

**Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique****Soixante-dix-neuvième session**

Bangkok et en ligne, 15-19 mai 2023

Points 2 a) et c) de l'ordre du jour provisoire\*

**Thème : « Accélération de l'action climatique en Asie et dans le Pacifique pour le développement durable » :****Débat général****Stimulation du financement et de l'investissement dans le domaine du climat****Résumé de l'étude thématique sur l'accélération de l'action climatique en Asie et dans le Pacifique pour le développement durable****Note du secrétariat***Résumé*

La nécessité d'une ambition et d'une action climatiques fortes n'est nulle part aussi urgente que dans la région Asie-Pacifique où les changements climatiques et les catastrophes d'origine climatique sont une menace constante et de plus en plus pesante pour le développement, fragilisent souvent les résultats durement acquis en matière de développement et alimentent les moteurs sous-jacents de la pauvreté et des inégalités sociales en faisant peser une charge disproportionnée sur les pauvres et les autres groupes vulnérables. En 2022, les pays de l'Asie et du Pacifique ont connu des catastrophes d'origine climatique sans précédent, notamment des vagues de chaleur, des sécheresses, des typhons et des inondations. Si les pertes économiques ont été considérables en Australie, en Chine, en Inde et en République de Corée, par exemple, les effets les plus dévastateurs ont été ressentis au Pakistan où 33 millions de personnes ont été déplacées par les inondations. Qui plus est, la région est à l'origine de plus de la moitié des émissions mondiales de gaz à effet de serre, une part qui continue d'augmenter en raison des modes de développement à forte intensité de combustibles fossiles suivis par de nombreux pays de la région.

Le présent document recense les transformations nécessaires pour que l'Asie et le Pacifique puissent tendre vers un avenir à zéro émission nette de carbone à l'appui du développement durable. Il donne un aperçu du contexte régional des changements climatiques et dresse la liste des politiques et des mesures qui pourraient être prises dans différents secteurs de l'économie pour soutenir le programme mondial pour le climat tout en réalisant de grandes avancées économiques, sociales et environnementales. Pour réduire l'écart entre les besoins et les perspectives en matière de réduction des émissions dans les secteurs clés, il faut s'efforcer de s'éloigner des combustibles fossiles en faveur des sources d'énergie renouvelable. Certains pays de la région agissent dans ce sens, mais des stratégies viables sont encore à explorer. La mobilité et les solutions logistiques à

\* ESCAP/79/1/Rev.2.

faible émission de carbone sont essentielles pour accélérer l'innovation, développer des technologies et exploiter des carburants plus écologiques. L'évolution vers des solutions de transport à faible émission de carbone nécessite une approche intégrée de l'utilisation des terres et de la planification urbaine, car la région Asie-Pacifique se motorise rapidement. En outre, les gouvernements doivent stimuler le secteur du commerce et de l'investissement intelligents sur le plan climatique afin de pouvoir décarboniser les industries qui sont connues pour exporter des biens à forte intensité de carbone. Le commerce et l'investissement devraient être utilisés comme des multiplicateurs de force pour lutter contre les changements climatiques, mais ils sont encore absents du paysage climatique régional actuel. Le présent document comprend également des informations sur les besoins de financement liés au climat dans la région et aborde le manque de données pour un meilleur suivi. Étant donné qu'une coopération régionale renforcée est nécessaire pour une action climatique plus rapide et plus audacieuse en faveur du développement durable dans la région, des possibilités d'action sont présentées.

La Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique est invitée à prendre note du présent document, à approuver les recommandations qui y figurent et à donner des orientations au secrétariat concernant ses activités futures.

## I. Répondre à l'urgence climatique

1. L'Asie et le Pacifique entrent dans la course à l'objectif zéro émission nette dans des circonstances difficiles. La pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) et la crise économique qui en a découlé ont bouleversé la vie des habitants de la région et plongé 85 millions de personnes dans l'extrême pauvreté. La crise en Ukraine a perturbé les chaînes d'approvisionnement mondiales, fait grimper l'inflation et engendré une incertitude malvenue. Elle a entraîné une volatilité des prix des denrées alimentaires et des produits de base, une dépréciation des monnaies et un environnement financier contraignant. Les décideurs se concentrent sur la reprise économique, le soutien à la croissance et la création d'emplois. Pourtant, l'ampleur de l'urgence climatique est telle que l'action climatique ne peut être reportée. Les mesures visant à assurer la transition des économies vers une faible intensité de carbone et à les rendre résistantes aux changements climatiques et plus inclusives doivent être au cœur de l'action post-pandémique de la région.

2. Même si l'urgence climatique est mondiale, c'est en Asie et dans le Pacifique que la nécessité d'accroître l'ambition pour répondre aux changements climatiques est la plus pressante. Au cours des 60 dernières années, les températures dans la région ont augmenté plus rapidement que la moyenne mondiale. Les phénomènes météorologiques extrêmes et imprévisibles et les risques naturels sont devenus plus fréquents et plus intenses. Les cyclones tropicaux, les vagues de chaleur, les inondations et les sécheresses ont causé des pertes tragiques en vies humaines, déplacé des communautés, porté atteinte à la santé des populations et plongé des millions de personnes dans la pauvreté. Sur les dix pays les plus touchés par ces catastrophes, six se trouvent dans la région, où les systèmes alimentaires sont perturbés, les économies bouleversées et les sociétés ébranlées. S'ils ne sont pas maîtrisés, les changements climatiques exacerberont les tensions liées aux crises qui se chevauchent actuellement et compromettront le développement durable.

3. En l'absence de mesures résolues, les changements climatiques resteront un moteur déterminant de la pauvreté et des inégalités dans la région. La plupart des pays de l'Asie et du Pacifique sont insuffisamment préparés. Ils ne disposent pas des moyens financiers de soutenir les efforts d'adaptation et d'atténuation, ni des données nécessaires pour guider l'action climatique. Les infrastructures et les services existants ne sont pas suffisamment résilients face

aux aléas climatiques. On estime que les pertes économiques annuelles moyennes causées par les risques naturels et biologiques s'élèvent à 780 milliards de dollars dans l'ensemble de la région<sup>1</sup>. Ces pertes devraient atteindre 1 100 milliards de dollars selon un scénario modéré et 1 400 milliards de dollars selon le pire scénario. En termes de part du produit intérieur brut, les petits États insulaires en développement du Pacifique, sur lesquels pèse déjà la plus grosse part des risques naturels et biologiques, devraient subir les pertes économiques les plus importantes.

4. L'Asie et le Pacifique ont représenté plus de la moitié des émissions mondiales de gaz à effet de serre en 2020. La part de la région continue d'augmenter à mesure que la population s'accroît et que les économies continuent d'être alimentées par les combustibles fossiles. Les émissions ont plus que doublé depuis 1990, sous l'effet des secteurs de la production d'électricité, de la fabrication et des transports. Selon le sixième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat et la Base de données relative aux émissions pour la recherche atmosphérique mondiale<sup>2</sup>, la région a représenté 57 % des émissions mondiales dues à la combustion de combustibles en 2020, dont les trois cinquièmes provenaient du charbon. La part de l'industrie manufacturière et de la construction dans les émissions régionales de gaz à effet de serre est deux fois plus élevée que dans le reste du monde. Les émissions régionales liées aux transports ont entraîné une augmentation de 40 % des émissions de gaz à effet de serre ces dix dernières années en raison de l'augmentation de la demande de transport de passagers et de marchandises.

5. Les émissions mondiales de gaz à effet de serre doivent être réduites de 45 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 2010 si l'on veut limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels et respecter l'Accord de Paris. La réalisation de cet objectif dépend de la trajectoire des émissions de gaz à effet de serre de l'Asie et du Pacifique. Pourtant, la somme des mesures menées par les pays dans le cadre des contributions déterminées au niveau national en vue de réduire les émissions et de s'adapter aux changements climatiques n'est pas à la hauteur de l'ambition requise. Dans les faits, on prévoit une augmentation de 16 % des émissions de gaz à effet de serre par rapport aux niveaux de 2010, ce qui est bien loin des réductions nécessaires.

6. Les plans d'adaptation et les systèmes d'alerte rapide réduisent la vulnérabilité aux effets des changements climatiques et offrent un énorme retour sur investissement. L'investissement dans des systèmes d'alerte rapide en vue d'atténuer les risques climatiques, d'éviter les crises humanitaires et de protéger les acquis du développement est une nécessité immédiate. Ces systèmes ont permis de diviser le nombre de morts par plus de 100 au cours des quatre dernières décennies au Bangladesh et d'atténuer les dégâts causés par ces catastrophes en aidant les communautés à déplacer leurs propriétés et leurs biens vers des zones plus sûres. Pourtant, les systèmes d'alerte précoce existants sont tout simplement insuffisants, ce qui signifie que trop de personnes restent exposées aux risques, en particulier dans les petits États insulaires en développement. Une des priorités est de garantir que les systèmes d'alerte rapide couvrent toutes les communautés en Asie et dans le Pacifique.

---

<sup>1</sup> Portail Asie-Pacifique sur les risques et la résilience, disponible à l'adresse suivante : <https://rrp.unescap.org/>.

<sup>2</sup> Voir <https://edgar.jrc.ec.europa.eu/>.

Le coût de l'inaction est largement supérieur au coût de l'extension de la couverture des systèmes d'alerte précoce multidangers.

## II. Comblent les écarts d'émissions dans les secteurs clefs

### A. Accélérer la transition énergétique

7. Selon l'Agence internationale de l'énergie<sup>3</sup>, les combustibles fossiles ont représenté 85 % de l'approvisionnement en énergie primaire de la région en 2020. Le charbon a compté pour plus de 40 % de l'approvisionnement total en énergie, mais a été responsable de plus de 60 % des émissions de dioxyde de carbone liées à l'énergie dans la région. Un tiers des émissions de la région étaient dues au gaz naturel et au pétrole. Pour limiter la hausse des températures à 1,5 °C, le pétrole et le gaz doivent être substantiellement réduits d'ici à 2050 et le charbon complètement éliminé.

8. L'adoption rapide des énergies renouvelables exige de restructurer les systèmes énergétiques nationaux, de développer de nouvelles capacités techniques et d'investir substantiellement dans l'approvisionnement et les infrastructures. À l'heure actuelle, les investissements sont insuffisants et des engagements plus ambitieux sont nécessaires pour éliminer progressivement les combustibles fossiles, développer les énergies renouvelables et améliorer l'efficacité énergétique, ce qui demande d'allouer davantage de ressources financières dans ce domaine. Il existe dans les contributions déterminées au niveau national existantes un écart important entre les engagements inconditionnels des pays et leurs engagements conditionnels qui rendraient l'objectif de 1,5 °C réalisable. Dans les pays les moins avancés, l'appui technique et financier international reste essentiel pour combler ce fossé, mais il doit encore se matérialiser à l'échelle requise.

9. Les réseaux électriques transfrontières peuvent accroître la part des énergies renouvelables. L'augmentation de la part de l'énergie renouvelable demande également de renforcer la flexibilité et la réactivité des réseaux. L'amélioration de la connectivité transfrontière et du commerce multilatéral de l'énergie permettrait d'accroître le recours à l'énergie éolienne et solaire. Elle élargirait la zone d'équilibre entre l'offre et la demande d'électricité, rendant ainsi les énergies renouvelables plus abordables et plus accessibles. Ce type de marché transfrontière de l'électricité nécessite des cadres favorables, notamment des accords intergouvernementaux sur la coopération et l'interconnexion énergétiques, ainsi que la coordination et l'harmonisation des politiques institutionnelles et des régimes réglementaires. Le secrétariat propose donc d'élaborer un cadre régional de couloir d'énergie verte afin d'arrêter des scénarios de développement des énergies renouvelables grâce aux systèmes électriques transfrontières. Ce cadre comprendrait des principes visant à aligner la connectivité du réseau électrique sur les programmes nationaux de développement durable. Il est également nécessaire de renforcer les institutions multilatérales pour mettre en place et réguler les mécanismes du marché et coordonner les opérations du système électrique.

10. La forte dépendance du secteur industriel à l'égard des combustibles fossiles est un obstacle majeur, en particulier en ce qui concerne la production d'acier et de ciment. L'électrification est cruciale, notamment l'utilisation de fours électriques pour traiter l'acier recyclé ou le passage à des méthodes de

---

<sup>3</sup> Bases de données World Energy Statistics and Balances. Disponibles à l'adresse suivante : <http://www.iea.org/data-and-statistics/data-product/world-energy-statistics-balances> (page consultée le 5 décembre 2022).

production basées sur l'hydrogène. Dans tous les secteurs industriels, les gouvernements devraient encourager la recherche-développement ainsi que l'adoption de technologies à faible teneur en carbone.

11. L'amélioration de l'efficacité énergétique peut réduire les émissions de gaz à effet de serre tout en répondant à la demande croissante d'énergie. En 2020, l'intensité d'émission de carbone de la région était supérieure à celle de toutes les autres régions et dépassait de 27 % la moyenne mondiale selon les données de l'Agence internationale de l'énergie et de la Banque mondiale<sup>4</sup>. L'amélioration de l'efficacité énergétique est un moyen rentable de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de répondre à la demande croissante d'énergie, de limiter l'exposition aux fluctuations des prix de l'énergie et de soutenir la sécurité énergétique. Le renforcement de l'ambition des normes minimales de rendement énergétique et de leur application pourrait permettre d'améliorer de manière significative l'efficacité énergétique de l'éclairage, des appareils et des équipements et de retirer du marché les technologies inefficaces. Pour être efficaces, les normes minimales de rendement énergétique doivent être complétées par des politiques visant à encourager l'adoption de produits efficaces. Des normes minimales de rendement énergétique relatives aux climatiseurs, à l'éclairage, aux réfrigérateurs et aux chaudières pourraient permettre de réaliser l'essentiel des économies d'énergie liées aux appareils. L'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) s'efforce d'harmoniser les normes minimales de rendement énergétique et de normaliser l'étiquetage. Le reste de la région pourrait s'inspirer de ces initiatives.

12. Pour réduire les émissions de carbone dans le secteur de la construction, il est essentiel de faire évoluer les réglementations relatives au rendement énergétique vers la réduction à zéro des émissions pour les nouvelles constructions d'ici à 2030 et de moderniser le parc immobilier existant. Les organismes nationaux et locaux de réglementation de la construction devraient soutenir cette initiative en élaborant et en appliquant des réglementations obligatoires fondées sur les conditions climatiques locales afin d'accélérer les progrès. Actuellement, la plupart des pays de la région ne disposent pas de règles relatives au rendement énergétique des bâtiments. Le secteur de la construction doit faire l'objet de normes de rendement énergétique, de règles en matière d'énergies renouvelables et d'une évaluation de l'empreinte carbone des matériaux et des activités de construction.

13. L'analyse des risques climatiques et la planification sont nécessaires pour renforcer la résilience climatique des systèmes énergétiques existants et futurs. Les centrales et les réseaux électriques de la région sont exposés à des risques multiples, et les changements climatiques altèrent les conditions environnementales, ce qui a des répercussions à plus long terme sur les systèmes énergétiques régionaux. L'hydroélectricité, qui représente la plus grande part de la capacité installée d'énergie renouvelable de la région, devient de moins en moins fiable. L'analyse des risques climatiques et la planification sont donc nécessaires pour toutes les économies. Leur utilisation en vue de moderniser les infrastructures existantes peut contribuer à protéger les systèmes énergétiques contre les changements climatiques, à accroître l'efficacité et la capacité de production et à offrir une plus grande souplesse au réseau.

---

<sup>4</sup> Voir [https://asiapacificenergy.org/apef/index.html#main/lang/en/graph/10/type/0/sort/0/time/\[min,max\]/indicator/\[2872:5886\]/geo/\[ASPA,WORLD,AFRICA,EURO,LAAC,NOAM,OTCA\]/legend/1/inspect/0](https://asiapacificenergy.org/apef/index.html#main/lang/en/graph/10/type/0/sort/0/time/[min,max]/indicator/[2872:5886]/geo/[ASPA,WORLD,AFRICA,EURO,LAAC,NOAM,OTCA]/legend/1/inspect/0).

## B. Assurer la transition vers une mobilité et une logistique à faible émission de carbone

14. Mettre le secteur des transports sur la voie de la réduction des émissions de carbone reste difficile. Le secteur est fragmenté et alimenté principalement par le pétrole. Pour parvenir à un niveau net d'émissions de carbone nul d'ici à 2050, les émissions de dioxyde de carbone provenant des transports doivent diminuer d'au moins 3 % par an. En Asie et dans le Pacifique, les émissions dues aux transports ont augmenté de 200 % ces trente dernières années en raison de la croissance rapide de la demande de transport de passagers et de marchandises. Les émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport représentent 27 % des émissions totales de la région et sont supérieures à la moyenne mondiale. Selon les prévisions du Forum international des transports, la demande de transport devrait augmenter de 150 % entre 2015 et 2050, ce qui entraînera une hausse rapide des émissions de dioxyde de carbone liées au transport en l'absence d'une transition rapide vers des solutions de transport à faible émission de carbone<sup>5</sup>.

15. Il est néanmoins possible d'engager le secteur des transports sur la voie de la réduction des émissions de carbone en Asie et dans le Pacifique en réduisant les distances de transport grâce à la planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports et en apportant des changements dans le choix des itinéraires, en passant à des modes de transport durables dont les émissions de carbone sont faibles ou nulles et en améliorant l'efficacité des véhicules et des carburants. Les mesures doivent être axées sur cinq grands domaines : a) l'amélioration de la conception, de l'exploitation et de la planification des systèmes de transport ; b) l'électrification ; c) les combustibles et l'énergie à faible teneur en carbone ; d) l'évolution des modes de transport ; e) l'innovation et la transposition à grande échelle. En fin de compte, les mesures doivent modifier les habitudes de déplacement des passagers et les opérations logistiques dans le secteur du transport de marchandises, tout en améliorant l'efficacité des véhicules, des carburants et des systèmes.

16. Il est nécessaire d'agir immédiatement pour mettre au point et intégrer un ensemble important de mesures climatiques liées aux transports dans les contributions déterminées au niveau national et pour guider la transition du secteur vers un bilan carbone net nul. La planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports doit prendre en compte les options de transport public qui réduisent les distances parcourues et modifient les comportements si l'on veut réduire les émissions de dioxyde de carbone liées au transport de passagers. Pour ce faire, il faudrait lier les services de transport public à des infrastructures améliorées pour les piétons et les cyclistes et mettre à la disposition du public et des particuliers des technologies de pointe pour les véhicules alimentés par des carburants renouvelables. Cette intégration encouragerait l'utilisation des transports publics et améliorerait l'efficacité des réseaux de transport.

17. L'amélioration du rendement énergétique des véhicules à moteur est essentielle si l'on veut réduire les émissions de dioxyde de carbone. Des normes plus strictes en matière de réduction de la consommation de carburant, étape transitoire avant l'électrification, sont nécessaires. Dans cette optique, l'*ASEAN Fuel Economy Roadmap for the Transport Sector 2018–2025 with Focus on Light-Duty Vehicles* (feuille de route de l'ASEAN sur les économies

---

<sup>5</sup> *Perspectives des transports FIT 2021* (Paris, Organisation de coopération et de développement économiques, 2021).

de carburant dans le secteur des transports 2018-2025 axée sur les véhicules légers)<sup>6</sup> vise à transformer le marché des véhicules légers dans la région de l'ASEAN en l'un des plus économes en carburant du monde. Elle a pour objectif de réduire la consommation moyenne de carburant des nouveaux véhicules légers vendus dans la région de l'ASEAN de 26 % entre 2015 et 2025. L'électrification des véhicules à deux et trois roues en Asie et dans le Pacifique est déjà bien avancée, notamment en Chine et en Inde. Les interventions stratégiques et les progrès technologiques ont permis de réduire le coût des véhicules électriques et les frais qu'ils entraînent, d'augmenter l'autonomie de ce type de véhicule et d'accélérer le chargement des batteries. Le marché des autobus électriques est également en pleine croissance. Selon l'Agence internationale de l'énergie, la Chine en compte près de 600 000 et les ventes de bus électriques en Inde, au Japon et en République de Corée ont augmenté de manière exponentielle<sup>7</sup>.

18. Le secteur du transport de marchandises, en particulier le transport de marchandises sur de longues distances, est plus difficile à mettre sur la voie de la réduction des émissions de carbone que le secteur du transport de passagers. Bien que certains pays de la région aient commencé à mettre en œuvre des mesures climatiques dans ce domaine, il convient d'accorder une plus grande priorité au transport de marchandises. Il est essentiel de mettre en place des mesures d'incitation appropriées à destination du secteur privé afin de réduire les émissions liées au transport de marchandises. Le transport routier de marchandises est le mode de transport de marchandises principal dans la plupart des pays et représente la deuxième source d'émissions mondiales de dioxyde de carbone dans le secteur des transports, après le transport routier de passagers. La réduction des émissions du transport routier de marchandises passe par l'amélioration de l'efficacité énergétique et du rendement des véhicules, ainsi que des normes de performance. Le passage du transport de marchandises de la route au rail est un autre moyen efficace de réduire le coût en carbone du transport, car le rail ne consomme qu'un tiers du carburant utilisé par le fret routier.

19. Les technologies novatrices de transport devraient compléter les mesures visant à accroître l'efficacité énergétique et l'électrification. Il s'agit notamment des systèmes d'information des voyageurs, du paiement automatique aux péages, des péages urbains, des outils numériques de planification des itinéraires en temps réel et du passage des frontières sans contact et sans papier. Les investissements dans l'infrastructure numérique amélioreront la flexibilité et la réactivité des systèmes de transport, mais ils devraient également être associés à des mesures visant à améliorer l'accessibilité et la maîtrise des technologies de l'information. S'ils sont mis en place de manière intelligente, les systèmes de transport novateurs réduiront la consommation d'énergie et les émissions de dioxyde de carbone, ainsi que les encombrements routiers et la pollution atmosphérique.

20. Les mesures visant à décarboniser le secteur des transports devraient améliorer la résilience des infrastructures de transport et fournir des services de transport inclusifs, y compris aux femmes. Les conséquences des changements climatiques et des phénomènes météorologiques extrêmes étant de plus en plus importantes, la communauté et la main-d'œuvre du secteur des transports doivent bénéficier d'une formation adaptée. Des partenariats intersectoriels sur les changements climatiques impliquant tous les niveaux de gouvernance et le secteur privé sont nécessaires pour renforcer les capacités

<sup>6</sup> Association des nations de l'Asie du Sud-Est (Jakarta, 2019).

<sup>7</sup> *Global EV Outlook 2022: Securing Supplies for an Electric Future* (2022).

institutionnelles. L'évaluation des risques climatiques doit être intégrée dans les processus de planification des transports et de conception des infrastructures. Les politiques en faveur de l'égalité femmes-hommes parmi les usagers des transports doivent tenir compte des différences qui marquent les habitudes de déplacement entre les femmes et les hommes. Il est nécessaire d'apporter des changements aux opérations de transport public afin d'adapter les horaires, de mettre en œuvre des règles de sécurité et d'effectuer des analyses de genre sur les politiques de transport.

21. La coopération régionale fondée sur l'échange des meilleures pratiques et de données et d'informations pertinentes aidera les pays à harmoniser leurs politiques de transport à faible émission de carbone afin d'atteindre plus rapidement les objectifs climatiques. C'est dans cette optique que la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique a lancé deux initiatives en 2022 : a) le mécanisme de coopération régionale sur les transports à faible émission de carbone, qui vise à promouvoir la mobilité à faible émission de carbone et à contribuer à la réduction des émissions dues aux transports en aidant les pays à élaborer des politiques relatives à la mobilité à faible émission de carbone, aux technologies d'énergie propre et à la logistique ; b) l'initiative Asie-Pacifique sur la mobilité électrique, qui soutient les pays en développement de la région en leur apportant l'expertise, le savoir-faire technologique et les moyens financiers nécessaires pour passer à des transports à zéro émission nette de carbone. De plus, le Réseau pour l'éducation et la recherche en matière de transports a été lancé en vue de combler le fossé entre la communauté scientifique et les gouvernements.

### **C. Développer des industries à faible émission de carbone**

22. Le secteur industriel, en particulier l'industrie manufacturière et la construction, est le plus grand émetteur de gaz à effet de serre de la région si les émissions sont attribuées en fonction de l'endroit où l'énergie est consommée. La région représente près de trois quarts des émissions mondiales dans l'industrie manufacturière et la construction, ce qui témoigne de son rôle central dans les chaînes de valeur mondiales. Le commerce et l'investissement intelligents sur le plan climatique peuvent accélérer la transition des industries et des processus à forte consommation d'énergie dans l'industrie manufacturière et la construction vers un avenir à faible émission de carbone. Dans un cadre mondial fondé sur des règles, le commerce et les investissements internationaux peuvent soutenir cette transition, notamment grâce à la diffusion de technologies visant à rendre la production moins intensive en carbone.

23. Ces dernières années, l'écart entre les émissions liées à la consommation et celles liées à la production s'est creusé au niveau international. La délocalisation de carbone (le déplacement de la production des pays dotés de politiques environnementales strictes vers des pays aux exigences plus souples) va du reste du monde vers l'Asie et le Pacifique. Cela conduit certains partenaires commerciaux majeurs, comme l'Union européenne, à mettre en place des taxes d'ajustement carbone aux frontières, ce qui devrait influencer les méthodes de production et les flux commerciaux à l'avenir.

24. La suppression des subventions aux combustibles fossiles et la mise en place de mécanismes de tarification du carbone permettent d'internaliser les coûts environnementaux des émissions de gaz à effet de serre et de décourager la délocalisation de carbone. Ces mesures doivent être complétées par la mise en place de technologies de production moins polluantes et la suppression des obstacles au commerce des biens environnementaux, notamment des technologies essentielles à la lutte contre les changements climatiques comme les panneaux solaires et les éoliennes. De nombreux pays ont fixé des normes



d'émission obligatoires pour les importations de véhicules, mis en place des systèmes d'étiquetage énergétique et une certification pour l'approvisionnement en bois légal et durable et interdit le commerce des chlorofluorocarbones, les composés gazeux les plus responsables de la destruction de la couche d'ozone stratosphérique. Ces mesures non tarifaires devraient être renforcées et complétées par l'écoétiquetage.

25. Il est essentiel de tenir compte des questions climatiques dans les accords commerciaux régionaux. Ces questions peuvent comprendre l'intégration de dispositions précises, reproductibles et applicables en matière d'environnement et de climat afin de garantir que le commerce est intelligent sur le plan climatique. Quatre-vingt-cinq pour cent des accords commerciaux régionaux signés depuis 2005 par au moins un pays de la région Asie-Pacifique comportent des dispositions liées au climat. Ces mesures ont favorisé les échanges de biens, de services et de technologies climatiques et n'ont pas nui aux exportations des pays en développement. L'élargissement des accords commerciaux régionaux afin d'inclure un maximum de biens ayant des effets bénéfiques sur le climat pourrait permettre d'obtenir d'autres avantages. Des engagements contraignants visant à empêcher les subventions aux combustibles fossiles doivent y être inclus.

26. Bien que les investissements étrangers directs (IED) respectueux du climat puissent contribuer à la lutte contre les changements climatiques, les investissements dans l'adaptation aux changements climatiques et l'atténuation de leurs effets ont été répartis de manière inégale dans la région. Les pays développés et les grands pays en développement de la région ont été les principaux bénéficiaires des IED. Les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement n'ont reçu aucun IED lié à l'action climatique depuis 2011. Les organismes de promotion de l'investissement des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement ont besoin d'aide pour attirer et faciliter les IED liés au climat. Des indicateurs adaptés sont nécessaires pour estimer, évaluer et mesurer les caractéristiques des investissements relatives au climat.

27. Il n'est pas possible d'engager les industries sur la voie de la réduction des émissions de carbone sans la participation active du secteur privé ou sans intégrer la durabilité dans les activités des entreprises. Le nombre d'entreprises publiant des rapports sur le développement durable et comptabilisant les émissions de gaz à effet de serre a considérablement augmenté ces dernières années. Certaines ont mis en place un prix interne du carbone pour réduire la dépendance à l'égard des combustibles fossiles. La tarification interne du carbone a gagné du terrain dans les entreprises au cours des dernières années, avec 796 entreprises asiatiques qui utilisent ou prévoient d'utiliser une tarification interne du carbone, selon CDP Worldwide<sup>8</sup>. Les possibilités offertes au secteur privé comprennent l'augmentation de la productivité des ressources, le maintien des budgets pour investir dans les technologies à faible teneur en carbone et l'intégration des coûts du carbone dans les décisions d'achat et d'investissement.

### **III. Financer l'action climatique et mesurer les progrès accomplis**

#### **A. Financer la transition vers la neutralité carbone**

28. Le financement est le facteur qui permet aux décideurs politiques de mettre en œuvre l'action climatique. Un programme de financement audacieux pourrait accroître la résilience des pays en développement de l'Asie et du

<sup>8</sup> *Putting a Price on Carbon: the State of Internal Carbon Pricing by Corporates Globally* (2021).

Pacifique face aux catastrophes liées au climat et réparer les dommages causés au milieu naturel et à la biodiversité. À cette fin, il est nécessaire d'augmenter considérablement les financements et de redéfinir les priorités de l'allocation des rares capitaux dans le contexte de la réduction de la marge de manœuvre budgétaire, de la vulnérabilité croissante de la dette, de la forte pression inflationniste et du resserrement des conditions financières.

29. Les besoins de financement de l'action climatique en Asie et dans le Pacifique sont considérables. Selon une estimation approximative, les besoins financiers annuels moyens pour concrétiser les contributions déterminées au niveau national dans certains pays en développement de l'Asie et du Pacifique s'élèvent à environ 362 milliards de dollars par an, dont 258 milliards de dollars aux fins de l'atténuation et 104 milliards de dollars aux fins de l'adaptation<sup>9</sup>. Les flux financiers actuels sont bien inférieurs à cette somme. Le succès des nouveaux instruments financiers durables, tels que les obligations vertes et liées au développement durable, qui canalisent les capitaux à l'appui de l'action climatique, est encourageant, tout comme les normes vertes de plus en plus adoptées par les banques et les investisseurs en réponse aux réglementations liées au climat. Une approche mobilisant l'ensemble de l'administration au niveau national et une action régionale concertée sont nécessaires pour assurer un financement adéquat de l'action climatique.

30. Des politiques nationales cohérentes de financement sont nécessaires dans les différents secteurs de l'économie si l'on veut mettre en place des normes environnementales, encourager la transition énergétique et favoriser l'adoption des technologies vertes. Il est indispensable de renforcer la convergence de l'application des normes climatiques dans les secteurs privé et financier des pays, tandis que les possibilités d'harmonisation régionale et de croisement du listage des instruments de dette et des capitaux propres devraient être étudiées. La collaboration nationale entre les institutions financières privées et les concepteurs de projets doit être encouragée dans la phase de pré-investissement afin de développer conjointement des projets prêts à l'investissement qui soutiennent la transition énergétique.

31. Le secteur bancaire, les marchés de capitaux et leurs régulateurs doivent intégrer la climatologie, la divulgation des émissions de carbone et les normes environnementales, sociales et de gouvernance dans les pratiques de prêt et d'investissement. Pour la plupart des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement, le secteur bancaire commercial restera probablement le principal outil d'intermédiation financière. Les régulateurs devraient donc envisager de réduire le coût du capital pour les banques qui s'engagent dans la voie de la finance durable. Les banques multilatérales de développement et les institutions bilatérales de financement du développement jouent également un rôle essentiel dans la mobilisation des fonds dans les pays dont les marchés de capitaux sont sous-développés. Les crédits à des conditions favorables qu'elles peuvent accorder aux institutions financières nationales privées ou publiques devraient être liés à la finance durable.

32. Les organismes de financement nationaux publics et privés doivent être incités à soutenir la recherche-développement de nouvelles technologies vertes et à rendre l'adoption de ces technologies moins risquée. La coopération régionale dans le domaine de la mise en place de normes cohérentes, de cadres

---

<sup>9</sup> Calculs réalisés à partir de la base de données des contributions déterminées au niveau national de l'Institut des stratégies environnementales mondiales, version 7.7. Disponible à l'adresse suivante : <http://www.iges.or.jp/en/pub/iges-indc-ndc-database/en> (page consultée le 21 octobre 2022).

de publication d'informations et d'environnements politiques en vue d'augmenter le financement de l'action climatique et d'utiliser des instruments de financement novateurs est nécessaire de toute urgence pour réorienter les capitaux vers l'action en faveur du climat. Cela aiderait les gouvernements à évaluer correctement les risques climatiques et à s'assurer que les financements et les projets sont évalués de manière appropriée et qu'ils respectent les réglementations internationales en matière de capitaux et les principes de durabilité.

33. Il est nécessaire de créer un fonds régional qui couvre les coûts de préparation des projets de transition énergétique ou à faible émission de carbone encourus par les États membres en vue d'un financement privé, en particulier dans le cadre des petits projets. Cela est important compte tenu des difficultés rencontrées par de nombreux États membres pour accéder aux fonds mondiaux pour le climat. Les petits projets doivent faire leurs preuves, puis être étendus pour attirer davantage de financements. Il faut reconnaître qu'il s'agit là d'un obstacle majeur pour attirer le financement climatique à l'échelle nécessaire.

## **B. Évaluer les défis et les progrès**

34. Le recensement des défis climatiques et la mise en œuvre de mesures climatiques efficaces par les parties prenantes nationales, régionales et mondiales doivent s'appuyer sur des informations et des données climatiques comparables à l'échelle internationale. Il s'agit notamment de données sur les facteurs et les effets des changements climatiques et les vulnérabilités qu'ils entraînent, ainsi que de données sur les efforts d'atténuation et d'adaptation et sur la mise en œuvre des engagements. Pour être efficace, l'action multilatérale en faveur du climat doit s'appuyer sur des données cohérentes à l'échelle internationale afin de permettre des négociations, des investissements et des interventions éclairés. Seules des données fiables et comparables peuvent permettre de prendre des mesures efficaces pour inverser la crise climatique et de suivre les progrès accomplis.

35. Les données, statistiques et indicateurs pertinents sont collectés et conservés par diverses agences gouvernementales et institutions scientifiques et de recherche, qui utilisent souvent des approches différentes de la production de données. Cette fragmentation complique la fourniture d'éléments cohérents en vue de guider les décisions nationales en matière de climat ou d'informations comparables au niveau international pour documenter les négociations et l'action multilatérales en matière de climat. La production des informations liées aux changements climatiques et leur utilisation dans les politiques bénéficieront grandement de concepts et de cadres arrêtés au niveau international. À ce jour, la flexibilité des exigences internationales en matière de communication des informations dans le cadre de l'Accord de Paris a posé un défi à la comparabilité et à l'agrégation des données mondiales, qui sont nécessaires pour suivre les progrès de l'action climatique.

36. Un système unifié de communication des informations pour les pays développés et en développement sera mis en place à partir de 2024 afin de favoriser une plus grande cohérence des données et des statistiques. De nouveaux rapports biennaux au titre de la transparence seront exigés conformément au cadre de transparence renforcé des mesures et de l'appui (établi pour l'établissement de rapports et l'examen dans le cadre de l'Accord de Paris) afin de garantir la transparence des mesures d'atténuation et d'adaptation et du soutien connexe. L'Ensemble mondial de statistiques et d'indicateurs sur les changements climatiques a été adopté par la Commission de statistique en mars 2022 pour aider les pays à élaborer leurs propres

ensembles de statistiques et d'indicateurs sur les changements climatiques en fonction de leurs préoccupations, priorités et ressources respectives. Le respect du cadre de transparence renforcé et de l'Ensemble mondial de statistiques et d'indicateurs sur les changements climatiques est essentiel, de même qu'une plus grande participation des organismes nationaux de statistique à la transmission des données requises par les cadres internationaux.

37. Étant donné que les données contribuent à la réalisation des engagements climatiques nationaux et internationaux, les décisions d'investissement dans les données devraient être prises en tenant compte de la nature transversale et interconnectée des données liées aux changements climatiques dans l'ensemble des écosystèmes nationaux de données. Il convient d'envisager une approche interinstitutionnelle à l'échelle du système afin de renforcer les capacités des systèmes statistiques nationaux, tandis que les instituts nationaux de statistique jouent un rôle moteur. Cela est important dans le contexte de l'examen à mi-parcours des objectifs de développement durable en 2023. En Asie et dans le Pacifique, les données sont insuffisantes pour un quart des indicateurs permettant de suivre les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs et des cibles liés aux changements climatiques. Ce manque de données compromet la réussite des interventions dans les domaines des effets des changements climatiques et de l'adaptation à ces derniers.

38. Fondamentalement, il est urgent d'investir dans la capacité statistique et de la renforcer. Les organismes nationaux de statistique et les décideurs devraient unir leurs forces pour convenir des priorités en matière de données et mettre en œuvre des plans fondés sur les engagements climatiques. Ils devraient donner le ton pour améliorer les écosystèmes de données sur les changements climatiques, l'engagement multipartite et la gouvernance des données sur le climat. Les données et les connaissances existantes peuvent être exploitées au mieux afin de guider l'action climatique en utilisant les nouvelles technologies de données conformément aux cadres et lignes directrices statistiques internationalement reconnus.

#### **IV. Renforcer la coopération régionale pour une action plus rapide et plus efficace**

39. Un développement sobre en carbone et résilient exige une coopération entre les pays pour soutenir les cadres politiques visant à réduire les émissions à l'échelle de l'ensemble de l'économie. Afin d'engager les principaux secteurs sur la voie de la réduction des émissions de carbone, d'accroître le financement de la lutte contre les changements climatiques à l'échelle requise et d'améliorer le suivi, le secrétariat recommande de renforcer la coopération régionale par les moyens suivants :

a) Promouvoir les réseaux électriques transfrontières pour accroître la part des énergies renouvelables. Les efforts devraient être concentrés au niveau sous-régional par l'intermédiaire d'un cadre régional de couloir d'énergie verte où un ensemble de scénarios pourrait être mis au point pour le développement de l'énergie renouvelable via un réseau électrique transfrontière et un ensemble de principes visant à aligner la connectivité du système électrique sur les objectifs nationaux de développement durable et d'action climatique ;

b) Promouvoir la transition vers une mobilité et une logistique à faible émission de carbone grâce à l'échange des meilleures pratiques et d'informations facilité par le mécanisme de coopération régionale sur les transports à faible émission de carbone et l'initiative Asie-Pacifique sur la mobilité électrique ;

c) Soutenir la transition des industries manufacturières vers un avenir à faible émission de carbone en promouvant des politiques commerciales intelligentes sur le plan climatique, par exemple en incluant des dispositions relatives au climat dans les accords commerciaux régionaux et en faisant avancer les mesures non tarifaires et les capacités nationales à réaliser des investissements intelligents sur le plan climatique ;

d) Promouvoir la coopération régionale afin d'élaborer des normes cohérentes et des exigences en matière de divulgation d'informations pour accroître le financement de la lutte contre les changements climatiques. Cela est nécessaire pour soutenir la transition énergétique, réorienter les capitaux vers l'action climatique et diffuser les meilleures pratiques sur la manière de mobiliser au mieux le financement privé ;

e) Promouvoir la coopération afin de renforcer les capacités nationales de surveillance des effets des changements climatiques et les mesures d'adaptation et d'atténuation suite à l'opérationnalisation du cadre de transparence renforcé dans le cadre de l'Accord de Paris et à l'adoption de l'Ensemble mondial de statistiques et d'indicateurs sur les changements climatiques ;

f) Créer une plateforme régionale et un partenariat sur la transition vers la réduction des émissions de carbone et la résilience face aux changements climatiques afin de soutenir les processus nationaux d'élaboration de stratégies à long terme de développement à faible émission, la mise en œuvre des contributions déterminées au niveau national et les politiques sectorielles. Cette plateforme serait ouverte aux gouvernements et aux autres parties prenantes, y compris le secteur privé. Elle faciliterait le dialogue politique, la coopération technique et le transfert de technologie et de connaissances, en mettant l'accent sur les initiatives multisectorielles dans les domaines de l'énergie, des transports et de l'industrie.

40. La course à la réduction à zéro des émissions est lancée. Un avenir résilient et durable dépend de la détermination régionale. Le moment est venu d'intensifier la collaboration régionale en Asie et dans le Pacifique et d'unir nos forces pour accélérer l'action climatique afin de limiter le réchauffement de la planète à 1,5 °C.

41. La Commission est invitée à examiner les questions et les recommandations formulées dans l'étude thématique, dont le présent document propose une synthèse, et à donner au secrétariat des indications quant à ses travaux futurs à cet égard.