliorer la sécurité des deux-roues motorisés, appuie le Gouvernement vietnamien dans l'amélioration de la sécurité routière aux abords des écoles et a récemment achevé un projet d'amélioration du système de délivrance des permis de conduire en République démocratique populaire lao. Pour aider les pays de l'Asie du Nord et de l'Asie centrale, le secrétariat travaille à l'élaboration d'une norme pour la conception de routes plus sûres et au renforcement des capacités des ingénieurs routiers à concevoir des routes plus sûres. En République islamique d'Iran, le secrétariat œuvre au renforcement des capacités du principal organisme national de la sécurité routière, la Commission nationale pour la sécurité routière. En outre, le secrétariat aide le Gouvernement népalais à améliorer la sécurité routière et à mettre en place des capacités nationales solides en matière de gestion de la sécurité routière.

C. Mobilité intelligente et innovations

39. Les mégadonnées sont devenues un pivot des systèmes de transport intelligents et offrent des possibilités de transformation de la planification stratégique et de la prise de décision en temps réel. Ces données sont collectées et analysées par des plateformes novatrices, ce qui permet de prendre des décisions plus éclairées. Par exemple, le Réseau australien d'infrastructures de recherche urbaine propose un accès à une plateforme centralisée de données sur le transport permettant de répondre aux problèmes urbains critiques, comme la pollution, la sécurité et le chômage[31]. À Séoul, les mégadonnées servent à optimiser les itinéraires des bus de nuit et à adapter les services aux besoins des groupes vulnérables. À Hangzhou (Chine), la plateforme City Brain met à profit l'intelligence artificielle pour gérer les feux de circulation de manière dynamique, réduisant ainsi considérablement les embouteillages[32]. À Singapour, le système Fusion Analytics for Public Transport Emergency Response intègre les données issues des capteurs de l'Internet des objets pour optimiser les trajets des bus, démontrant ainsi comment les solutions axées sur les données peuvent améliorer l'efficacité et l'accessibilité du transport public[33].

[31] Voir https://aurin.org.au/.

[32] Chine, Information Office of Hangzhou Municipal People's Government, « City Brain system makes city smarter », 23 octobre 2020.

[33] Voir https://afi.io/case_studies/faster.

40. Dans les pays de l'ensemble de la région, des progrès remarquables ont été faits dans l'adoption et la mise en place de technologies de transport intelligentes. Des technologies et des solutions comme la mobilité en tant que service, les mégadonnées, les systèmes de transport intelligents coopératifs et les véhicules connectés et autonomes sont en train d'être conçues et déployées dans toute la région. Aux Philippines, les services de courses à la demande et de taxi sont très populaires auprès des utilisateurs et le marché devrait continuer de croître. En Australie, 36 essais de services de transport à la demande ont été lancés dans des zones où la demande est trop faible ou trop irrégulière pour exploiter des services de transport public ordinaires. Dans le cadre de ces essais, les trajets sont ajustés en temps réel, ce qui permet d'améliorer l'accessibilité pour une large section de la population. Ces services ont bénéficié à plus d'un million d'habitants, et témoignent d'une approche novatrice des transports publics[34]. En Chine, une initiative de mobilité en tant que service a été lancée en collaboration avec des grandes entreprises technologiques pour faire progresser les solutions de mobilité durable[35].

41. Le secrétariat a présenté des principes directeurs sur l'exploitation des mégadonnées aux fins de l'élaboration des politiques de transport durable lors d'une réunion de groupe d'experts à Séoul en juillet 2023 et lors d'un atelier de renforcement des capacités à Oulan-Bator en septembre 2023. Conscient de l'intérêt croissant que suscitent les technologies de transport intelligentes, le secrétariat a lancé un projet sur le renforcement des capacités des petits États insulaires en développement du Pacifique à utiliser les technologies de mobilité intelligente pour une transition rapide vers des villes intelligentes durables. Une série d'ateliers de renforcement des capacités et de concertations a été organisée à Suva en mai 2024, à Douchanbé en novembre 2024 et à Bangkok en avril et en novembre 2024.

D. Accessibilité et inclusion sociale

42. L'amélioration de l'accessibilité et de l'inclusion sociale des systèmes de transport public fait l'objet d'une attention croissante.

43. Les efforts visant à rendre les services de transport public plus inclusifs sont isolés et ne suffisent souvent pas à répondre entièrement aux besoins des usagers vulnérables des transports. Au Népal, par exemple, il existe des sièges réservés aux femmes et aux personnes handicapées dans les transports publics. Il existe également des voitures réservées aux femmes dans le métro de Delhi et dans le métro léger de Manille.

44. Reconnaissant l'importance de la mobilité équitable, de nombreuses villes ont adopté des mesures visant à répondre aux besoins divers des différents groupes de population, y compris les personnes handicapées, les personnes âgées et les personnes à faible revenu. Les investissements dans l'infrastructure ont été cruciaux. À Séoul, à Singapour et à Tokyo, par exemple, les réseaux de bus et de trains accessibles en fauteuil roulant ont été étendus, des ascenseurs et des rampes ont été installés dans les arrêts de transport en commun et le revêtement tactile pour les personnes malvoyantes a été amélioré. Ces mesures contribuent à rendre les transports publics plus inclusifs et accueillants pour tous et toutes.

[34] Benjamin Kaufman, « 1 million rides and counting: on-demand services bring public transport to the suburbs », *The Conversation*, 11 mars 2020.

[35] MaaSification, « Beijing MaaS platform launches "MaaS mobility for green city" initiative », 26 mai 2021.

45. Les innovations technologiques ont également joué un rôle essentiel. À Jakarta et à Bangkok, les applications mobiles et les systèmes d'information en temps réel sur la circulation accompagnés d'interfaces accessibles permettent aux utilisateurs d'organiser leurs trajets et de vérifier les dispositifs d'accessibilité. Dans certaines villes, les groupes marginalisés bénéficient de tarifs réduits ou reçoivent des abonnements gratuits, favorisant ainsi une plus grande inclusion sociale.

46. Dans le but de renforcer la capacité des responsables des politiques de transport à planifier et à exploiter des systèmes de transport urbain plus inclusifs et novateurs sur le plan social, le secrétariat a réalisé un projet d'amélioration de l'inclusion sociale et des innovations dans les systèmes de transport urbain de l'Asie et du Pacifique et apporté son soutien à quatre villes pilotes : Bakou (Azerbaïdjan), Darkhan (Mongolie), Pokhara (Népal) et Vientiane (République démocratique populaire lao). Le projet a abouti à l'élaboration d'un ensemble d'orientations régionales sur l'inclusion sociale et l'innovation.

E. Résilience et adaptation aux catastrophes

47. Les administrations nationales et locales planifient et conçoivent des infrastructures de transport résistantes aux conséquences des phénomènes météorologiques extrêmes comme les inondations, les tempêtes et les vagues de chaleur. Elles utilisent aussi des systèmes d'alerte rapide et de suivi pour améliorer l'état de préparation et mettre au point des plans d'intervention rapide en cas de catastrophe afin de réduire au minimum les dégâts et de veiller à la sécurité des passagers. L'adaptation des infrastructures consiste notamment à renforcer et surélever les ponts, à construire des routes, des voies ferrées et des stations à l'épreuve des inondations et à installer des systèmes solides d'évacuation des eaux. Les partenaires de développement et les banques multilatérales aident les pouvoirs publics à concevoir et réaliser des projets de transport résilient face aux changements climatiques. Les pratiques émergentes d'adaptation comprennent l'évaluation des risques de phénomène climatique, la prise en compte des coûts tout au long du cycle de vie et l'estimation du juste milieu entre le degré de résilience et le coût. Les campagnes de sensibilisation du public peuvent préparer les passagers aux catastrophes et aux urgences susceptibles de survenir. De nombreuses administrations locales, notamment celles de Dacca, de Manille et de Tokyo, ont engrangé de l'expérience en matière de préparation aux catastrophes et d'intervention.

48. La mobilisation de la population a permis de progresser et de soutenir la planification et la conception de systèmes de transport public adaptés aux changements climatiques. Les administrations nationales et locales organisent des consultations publiques et des processus de planification participatifs pour planifier et construire des systèmes de transport public plus inclusifs et plus résistants. En plus de renforcer les infrastructures, les pouvoirs publics éduquent et autonomisent les communautés vulnérables pour mieux les préparer aux effets probables des phénomènes climatiques et améliorer la résilience communautaire.

F. Transition vers une mobilité à faible émission de carbone

49. La hausse attendue de la demande de transport urbain de passagers due à l'urbanisation rapide entraînera une augmentation des émissions de dioxyde de carbone. Dans les pays de la région, la part des émissions liées au transport dans les émissions totales de dioxyde de carbone dues à la consommation de combustibles va de 8 à 51 %. 89 % des émissions de dioxyde de carbone liées au

transport dans la région viennent du secteur routier[36]. Sur ces émissions, 35 % sont dues aux véhicules utilitaires moyens et légers, 27 % aux véhicules légers, 13 % aux deux-roues et 7 % aux bus. Les bus à faible émission, en particulier les bus électriques, offrent le potentiel de réduction des émissions le plus important dans les zones urbaines, surtout par passager, en raison du kilométrage élevé, de la grande capacité et de la durée de vie relativement longue de ces véhicules. Cependant, la croissance des véhicules de transport public dans la région a presque complètement stagné à 0,6 % par an entre 2015 et 2020, contre 5,5 % entre 2000 et 2015[37].

50. Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat a identifié l'électrification des véhicules de transport routier comme une stratégie efficace de transport sobre en carbone. Bien que les objectifs et les stratégies de développement de la mobilité électrique soient déjà en place dans de nombreux pays de la région, un certain nombre de problèmes et d'obstacles à la mise en œuvre subsistent, principalement en ce qui concerne les infrastructures de recharge et l'investissement initial.

51. L'adoption de solutions de transport écologique et durable est essentielle pour atténuer les effets des changements climatiques. Les pays se trouvent à différentes étapes de l'adoption des technologies peu polluantes, comme les bus électriques, les véhicules roulant à l'hydrogène et les trains économes en énergie. Des initiatives telles que le lancement de bus électriques à Bangkok, à Katmandou et à Kuala Lumpur montrent comment les villes asiatiques peuvent réduire les émissions de gaz à effet de serre tout en maintenant des services de transport public fiables[38]. En outre, l'intégration des transports non motorisés dans les plans de transport urbain, comme les infrastructures destinées aux cyclistes et aux piétons, améliore la durabilité en réduisant la dépendance vis-à-vis des voitures et la pollution.

52. L'Initiative Asie-Pacifique sur la mobilité électrique, lancée en août 2022, continue de servir de cadre d'échange de connaissances et de coopération régionale entre les décideurs et les parties prenantes de la chaîne de valeur des véhicules électriques, l'accent étant mis sur le transport public. Dans le cadre de l'Initiative, le secrétariat fournit un appui stratégique et technique aux États membres aux fins de la transition vers la mobilité électrique dans le transport public. Après avoir reçu un soutien technique et élaboré un projet de politique nationale, le Gouvernement cambodgien a adopté une politique nationale sur le développement des véhicules électriques en mai 2024. L'élaboration d'une politique nationale de mobilité électrique est également en cours en Mongolie, où un atelier national sur la mobilité électrique a été organisé en novembre 2024 et une série de consultations a eu lieu avec les décideurs et les parties prenantes du secteur privé. La transition vers des sources d'énergie renouvelables est essentielle pour la transition vers la mobilité électrique en Mongolie car à l'heure actuelle, la fourniture d'énergie dépend fortement du charbon et des combustibles fossiles.

53. Le secrétariat a apporté un appui stratégique à Sri Lanka pour accélérer la transition vers la mobilité électrique. Des consultations avec les parties prenantes ont été menées, des études techniques ont été réalisées et un projet de

[36] Sudhir Gota et Cornie Huizenga, *The Contours of a Net Zero Emission Transport Sector in Asia*, p. 4.

[37] Asian Transport Outlook, « Tracking transport and climate change indicators in Asia and the Pacific 2000-2020 » (2022), p. 13.

[38] Voir www.unescap.org/projects/asia-pacific-initiative-on-electric-mobility.

politique nationale sur la mobilité électrique a été élaboré et doit encore être examiné et adopté. Pour renforcer les capacités nécessaires à la transition vers la mobilité électrique dans les transports publics, le secrétariat mène actuellement un projet visant à aider les Gouvernements des Philippines, de la République démocratique populaire lao, de Sri Lanka et du Tadjikistan à faire le point sur les modèles de financement des véhicules électriques et la diffusion des techniques et pratiques relatives aux infrastructures de recharge. L'un des objectifs du projet est d'aider les États membres concernés à déployer des systèmes pilotes de bus électriques d'ici à la fin de 2026.

IV. Possibilités d'action pour améliorer la durabilité et la résilience des systèmes de transport public urbain

54. Les administrations locales peuvent jouer un rôle central dans la mise en place de systèmes de transport public durables, inclusifs, sûrs et accessibles pouvant résister aux effets des phénomènes climatiques. Elles peuvent adopter des plans d'action pour le climat centrés spécifiquement sur le transport, en veillant à ce que les futurs projets tiennent compte des risques climatiques dès le début. De plus, les pouvoirs publics au niveau national doivent soutenir les administrations locales en mettant en place des incitations à investir dans les infrastructures vertes, comme les réseaux électriques intelligents et l'électrification des systèmes de transport. Des codes de la construction plus stricts doivent également être adoptés pour veiller à ce que les nouvelles infrastructures soient résilientes face aux futurs risques[39]. La coordination entre les autorités nationales et locales est essentielle si l'on veut que les politiques soient effectivement appliquées aux différents niveaux de gouvernement.

55. Pour les gouvernements et les institutions, la difficulté consiste à renforcer non seulement leurs capacités d'élaboration des politiques mais également leur aptitude à mettre en œuvre des politiques de résilience et de durabilité. Pour ce faire, des mécanismes de financement plus stables et novateurs sont nécessaires afin de garantir l'investissement dans des infrastructures et des services de transport public durables et résilients. Des mécanismes de coordination et d'échange d'informations entre les secteurs, notamment la planification urbaine, le transport, l'énergie et le financement, sont également nécessaires.

56. Au vu de ces tendances de fond, à sa huitième session, le Comité des transports a pris note des évolutions récentes et des progrès réalisés dans les domaines du transport urbain, de la mobilité à faible émission de carbone et de la sécurité routière et engagé les États membres à promouvoir l'innovation dans les systèmes de transport urbain des villes de la région Asie-Pacifique, à soutenir la transition vers une mobilité à faible émission de carbone et à intensifier les efforts visant à promouvoir et à améliorer la sécurité routière dans la région.

57. Même si les moyens d'action présentés ci-dessous ne constituent pas une liste exhaustive, ils peuvent guider les décideurs, les responsables de la planification des transports, les autorités de transport et les autres parties prenantes en vue d'améliorer la durabilité et la résilience des systèmes de transport public urbain.

[39] OCDE, *Des infrastructures pour un avenir résilient face au changement climatique* (Paris, 2024).

A. Élaborer des plans de transport public complets et intégrés

58. À sa huitième session, le Comité des transports a pris note de l'action menée par les États membres pour mettre en œuvre des politiques de transport urbain qui amélioraient la sécurité routière et tenait compte de l'inclusion sociale. Il a également engagé les États membres à promouvoir l'innovation dans les systèmes de transport urbain. Dans ce contexte, les administrations nationales et locales doivent s'engager à long terme et adopter une approche globale de la planification intégrée des transports publics afin de s'éloigner de la mobilité individuelle dominée par les véhicules privés. Une stratégie de transport public devrait intégrer l'aménagement du territoire à la planification des transports publics, privilégier les modes de transport non motorisés et sobres en carbone, concevoir des stations de transfert intermodales, décourager l'utilisation des modes de transport privés et individuels et tirer parti de l'utilisation des technologies de transport numériques et d'autres technologies de transport émergentes.

B. Améliorer la sécurité routière dans les villes

59. À sa huitième session, le Comité des transports a instamment prié les États membres de poursuivre et d'intensifier les efforts visant à promouvoir et à améliorer la sécurité routière dans la région. Pour ce faire, les administrations nationales et locales devraient envisager de prendre les mesures suivantes : adopter une approche systémique de la sécurité ; élaborer et mettre en œuvre des plans d'action nationaux sur la sécurité routière ; mettre l'accent sur la sécurité des usagers vulnérables de la route ; renforcer les cadres législatifs, notamment en matière de contrôle de la vitesse en ville ; construire des infrastructures urbaines sûres ; mobiliser des ressources pour les interventions en matière de sécurité routière ; améliorer la qualité des données pour des politiques efficaces fondées sur des données probantes ; encourager la coopération régionale et internationale.

60. Compte tenu de la part importante des accidents mortels impliquant des usagers de la route vulnérables dans les villes de l'Asie et du Pacifique, les administrations nationales et locales doivent intensifier les efforts visant à améliorer la sécurité routière, en particulier la sécurité des véhicules motorisés à deux ou trois roues. Les mesures qui permettraient de réduire le nombre d'accidents et de décès dans les zones urbaines sont notamment les suivantes : améliorer l'accès aux transports publics ; adopter des politiques exhaustives qui privilégient la sécurité des piétons, des cyclistes et des conducteurs de deux-roues ; concevoir des infrastructures routières, des trottoirs et des voies cyclables en respectant des normes de sécurité plus strictes ; appliquer strictement les règles de circulation routière, y compris le port du casque ; planifier des programmes ciblés de sensibilisation.

C. Tirer parti des technologies et innovations en matière de transports intelligents

61. Les systèmes de transport intelligents reposent sur une combinaison de technologies diverses pour améliorer la durabilité de la mobilité. Ces systèmes peuvent aider à accroître l'efficacité, la sécurité et l'efficience de la mobilité urbaine et contribuer à la réalisation des cibles de réduction à zéro des émissions. Ils peuvent également aider à réduire les embouteillages, à optimiser les itinéraires, à fournir des informations actualisées sur l'état des routes et à réduire au minimum les effets sur l'environnement. Ils englobent par exemple les systèmes de péage électronique et de pesage en mouvement, qui permettent de

rationaliser le trafic et de gérer efficacement la charge des véhicules. La mobilité intelligente contribue à réduire la dépendance à l'égard des véhicules privés et à faire progresser l'utilisation des transports publics. À sa huitième session, le Comité des transports a pris note des principaux éléments de la feuille de route régionale visant à soutenir la coopération à l'échelle de la région en vue d'un déploiement plus large de systèmes de transport intelligents et durables en Asie et dans le Pacifique[40], que les États membres peuvent utiliser, sur une base volontaire, pour élaborer et mettre en œuvre leurs plans et stratégies en matière de transport intelligent.

D. Améliorer l'accessibilité et l'inclusion sociale

62. Les administrations nationales et locales doivent intégrer l'aménagement urbain au développement du transport public à l'aide du concept d'aménagement axé sur le transport en commun et étendre les systèmes de transport public à toutes les communautés. Lorsque c'est possible, la prestation de services à la demande peut également accroître l'accessibilité des systèmes de transport public.

63. À sa huitième session, le Comité des transports a pris note des orientations mises au point par le secrétariat relatives à l'amélioration de l'inclusion sociale et des innovations dans les systèmes de transport urbain des villes de la région Asie-Pacifique[41]. Les cinq orientations sont les suivantes : a) collecter et analyser des données en temps voulu ; b) intégrer l'inclusion sociale dans les transports urbains ; c) intégrer l'innovation en matière de transport au service de l'inclusion sociale ; d) améliorer les activités de renforcement des capacités et de sensibilisation ; e) promouvoir des consultations et une collaboration inclusives.

E. Privilégier la résilience et l'adaptation aux catastrophes

64. Dans le secteur des transports, l'action climatique est fortement axée sur l'atténuation. Il est nécessaire de privilégier la résilience et l'adaptation compte tenu de l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des phénomènes climatiques. Dans le cadre de la planification de l'adaptation, les compromis entre les coûts de l'adaptation et les avantages à long terme doivent être chiffrés. Les mesures efficaces d'adaptation demandent des ressources financières considérables et les mécanismes de financement sont essentiels pour veiller à ce que les systèmes de transport public soient résilients face aux changements climatiques et aux catastrophes. La planification de la résilience est fondamentale pour préparer les systèmes de transport public aux effets croissants des changements climatiques, tels que ceux des inondations, des vagues de chaleur et des tempêtes plus fréquentes et plus violentes. Les administrations locales doivent investir dans la modernisation des infrastructures de transport pour garantir leur résistance à ces phénomènes. Les stratégies clefs consistent notamment à surélever les routes et les voies ferrées dans les zones inondables, à installer des réseaux d'évacuation des eaux pour empêcher l'accumulation de l'eau et à utiliser des matériaux plus durables lors de la construction. L'aménagement urbain joue un rôle tout aussi important. En intégrant la planification du transport à l'aménagement du territoire, les administrations locales peuvent améliorer l'accessibilité tout en veillant à ce que les systèmes soient construits en gardant à l'esprit les risques climatiques et de catastrophe. Par exemple, l'aménagement axé sur le transport en commun peut contribuer à réduire la dépendance à l'égard des

[40] ESCAP/CTR(8)/4.

[41] ESCAP/CTR(8)/6.

véhicules et promouvoir la mobilité durable, qui est essentielle à la fois pour l'adaptation aux changements climatiques et pour l'atténuation de leurs effets.

F. Promouvoir les transports publics sobres en carbone

65. Selon une analyse des contributions déterminées au niveau national prévues dans l'Accord de Paris, la transition vers la mobilité électrique, l'utilisation de combustibles de substitution et le développement des transports publics font partie des politiques et des stratégies prioritaires. De plus, les gouvernements ont fixé des objectifs concernant la part des véhicules électriques dans les ventes de véhicules neufs, par exemple 25 % au Népal d'ici à 2025 et 30 % d'ici à 2030 en Thaïlande. Cependant, les tendances actuelles montrent que ces objectifs sont difficiles à atteindre. À sa huitième session, le Comité des transports a encouragé les membres et les membres associés à continuer de soutenir des projets sur la transition vers une mobilité à faible émission de carbone. Les gouvernements doivent aligner leurs politiques et leurs processus nationaux relatifs au transport et au transport public sur les engagements mondiaux tels que le Programme de développement durable à l'horizon 2030 et l'Accord de Paris. Ils ont l'occasion d'actualiser leurs objectifs et leurs cibles de réduction des émissions de carbone dans le cadre de la mise à jour de 2025 de leurs contributions déterminées au niveau national. La Décennie des Nations Unies pour les transports durables, proclamée par l'Assemblée générale pour la période de dix ans commençant le 1er janvier 2026, offrira des possibilités supplémentaires. Un plan de mise en œuvre est en cours d'élaboration par le Département des affaires économiques et sociales du Secrétariat en collaboration avec les commissions régionales et en consultation avec les États Membres, le système des Nations Unies, les organisations intergouvernementales et d'autres parties prenantes[42].

G. Mobiliser le financement vert et promouvoir la coopération régionale en matière de transports publics

66. Les gouvernements, les organisations internationales et les investisseurs privés doivent collaborer pour trouver des solutions de financement novatrices en vue de financer la transition vers le transport urbain durable et résilient. Diverses méthodes et sources sont généralement employées pour soutenir les projets dans le secteur des transports, notamment le financement public, les subventions, les emprunts et les prêts, les obligations vertes, le financement de l'action climatique et les partenariats public-privé[43]. Par exemple, plusieurs villes asiatiques, dont Thimphou, ont eu recours au financement international de l'action climatique du Fonds vert pour le climat afin d'appuyer des initiatives en faveur du transport durable. Les administrations locales utilisent également les recettes des péages urbains et des programmes de tarification du carbone pour financer la modernisation des infrastructures de transport urbain. De plus, à la vingt-neuvième session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, la communauté internationale s'est engagée à mobiliser collectivement 300 milliards de dollars par an pour le financement de l'action climatique dans les pays en développement. Il est néanmoins toujours nécessaire d'aider les pays en développement et les villes à accéder à ces fonds. En outre, les administrations nationales et locales tireraient parti d'un appui au renforcement des capacités pour mettre au point des projets

[42] Résolution 78/148 de l'Assemblée générale.

[43] Partenariat pour des transports écologiques, à faible émission de carbone, « SLoCaT transport, climate and sustainability global status report: 3rd edition – module 5: financing sustainable transport in times of limited budgets – overview » (Bruxelles, 2023), p. 370.

de transport public susceptibles d'être financés. Il faut augmenter le nombre de projets de transport soutenus par le financement de l'action climatique et les mécanismes pour un développement propre. Étant donné que la disponibilité des énergies renouvelables est étroitement liée au transport public durable, les projets transversaux couvrant les secteurs de l'aménagement urbain, des transports et de l'énergie sont importants.

67. Étant donné que les États membres et les villes sont à différents stades de la mise en place de systèmes de transport public durables et résilients, il est possible de mettre en commun les connaissances, les meilleures pratiques, les données d'expérience et les ressources ainsi que d'améliorer l'apprentissage entre pairs. En ce qui concerne l'intégration des modes de transport public, les administrations locales pourraient s'inspirer des expériences de Séoul, de Singapour et de Tokyo, ainsi que de Hong Kong (Chine). Les gouvernements nationaux pourraient tirer des enseignements utiles de l'expérience de la Chine et de l'Inde dans la planification de la mobilité électrique dans les transports publics et la transition vers la mobilité électrique. Le secrétariat et les partenaires de développement devraient continuer de faciliter les échanges et l'apprentissage aux niveaux national et local. L'Initiative Asie-Pacifique sur la mobilité électrique peut servir de plateforme au partage des expériences. Le Réseau pour l'éducation et la recherche en matière de transports[44], créé en 2021, sert, sur une base volontaire, de mécanisme de coordination et de facilitation du partage des connaissances et de mise en réseau entre les instituts de recherche sur le transport et les parties prenantes de la recherche et de la formation en matière de transport durable. Le secrétariat a également comme objectif de se servir du Réseau pour planifier davantage de manifestations afin que les acteurs du transport urbain, les praticiens, les chercheurs et les institutions académiques puissent échanger leurs expériences.

V. Questions portées à l'attention de la Commission

68. La Commission souhaitera peut-être prendre note des activités menées en vue de soutenir le développement des systèmes de transport urbain durable dans la région et des pistes d'action qui contribuent à améliorer la durabilité et la résilience des systèmes de transport public urbain présentées dans le présent document et communiquer au secrétariat des orientations sur ses activités futures.

[44] Voir www.unescap.org/projects/tren.