



Conseil économique et social

Distr. générale
17 janvier 2011
Français
Original : anglais

Commission du développement durable

Dix-neuvième session

2-13 mai 2011

Point 3 de l'ordre du jour provisoire*

Module thématique du cycle d'application

2010-2011 – session directive

Lettre datée du 22 décembre 2010, adressée au Secrétaire général par le Représentant permanent de la Thaïlande auprès de l'Organisation des Nations Unies

J'ai l'honneur de vous informer que le cinquième Forum régional sur les transports écologiquement viables en Asie a été organisé conjointement par le Ministère thaïlandais des ressources naturelles et de l'environnement, le Ministère japonais de l'environnement, le Centre des Nations Unies pour le développement régional et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), et s'est tenu du 23 au 25 août 2010 à Bangkok.

Les objectifs du cinquième Forum régional sur les transports écologiquement viables en Asie étaient les suivants :

- a) Contribuer à promouvoir une meilleure appréhension des orientations écologiquement viables possibles et des mesures technologiques et institutionnelles permettant de développer des transports écologiquement viables et à faibles émissions de carbone, et à renforcer le consensus régional dans ce domaine;
- b) Étudier et identifier les possibilités d'actions communes et de partenariats, y compris un mécanisme financier international permettant de mettre en place des systèmes de transport abordables, économiquement viables, socialement acceptables et écologiquement valables dans les pays en développement;
- c) Donner un aperçu des initiatives, réalisations et bonnes pratiques innovantes s'agissant d'améliorer les réseaux de transport en commun, d'accroître le rendement énergétique et de rendre les transports de marchandises plus respectueux de l'environnement;

* E/CN.17/2011/1.



d) Favoriser la coopération internationale au service du renforcement des capacités, et notamment l'adoption et la diffusion sur une plus grande échelle de différentes mesures en faveur des transports écologiquement viables aux niveaux local et national;

e) Développer la contribution régionale à la dix-neuvième session de la Commission du développement durable.

Les travaux du Forum ont été suivis par quelque 200 participants, à savoir les représentants des gouvernements de 22 pays d'Asie, les membres du Groupe subsidiaire d'experts du Forum régional sur les transports écologiquement viables en Asie, des experts internationaux, les représentants de divers organismes des Nations Unies et organisations internationales, et des observateurs originaires de Thaïlande.

Le résumé de réunion ci-joint (voir annexe) contient les principaux points abordés pendant la discussion et met en exergue les thèmes et les options examinés dans le domaine des transports écologiquement viables en Asie, y compris le consensus que les pays et les participants ont dégagé en adoptant la Déclaration de Bangkok pour 2020 : objectifs pour le transport durable pour 2010-2020, qui définit 20 objectifs volontaires pour les 10 ans à venir.

Je vous serais obligé de bien vouloir faire distribuer le texte de la présente lettre et de son annexe comme document de la dix-neuvième session de la Commission du développement durable.

L'Ambassadeur
et Représentant permanent
(*Signé*) Norachit **Sinhaseni**

**Annexe à la lettre datée du 22 décembre 2010
adressée au Secrétaire général par le Représentant
permanent de la Thaïlande auprès de l'Organisation
des Nations Unies**

**Cinquième Forum régional sur les transports
écologiquement viables en Asie : « Une nouvelle
décennie pour le transport durable »**

Bangkok, 23-25 août 2010

Résumé de la réunion

I. Introduction

1. Le Centre des Nations Unies pour le développement régional, le Ministère thaïlandais des ressources naturelles et de l'environnement, le Ministère japonais de l'environnement et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) ont organisé conjointement le cinquième Forum régional sur les transports écologiquement viables en Asie, qui s'est tenu du 23 au 25 août 2010 à Bangkok. Le Forum était appuyé par différentes organisations internationales, telles que l'Organisation mondiale de la santé (OMS), l'Agence allemande de coopération technique (GTZ), l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), GTZ-Clean Air for Smaller Cities, l'Agence suédoise de coopération internationale au développement, l'Agence japonaise de coopération internationale (JICA), la Banque asiatique de développement (BASD), le Clean Air Initiative for Asian Cities Center, l'Association internationale des transports en commun, l'Institute for Transportation and Development Policy, le Regional Resource Centre for Asia and the Pacific de l'Institut asiatique de technologie et du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), et Viva. Les travaux du Forum ont été suivis par quelque 200 participants, à savoir les représentants des gouvernements de 22 pays d'Asie, dont 10 pays membres de l'ASEAN, 8 pays membres du Programme de coopération sur l'environnement pour l'Asie du Sud, la Chine, le Japon, la République de Corée et la Mongolie, ainsi que les membres du Groupe subsidiaire d'experts du Forum régional sur les transports écologiquement viables en Asie, des experts internationaux, les représentants de divers organismes des Nations Unies et organisations internationales, et des observateurs originaires de Thaïlande.

2. Le cinquième Forum visait à contribuer à promouvoir une meilleure appréhension des orientations écologiquement viables possibles et des mesures technologiques et institutionnelles permettant de développer des transports écologiquement viables et à faibles émissions de carbone, et à renforcer le consensus régional dans ce domaine; à étudier et à identifier les possibilités d'actions communes et de partenariats, y compris un mécanisme financier international permettant de mettre en place des systèmes de transport abordables, économiquement viables, socialement acceptables et écologiquement valables dans les pays en développement; à donner un aperçu des initiatives, réalisations et bonnes pratiques innovantes s'agissant d'améliorer les réseaux de transport en commun, d'accroître le rendement énergétique et de rendre les transports de marchandises plus respectueux de l'environnement; à favoriser la coopération internationale au

service du renforcement des capacités, et notamment l'adoption et la diffusion sur une plus grande échelle de différentes mesures en faveur des transports écologiquement viables aux niveaux local et national; et à développer la contribution régionale à la dix-neuvième session de la Commission du développement durable.

3. Le résumé de réunion ci-après passe en revue les principaux points abordés pendant la discussion et met en exergue les thèmes et les options examinés dans le domaine des transports écologiquement viables en Asie, y compris le consensus que les pays et les participants ont dégagé en adoptant la Déclaration de Bangkok pour 2020 : objectifs pour le transport durable pour 2010-2020 (voir pièce jointe), qui définit 20 objectifs volontaires pour les 10 ans à venir.

II. Séance d'ouverture

4. Souhaitant la bienvenue aux participants, Kazunobu Onogawa, Directeur du Centre des Nations Unies pour le développement régional, a appelé l'attention des participants sur la manière dont les pays d'Asie faisaient face à un nombre croissant de problèmes dans les secteurs de l'environnement et des transports, et notamment les incidences de ces problèmes sur le climat. Le secteur des transports avait joué un rôle important en contribuant à la remarquable croissance économique de l'Asie, mais il avait parallèlement suscité de graves préoccupations en ce qui concerne non seulement la sécurité énergétique de la région de l'Asie, mais aussi la pollution atmosphérique, les émissions de gaz à effet de serre, les problèmes de circulation, les blessures et décès consécutifs aux accidents de la circulation, l'inefficacité du transport de marchandises, l'aggravation de l'exode rural et la perte de productivité économique. Le secteur des transports urbains était l'une des sources d'émissions de gaz à effet de serre dont la croissance était la plus rapide. À l'heure actuelle, en Asie, 1,6 milliard de personnes, soit 40 % de la population, vivaient dans les zones urbaines; d'ici à 2030, la majorité des Asiatiques (environ 2,7 milliards de personnes) vivraient dans des villes grandes et petites, ce qui aurait des incidences notables sur la durabilité dans le secteur des transports. Toute action sérieuse visant à atténuer les émissions de gaz à effet de serre devrait notamment réformer en profondeur les systèmes de transport existants et, en particulier, il serait nécessaire de prendre des mesures destinées à réduire l'augmentation du nombre des véhicules à moteur particuliers compte tenu de la rapide urbanisation de la région. L'intervenant a demandé à la communauté asiatique de promouvoir les transports écologiquement viables afin d'éviter la motorisation anarchique et les problèmes qui lui étaient associés et de mettre en œuvre un ensemble de mesures complémentaires concernant les transports en commun, les voies piétonnes et pistes cyclables de bonne qualité, la limitation de la circulation des véhicules, les carburants peu polluants et les programmes de sécurité routière, ainsi qu'une série de technologies et de pratiques qui englobent les meilleures pratiques mondiales en matière d'accessibilité, de mobilité, de coût et de sécurité. Les transports écologiquement viables ne devaient pas être considérés comme initiés par les donateurs. Une solide volonté politique devait présider à l'intégration de ces transports dans la politique, la planification et le développement d'ensemble du secteur des transports.

5. Osami Sagisaka, Directeur général du Ministère japonais de l'environnement, a souhaité la bienvenue aux participants au nom de son Ministère et remercié les coorganisateur. Prenant acte des progrès réalisés dans le cadre du Forum régional

sur les transports écologiquement viables en Asie, il a souligné la manière dont les Déclarations de Aichi et de Séoul avaient aidé les pays asiatiques à s'entendre sur les transports écologiquement viables. Il a également rappelé l'importance pour ces pays d'une réflexion prospective et d'orientations visionnaires s'ils ne voulaient pas léguer à la prochaine génération le fardeau environnemental créé par une urbanisation et une motorisation effrénées. Faisant référence à la nouvelle conception de son Ministère pour le XXI^e siècle, intitulé « Conception de la croissance environnementale et économique », il a insisté sur l'importance pour le développement durable d'une intégration de la protection de l'environnement dans les objectifs sociaux et économiques. Les transports écologiquement viables étaient l'une des mesures qui rejoignaient cette conception.

6. Dans son message de bienvenue, Noeleen Heyzer, Secrétaire général adjoint et Secrétaire exécutif de la CESAP, a souligné le rôle essentiel que jouait le secteur des transports dans le rééquilibrage des trois piliers du développement durable aux niveaux national et régional en permettant à la population d'accéder aux marchés, à l'éducation, aux emplois et aux services médicaux. L'amélioration des transports avait déjà profité aux populations des zones côtières, en particulier à proximité des ports, mais il restait beaucoup à faire pour atteindre les nombreuses populations vivant dans l'arrière-pays et dans les pays sans littoral en vue de favoriser une prospérité générale. L'intervenant a insisté sur l'importance qu'il y avait à promouvoir des moyens de transport à haut rendement énergétique, à investir systématiquement dans les transports en commun et à améliorer l'efficacité des services de logistique du transport des marchandises, dans la mesure où les décisions concernant le type d'infrastructures de transport à mettre en place aujourd'hui influeraient nettement sur la compétitivité, la qualité de la vie et le développement durable des sociétés asiatiques au cours des décennies à venir. Il s'imposait d'adopter une démarche intégrée qui englobe, entre autres, l'aménagement du territoire, la planification des options de transport non motorisé et de transports en commun dans les zones rurales et urbaines, l'infrastructure pour les systèmes de fret intermodal, les modèles d'entreprise pour des opérations financièrement viables et pour l'entretien, les communications et les messages adressés à la population pour influencer sur les comportements, ainsi que les technologies non polluantes pour améliorer le rendement énergétique et faire baisser les émissions de carbone. Parallèlement, le développement infrastructurel durable, notamment dans le domaine des transports, serait indispensable pour mener à bien la « Croissance verte », qui était la stratégie régionale devant permettre de réaliser le développement durable et les objectifs du Millénaire pour le développement.

7. Considérant que le débat sur les transports écologiquement viables, synthétisé dans les Déclarations de Aichi (2005) et de Séoul (2009), avait représenté une contribution précieuse à la dix-huitième session de la Commission du développement durable, Luis Alberto Ferrate Felice, Président de la dix-huitième session de cette Commission et Ministre guatémaltèque de l'environnement et des ressources naturelles, a souligné que le secteur des transports avait, en raison de ses incidences négatives sur la société et l'environnement, constitué un frein pour le processus de développement durable. En particulier, étant donné la place importante qu'il occupait dans la part des émissions de gaz à effet de serre et que cette part était appelée à augmenter, le secteur des transports était un problème qu'il fallait s'employer à régler dans le cadre de la lutte contre le changement climatique. Il importait de lier les questions de transport non seulement avec le changement climatique, mais aussi, notamment, avec l'expansion urbaine, le rendement

énergétique, la pollution atmosphérique et les nuisances sonores, la sécurité, la santé, les questions relatives à la transparence et à la gouvernance, les études d'impact sur l'environnement, l'aménagement intégré du territoire et la justice sociale. Si l'on voulait mettre le secteur des transports au service de la croissance économique, de la justice sociale et de la lutte contre le changement climatique, sa planification devait répondre à un certain nombre d'exigences fondamentales concernant, notamment, la réduction de l'empreinte écologique et de l'empreinte carbone, l'analyse des risques pour la sécurité, le développement d'une nouvelle éthique du transport, l'élaboration de meilleures normes de conception, de construction et de conduite des véhicules, l'infrastructure, les carburants, les lubrifiants, le fret, les transports privés et publics, les mesures d'incitation en faveur des véhicules hybrides et d'autres véhicules utilisant des sources d'énergie renouvelables, l'amélioration du rendement énergétique et les matières recyclables, et la création d'itinéraires non motorisés pour le vélo et la marche.

8. Dans le message de bienvenue et les observations liminaires qu'il a présentés au nom du pays hôte, Pimuk Simaroj, Vice-Ministre des ressources naturelles et de l'environnement, a indiqué qu'il importait d'adopter une approche globale des transports écologiquement viables si l'on voulait s'attaquer aux questions multisectorielles, parmi lesquelles les questions relatives au climat, liées à un secteur des transports dont la croissance était déterminée par un rapide développement de la motorisation et de l'économie. Les transports écologiquement viables pouvaient fournir d'importants avantages complémentaires, comme la réduction des émissions de gaz à effet de serre, des décès et blessures consécutifs à des accidents de la circulation, des niveaux sonores nuisibles et des problèmes de circulation. Parallèlement aux diverses mesures qu'elle prenait pour réduire la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre causées par le secteur des transports, la Thaïlande consacrait des investissements importants à l'amélioration, dans l'ensemble du pays, des infrastructures liées aux transports de surface, telles que les routes, les routes nationales, les échangeurs et les autoroutes. Il a dit espérer que le Forum permettrait de mieux faire connaître aux pays participants les options et les mesures à retenir dans le domaine du transport durable, ce qui renforcerait la capacité régionale de lutte contre les problèmes de pollution atmosphérique urbaine. À la fin de la séance d'ouverture, les participants ont observé une minute de silence à la mémoire de Saksit Tridech, le Secrétaire permanent du Ministère thaïlandais des ressources naturelles et de l'environnement, disparu prématurément à la veille du Forum.

9. Dans son discours d'ouverture, Bindu Nath Lohani, Vice-Président de la Banque asiatique de développement, a indiqué que la croissance écologiquement viable était une priorité de développement essentielle inscrite dans la Stratégie de la BAsD pour 2020. Les transports demeuraient un grave obstacle au développement de la région : 2,5 billions de dollars devaient être investis dans les infrastructures de transport. Pour faire face à des besoins de cette ampleur, la BAsD devrait, dans le cadre de l'Initiative pour des transports écologiquement viables en Asie, fournir annuellement 3,4 milliards de dollars au secteur des transports pour la période 2010-2012, une fraction importante de ce montant allant aux transports urbains et aux chemins de fer. La BAsD avait prévu de faire face à cinq tendances et défis qui se dessinaient dans le domaine des transports urbains : a) maîtriser l'urbanisation et la motorisation en adoptant des approches intégrées de l'organisation de l'espace urbain, du transport en commun et des infrastructures de transport non motorisé, telles que les zones piétonnes, les parcours pédestres et les pistes cyclables;

b) atténuer le changement climatique en adoptant l'approche « évitement-évolution-progrès » et l'énergie propre, notamment en améliorant le rendement énergétique et en mettant en valeur les sources d'énergie renouvelables; c) promouvoir la coopération et l'intégration intrarégionales en étendant les réseaux routiers régionaux et les réseaux ferroviaires compétitifs à mesure que les économies devenaient plus étroitement liées les unes avec les autres et avec celles du reste du monde; d) améliorer la sécurité routière et atténuer l'acuité des nouveaux problèmes sociaux, parmi lesquels les risques liés au VIH/sida et à la traite des êtres humains, en prenant efficacement en compte les dimensions sociales du transport (on estimait que les accidents de la circulation coûtaient 15 milliards de dollars par an aux seuls pays membres de l'ASEAN); et e) utiliser d'une manière plus efficace les mécanismes et partenariats de financement, y compris les divers instruments financiers de la BASD. En outre, celle-ci estimait qu'une région de l'Asie et du Pacifique intégrée et pouvant compter sur les liaisons offertes par une infrastructure respectueuse de l'environnement et de niveau mondial procurerait à l'Asie un supplément de recettes de 13 billions de dollars sur les 10 années à venir et, dans le cadre de son Initiative pour des transports écologiquement viables en Asie, la BASD continuerait d'aider à faire évoluer la situation dans le sens d'une solution plus durable du problème des transports au cours de la prochaine décennie.

10. Dans le deuxième discours d'ouverture, consacré au bilan de l'Inde dans le domaine des transports urbains écologiquement viables, Saugata Roy, Ministre indien de l'aménagement urbain, a rappelé que si l'on ne tentait pas de venir à bout des problèmes liés aux transports urbains, les difficultés de déplacement pourraient devenir un grave obstacle à la croissance économique et entraîner une dégradation de la qualité de la vie. Son Ministère avait pris la tête des efforts visant à planifier et coordonner les différentes mesures à prendre dans le domaine des transports urbains, à savoir, notamment, l'élaboration de diverses directives et spécifications, l'engagement de différentes réformes, le lancement d'un programme de renforcement des capacités et la facilitation du financement d'un certain nombre de projets. L'acquis récent le plus important était l'élaboration de la National Urban Transport Policy (Politique nationale des transports urbains), qui regroupait diverses stratégies d'action à appliquer dans le domaine des transports urbains mettant plus particulièrement l'accent sur le « déplacement des personnes », non sur celui des véhicules. Venant compléter cette politique, la Mission nationale de rénovation urbaine Jawaharlal Nehru, qui était une mission fondée sur les réformes, fournissait une aide financière centralisée aux fins de l'amélioration des infrastructures de transports urbains en Inde. Par ailleurs, le Ministère indien de l'aménagement urbain avait, conjointement avec l'organisation internationale States and Cities, lancé dans cinq villes le Projet relatif aux transports urbains écologiquement viables. L'Inde prenait d'autres mesures institutionnelles pour faire face au changement climatique et à la pollution atmosphérique. Les premières normes de service définies dans le domaine des transports urbains avaient été adoptées et un lien avait été établi entre tous les plans et projets et l'amélioration de ces normes. La Mission nationale sur le changement climatique avait été mise en place; elle comportait huit sous-missions, dont la Mission sur l'habitat écologiquement viable, qui couvrait les transports écologiquement viables. Soulignant la nécessité de trouver des modalités innovantes de financement des infrastructures de transport urbain, l'intervenant a préconisé un changement de paradigme pour se focaliser sur les personnes, et non sur les véhicules. En conclusion, il a invité tous les participants à assister à la troisième Conférence-exposition sur la mobilité urbaine en Inde, qui se tiendrait du 3 au 5 décembre 2010 à

New Delhi, et a officiellement annoncé que l'Inde accueillerait le sixième Forum régional sur les transports écologiquement viables en Asie, qui se tiendrait immédiatement après la prochaine (quatrième) manifestation nationale en décembre 2011.

III. Partenariats pour la mise en œuvre des transports écologiquement viables et à faibles émissions de carbone

11. Les humains adoraient se déplacer, voyager et découvrir en utilisant différents modes de transport. Dans la plupart des villes, cette mobilité prenait pour l'essentiel la forme du transport motorisé privé. Beaucoup de gens préféraient se déplacer en voiture. D'un autre côté, la majorité des habitants de la planète n'auraient pas les moyens de s'acheter un véhicule à moteur privé au cours de leur vie. Le développement axé sur les véhicules privés n'était pas parvenu à suivre le rythme de la demande, en particulier dans la région de l'Asie, et avait créé un certain nombre de graves problèmes. Il était impératif de mettre en place un système de transports urbains au service des pauvres, des jeunes, des personnes âgées et de tous ceux qui n'avaient pas accès aux moyens de transport. L'espace à la disposition des personnes continuait de s'amenuiser et les infrastructures de transport routier occupaient entre 10 et 25 % environ des zones urbaines. Afin de créer un système de transports écologiquement viables, il était nécessaire d'envisager d'allouer l'espace urbain aux piétons, aux cyclistes et aux véhicules, en fonction des besoins.

12. À l'heure actuelle, les transports étaient responsables de 13 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre et d'un peu moins d'un quart des émissions de dioxyde de carbone liées au secteur énergétique. Les transports routiers représentaient la part d'émissions la plus importante du secteur des transports. Les pays développés comme les pays en développement devaient prendre des mesures pour faire face à l'imminence d'un réchauffement climatique.

13. Le transport à faibles émissions de carbone ne devait pas être considéré comme un fardeau, mais comme un moyen d'améliorer la vivabilité et le bien-être, qui présentaient bien d'autres avantages. Les options en matière de transport à faibles émissions de carbone qui respectaient le principe du développement durable non seulement permettraient d'atténuer le changement climatique, mais encore pourraient contribuer à procurer un certain nombre de coavantages, tels que les suivants : a) renforcement de la sécurité énergétique, étant donné que l'on pourrait importer moins de pétrole. Les conflits motivés par l'accès aux ressources pourraient être évités et les utilisateurs des transports n'auraient pas à subir les conséquences des flambées des prix des carburants; b) la réduction des problèmes de circulation, de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores serait bénéfique pour l'environnement et la santé; c) diminution de la demande de terres en empêchant l'étalement des villes et en donnant la préférence aux quartiers à usage mixte semi-denses; d) possibilité de faire mieux connaître les villes montrant la voie à suivre en mettant en place des systèmes durables et modernes de transport à faibles émissions de carbone qui renforçaient la compétitivité et l'attrait des villes et attiraient dans le pays considéré les plus grandes sociétés et des travailleurs et employés hautement qualifiés; et e) les villes et les pays qui réaliseraient les objectifs d'atténuation au-delà des scénarios de référence pourraient avoir accès aux droits d'émission et aux mécanismes de financement liés au carbone, en attendant de futurs accords relatifs au changement climatique.

14. Les statistiques disponibles pour certaines villes sur les émissions de dioxyde de carbone (CO²) imputables aux transports de passagers par comparaison avec la répartition modale montraient que plus la part des transports en commun, du vélo et de la marche était importante, moins la ville générait d'émissions de CO² par habitant. La démarche « évitement-évolution-progrès » pourrait être une solution efficace (elle consistait à réduire ou à éviter les déplacements ou la nécessité de se déplacer, à adopter des modes de transport plus respectueux de l'environnement et à améliorer le rendement énergétique des modes de transport et des technologies automobiles). Il a été indiqué que de nombreux pays avaient pu réaliser des indicateurs du développement humain élevés avec des moyens de transport terrestre motorisé relativement peu importants.

15. Vu que 25 pays en développement seulement sur 36 avaient présenté des mesures d'atténuation adaptées au pays qui visaient expressément le secteur des transports, il a été proposé d'inviter les pays en développement à prévoir dans le cadre de ces mesures d'atténuation des actions concernant le secteur des transports qui leur permettraient d'avoir accès à un soutien en matière de renforcement des capacités, à un transfert de technologies et à de nouvelles sources de financement. Les éléments d'un projet concernant un système de transport à faibles émissions de carbone pourraient notamment être les suivants : a) des villes denses, mais respectueuses de l'environnement et à usage mixte qui offriraient des emplois, des magasins et des centres de loisirs à proximité des zones d'habitation; b) des liaisons modernes et de qualité entre les centres et une bonne intégration des pôles longue distance et des moyens de transport locaux; c) des moyens de transport de qualité permettant d'éviter l'utilisation de la voiture individuelle, en particulier des moyens de transport en commun efficaces et une bonne infrastructure de transports non motorisés suffisamment bien intégrée; d) un transport intermodal de marchandises efficace et une logistique urbaine intelligente qui reposerait également sur des véhicules propres; et e) des technologies de pointe, telles que les moteurs hybrides, les carburants de substitution, voire les motos et voitures électriques.

16. Parallèlement, le transport à faibles émissions de carbone devait faire face à un certain nombre d'obstacles auxquels il convenait d'opposer une action stratégique. Ces obstacles étaient notamment les suivants : a) le décalage dans le temps entre les décisions et leurs effets, certaines mesures reposant sur une approche à long terme qui ne devenait effective que lorsque la continuité du processus de prise de décisions politiques était assurée; b) la nature transversale du transport, de nombreuses décisions prises dans d'autres secteurs influant sur la demande de transport; et c) la fragmentation des groupes cibles, tout un chacun et tous les groupes sociaux ayant des besoins de mobilité et les sources d'émissions étant relativement réduites. Pour faire du transport écologiquement viable et à faibles émissions de carbone une réalité, il importait de créer des partenariats très ouverts afin de mettre en place des transports hautement efficaces (en particulier les services d'autobus express, le chemin de fer et les moyens de transport non motorisés), d'éliminer, selon que de besoin, les subventions publiques et privées aux combustibles fossiles et à la fabrication et à l'utilisation des voitures, de créer un espace mieux sécurisé pour les piétons et les cyclistes, et d'appuyer un développement centré sur les transports en commun et adapté aux besoins de la population. Toutefois, les modes de financement actuels, qu'il s'agisse des finances publiques d'un pays donné, de l'aide publique au développement, des apports privés ou du financement de la lutte contre les émissions de carbone, n'étaient pas

suffisants pour permettre à des transports durables de répondre aux besoins du XXI^e siècle. Selon l'Institute for Transportation and Development Policy, les gouvernements consacraient chaque année plus d'un billion de dollars en subventions aux carburants pour véhicules à moteur, ce qui encourageait encore davantage l'utilisation de la voiture. Ces subventions étaient accordées au détriment d'investissements dans la satisfaction des besoins humains plus urgents que représentaient les réseaux de transport rapide par bus, la sécurisation des rues pour la marche et le vélo, et les espaces publics de qualité, sans parler de la santé, du logement et de l'éducation. Les investissements avisés devaient faire l'objet de nouvelles mesures d'incitation. Une nouvelle stratégie, appelée ASAP, exposée dans un rapport de l'Institut susvisé intitulé « A Paradigm Shift towards Sustainable Low-Carbon Transport-Financing the Vision ASAP » et rendu public au Forum, proposait un cadre reposant sur quatre éléments principaux : a) analyser les incidences sur la durabilité des décisions en matière de financement prises par les parties prenantes intéressées; b) réorienter l'affectation des ressources dans le sens de la durabilité; c) compléter les moyens de financement dans les secteurs où il y avait pénurie de ressources; et d) acquitter le coût intégral du transport, compte tenu également de la dépréciation de l'environnement.

17. La mise en œuvre de stratégies de transport durable de ce type requerrait diverses actions collectives de la part des intervenants majeurs, notamment, sans s'y limiter, les gouvernements des pays en développement et des pays développés, les banques multilatérales de développement, les organismes de crédit à l'exportation, la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et les autres institutions de financement de la lutte contre le changement climatique, le secteur privé et la société civile. Le Partenariat pour un transport durable et à faibles émissions de carbone en était un bon exemple. Il avait été forgé pour traiter à la fois du transport durable et du changement climatique, étroitement liés aux objectifs de la Commission du développement durable, l'accent étant mis sur les pays en développement. Les principaux objectifs de ce Partenariat étaient les suivants : a) contribuer au développement durable et à la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement, notamment en permettant aux groupes à faibles revenus d'avoir accès aux biens et aux services; b) intégrer le transport durable à faibles émissions de carbone dans les négociations sur le climat; c) intégrer la problématique du changement climatique dans les politiques de transport aux niveaux régional, national et local; et d) intégrer le transport durable à faibles émissions de carbone dans les stratégies et opérations des organisations internationales de développement. Les quatre groupes de travail du Partenariat traitaient des questions suivantes : a) évaluation des données relatives au transport et des émissions de gaz à effet de serre; b) instruments post-2012 sur le changement climatique; c) financement; et d) actions de proximité et dialogue sur les politiques. Parmi les autres exemples de partenariat, on pouvait citer celui qui concernait les transports urbains écologiquement viables et salubres; dirigé par l'OMS, il s'intéressait aux questions relatives à la santé dans le secteur des transports. Il se proposait en particulier de donner aux villes asiatiques les moyens de promouvoir une stratégie profitable à tous (réduire l'empreinte carbone et favoriser et protéger la santé) en ce qui concerne le système de transports urbains. En association avec le Centre des Nations Unies pour le développement régional et l'Alliance for Healthy Cities, des initiatives lancées dans le domaine des transports urbains écologiquement viables et salubres avaient préconisé des activités en matière de transport durable dans des villes asiatiques, notamment à Phnom Penh; à Marikina (Philippines); à Changwon (République de Corée); à Nagoya (Japon); et à Séoul.

18. Certains participants ont dit craindre de voir les actions de partenariat et de financement faire la part belle à l'investissement proprement dit aux dépens des objectifs initiaux de ces actions, surtout si l'investissement privé ne s'intéressait qu'aux grands projets d'infrastructure. Il était très important de créer un nouveau paradigme d'écologisation des entreprises et indispensable d'obtenir un financement public pour le transport durable afin d'attirer davantage d'investissement privés et, ce faisant, de mettre en place un modèle de partenariat secteur public-secteur privé efficace. Il s'imposait également d'approfondir les questions relatives aux transports dans le cadre des négociations liées à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, telles que celle de la réforme du mécanisme pour un développement propre destinée à en faciliter l'application au secteur des transports et devant permettre de faire figurer les transports parmi les mesures d'atténuation adaptées aux pays. Le transport durable représenterait un défi majeur dans la mesure où la plupart des habitants des pays en développement aspiraient à posséder une voiture particulière. Les pays d'Asie avaient la possibilité de ne pas répéter l'erreur consistant à créer une société de dépendance à la voiture, c'est-à-dire l'erreur commise dans le passé par les pays développés, et pouvaient profiter de l'énorme avantage d'avoir terminé deuxièmes.

IV. Mécanismes de financement permettant de faire du transport durable une réalité

19. L'existence de transports en commun abordables jouait un rôle important dans tous les aspects de la durabilité – la vitalité économique, la protection de l'environnement et l'inclusion sociale. Étant donné que les zones urbaines avaient la possibilité de créer entre 70 et 80 % du produit intérieur brut (PIB), des réseaux de transports en commun solides donnaient aux villes un avantage concurrentiel. Le fait de ne pas investir aujourd'hui dans les transports urbains aurait des conséquences à moyen et à long termes sur la création future de richesses et fragiliserait les politiques internationales et nationales de réduction de la pauvreté. Les personnes les plus pauvres n'avaient d'autre choix que de marcher, de prendre leur bicyclette ou d'utiliser les transports en commun pour se rendre à leur travail et avoir accès aux soins médicaux, à l'éducation et à la culture. À l'heure actuelle, l'Asie perdait entre 2 et 5 % de son PIB en raison des problèmes de circulation, qui se posaient pour l'essentiel dans les zones urbaines.

20. Dans la plus grande partie de la région, la demande en déplacements était très supérieure à l'offre limitée d'infrastructures et de services de transport. Il était fréquent, en particulier, que les transports en commun soient complètement saturés et que les bus et les trains soient bondés, peu fiables, lents et, d'une façon générale, peu pratiques. Le financement de transports urbains durables était donc un élément essentiel pour l'avenir et la vitalité économique de la région. Compte tenu de cette nécessité, les réseaux de transports en commun avaient récemment bénéficié d'investissements considérables, en particulier en Chine, où des investissements impressionnants avaient permis de disposer en un court laps de temps de centaines de kilomètres de services de transport ferroviaire à grande vitesse, de métro et de transport rapide par bus. La Mission nationale de rénovation urbaine Jawaharlal Nehru, en Inde, en constituait un autre exemple. Dans le cadre de cette mission, le Gouvernement central fournissait l'instrument de coordination d'un appui financier important en faveur de projets d'infrastructures de transports urbains dans un certain

nombre de villes indiennes, à charge pour celles-ci d'entreprendre une série de réformes institutionnelles, structurelles et financières nécessaires pour améliorer leurs systèmes de prestations de services urbains. Le Gouvernement prévoyait de financer la mise en place d'infrastructures urbaines et la prestation des services de base aux pauvres dans 63 des plus grandes villes du pays à hauteur de 11,1 milliards de dollars, les États et les municipalités étant appelés à déposer de leur côté environ 22 milliards de dollars sur un fonds général. Au titre de la période 2008-2009, le Gouvernement central s'était engagé à fournir 3,7 milliards de dollars supplémentaires, le montant des fonds disponibles passant alors à 26 milliards de dollars.

21. Un système de transport en commun devrait être conçu de façon à réduire les externalités négatives du transport et à améliorer la qualité de la vie. La durabilité financière était l'une des conditions nécessaires pour atteindre ces objectifs. La durabilité financière des transports en commun nécessitait un appui financier extérieur pour combler l'écart entre les recettes tirées de la vente de billets aux voyageurs et les charges d'exploitation ainsi que les dépenses d'infrastructure et autres dépenses d'équipement. Les transports en commun pouvaient être financés par les pollueurs, les bénéficiaires ou l'ensemble de la population. Dans la pratique, le financement des transports en commun devait reposer sur l'association de plusieurs mécanismes. S'agissant de l'Asie en développement, les décisions prises aujourd'hui influeraient sur les résultats qu'elle obtiendrait dans 30 ou 50 ans. Les avantages des transports en commun allaient bien au-delà d'une analyse coûts-avantages directe et, dans la plupart des cas, les transports de ce type requéraient un financement extérieur afin de fournir le niveau et la qualité de service recherchés à un prix qui, à défaut, ne pourrait pas être proposé.

22. Les systèmes de péage routier pouvaient conjuguer des éléments du principe du polluer payeur et du principe consistant à faire payer le bénéficiaire. Les véhicules qui créaient les problèmes de circulation payaient une redevance pour utiliser les routes, mais ils profitaient également des routes moins encombrées. Le produit du péage fournissait une source de plus en plus importante de recettes à investir dans les transports. Si les conditions nécessaires étaient réunies et si des modes de transport de substitution viables existaient, il offrait également l'avantage de constituer une mesure qui « incitait » les usagers de la route à se tourner vers les transports en commun et, par là même, augmentait les recettes tirées de la vente de billets de transport en commun.

23. Les partenariats secteur public-secteur privé, dans le cadre desquels les risques liés à la construction et/ou à l'exploitation étaient partagés entre les pouvoirs publics et le secteur privé, devenaient dans de nombreux pays une pratique courante s'agissant de partager les risques commerciaux des transports en commun et de dégager du capital pour les projets. En principe, le fait d'associer le secteur privé au développement des transports urbains devrait créer un environnement de partenariats permettant de conjuguer les meilleurs éléments d'efficacité du secteur privé et l'appui du secteur public pour offrir des niveaux spécifiés de service.

24. Il était possible de recourir à un grand nombre de mécanismes de marché pour faire face au coût du transport durable à faibles émissions de carbone, parmi lesquels les prélèvements sur les carburants, le stationnement payant, la tarification de la congestion, la récupération des plus-values foncières et les crédits de réduction d'émissions de carbone. Le problème du mécanisme pour un développement propre

tenait au fait qu'il était conçu pour payer pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il ne payait donc pas pour les autres coavantages générés par les projets de transport, tels que le renforcement de la sécurité énergétique, l'amélioration de la qualité de l'air, l'amélioration de l'accès aux transports pour les pauvres et la sécurité, pour n'en citer que quelques-uns. Parmi les autres solutions innovantes ou les nouveaux mécanismes auxquels il serait possible de recourir, on pouvait citer le marché du dioxyde de soufre (SO₂) et du dioxyde d'azote (Nox), les économies collectives tirées des avantages sur les plans de la santé et de la sécurité routière, et les marchés de la sécurité énergétique.

25. Les pays en développement d'Asie pouvaient tirer pleinement avantage des possibilités offertes par les différents organismes bilatéraux et multilatéraux de développement. Ainsi, par exemple, l'appui financier fourni par la JICA dans le domaine des transports urbains était l'un de ses principaux apports au titre de l'aide publique au développement. C'est ainsi qu'elle finançait le projet de métro de Delhi et le projet de ligne bleue du métro souterrain de Bangkok. Les bénéficiaires de ces projets pouvaient créer un partenariat secteur public-secteur privé avec l'aide financière de la JICA s'agissant de l'investissement « public ». Le projet de métro de Delhi avait été enregistré en tant que projet du mécanisme pour un développement propre, projet appelé à générer des revenus supplémentaires compte tenu d'une réduction annuelle des émissions de CO₂ de 41 160 tonnes. Il était particulièrement urgent d'élaborer, au titre de ce mécanisme, une méthodologie pour le secteur des transports, car la part des projets qui y étaient enregistrés dans ce secteur était de 0,1 %, proportion très inférieure aux 13 % de sa part des émissions mondiales de gaz à effet de serre. On a fait observer qu'une étude de la réduction effective des émissions de gaz à effet de serre des réseaux rapides de transport urbain existant en Asie pourrait enrichir le débat sur la méthodologie du mécanisme pour un développement propre. On a fait une proposition tendant à ce que l'Accord de coopération régionale contribue à promouvoir les transports écologiquement viables dans la région en soutenant davantage l'intégration des transports non motorisés lors du financement de tout projet de réseau rapide de transport urbain, en prévoyant des conditions favorables aux transports non motorisés.

26. Le Fonds pour l'environnement mondial (FEM) était une autre source importante de financement pour les pays en développement d'Asie. À l'heure actuelle, les 10 organismes membres du FEM étaient les suivants : Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), PNUE, Banque mondiale, les banques régionales de développement (Europe, Asie, Afrique et Amérique latine), Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), Fonds international de développement agricole (FIDA) et Organisation des Nations Unies pour le développement industriel (ONUDI). Le montant des moyens financiers affectés au secteur des transports urbains durables avait augmenté à mesure que la phase opérationnelle du FEM était mise en œuvre. La promotion de systèmes de transport et de systèmes urbains à haut rendement énergétique et à faibles émissions de carbone constituait l'un des six objectifs stratégiques du domaine d'intervention relatif au changement climatique du FEM au titre de la cinquième reconstitution de ses ressources (2010-2014). En outre, dans le cadre du Projet relatif aux transports urbains durables en Asie du Sud-Est, le FEM avait proposé de cibler des villes du Cambodge, de la République démocratique populaire lao, de la Malaisie, des Philippines et du Viet Nam. Le Forum a demandé au FEM de simplifier ses

procédures et de se focaliser non plus sur l'atténuation des effets du changement climatique, mais sur l'adaptation à ce changement.

27. Consciente de la nécessité d'un transport durable, la Banque asiatique de développement avait, avec sa nouvelle Initiative pour des transports écologiquement viables en Asie, orienté ses activités dans le domaine des transports vers un système de transports plus accessible, sûr, respectueux de l'environnement et économiquement abordable. Au fil des années, la BAsD avait axé son appui au secteur routier sur l'amélioration de l'accès, l'élargissement des perspectives économiques et l'accroissement de la mobilité, en particulier pour les communautés rurales isolées et pour les agriculteurs, au lieu de développer les infrastructures routières dans le centre des villes, ce qui aurait aggravé la motorisation. L'Initiative susvisée pouvait être pour les pays d'Asie l'une des sources de financement qu'ils auraient intérêt à considérer pour mettre en application leurs stratégies nationales de transports écologiquement viables.

V. Bilan des transports écologiquement viables en Asie

28. Les pays d'Asie ont avancé à des degrés divers dans le domaine des transports écologiquement viables, comme le signale la Déclaration d'Aichi (2005), qu'il s'agisse, par exemple, des systèmes de transports en commun sûrs, économiquement abordables et efficaces, des transports non motorisés (bandes cyclables et piétonnes), des systèmes de transports intelligents ou de l'extension des réseaux ferrés. Les pays se communiquaient les initiatives et les mesures qu'ils prenaient en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, ainsi que leurs stratégies et politiques concernant l'avenir, en particulier les plans directeurs du transport urbain à mettre en œuvre pour garantir des modes de transport compatibles avec le développement durable, ainsi que les objectifs spécifiques de ces plans.

29. Dans la plupart des pays en développement d'Asie, le secteur des transports se caractérisait par une motorisation rapide et un développement rapide du parc automobile privé, un accroissement de la demande de transport liée à l'urbanisation, le mauvais état des infrastructures de transport et des équipements connexes, la dégradation de la qualité de l'air liée à l'absence de normes strictes d'émission des véhicules, l'utilisation de véhicules anciens et d'occasion, l'insuffisance et la cherté des transports en commun, l'augmentation du nombre des motos, le nombre élevé de décès et blessures consécutifs à des accidents de la circulation, et la pénurie de capacités institutionnelles qui permettraient de faire face d'une manière intégrée aux problèmes multisectoriels du transport et aux problèmes environnementaux et sociaux. En particulier, alors même que le transport non motorisé représentait une part importante des déplacements quotidiens – par exemple les trois quarts du total au Bangladesh –, les bandes cyclables et piétonnes faisaient le plus souvent défaut et n'avaient pas été prévues dans les plans de développement futur des transports. Il s'ensuivait qu'un grand nombre de personnes, en particulier parmi les groupes de population à faibles revenus et les groupes exposés aux transports, souffraient de maladies respiratoires et mouraient d'un accident de la route, ce qui représentait un énorme fardeau économique et social pour le pays. Les problèmes soulevés par le secteur du transport de marchandises passaient complètement inaperçus dans la plupart des pays.

30. Toutefois, un grand nombre de pays d'Asie avaient exécuté un certain nombre de plans, d'initiatives et de projets nationaux axés sur le transport durable ou envisageaient de le faire. Ainsi, par exemple, les Philippines, la République démocratique populaire lao et le Viet Nam mettaient la dernière main à leur stratégie nationale relative aux transports écologiquement viables.

31. Le dixième Plan de la Malaisie (2011-2015) prévoyait notamment de mettre en place un système de transport en commun adapté aux besoins de la population et un Plan d'action pour la dépollution de l'air. En outre, le Conseil national des technologies vertes, que dirigeait le Premier Ministre malaisien, encourageait le recours à une technologie à faibles émissions de carbone qui englobait notamment le secteur des transports. La Malaisie préconisait et développait le transport ferroviaire, qui était plus écologiquement viable. Les Maldives avaient annoncé leur ambition de devenir un pays sans effet net sur les émissions de carbone, en remplaçant les voitures et bateaux diesel par des véhicules électriques fonctionnant à l'énergie renouvelable. Pour ne plus avoir d'effet net sur les émissions d'ici à 2020, le pays envisageait de relier toutes les îles par un réseau de transport en commun. De son côté, le Bhoutan avait élaboré le Plan pour les transports à l'horizon 2040. En outre, un certain nombre de pays de la région de l'Asie envisageaient de mettre en place de nouveaux systèmes de transport en commun rapides ou de mettre à niveau les systèmes existants, comme dans les cas du transport par réseau ferré métropolitain, du transport par réseau ferré léger et des réseaux de transport rapide par bus. L'augmentation du nombre de ces services devrait améliorer la mobilité et l'accessibilité, ainsi que la viabilité des villes.

32. Le Japon, la République de Corée et Singapour offraient d'excellents exemples de réalisations dans le domaine des systèmes de transports en commun. Le transport non motorisé occupait une place de plus en plus importante dans la politique, la planification et le développement des transports. Par exemple, un système de bicyclettes collectives avait été mis en place dans un grand nombre de villes japonaises : l'utilisation au moyen d'une carte à puce était gratuite pendant les 30 premières minutes. La République de Corée se proposait d'étendre les réseaux nationaux de pistes cyclables jusqu'à 3 114 kilomètres d'ici à 2018 en mettant en œuvre une « cure d'amaigrissement du trafic routier » pour dégager de l'espace pour la bicyclette et en installant des porte-cycles dans les trains et les autobus. En juillet 2010, Singapour avait annoncé son Plan national en faveur de la bicyclette, qui visait le développement de pistes cyclables. Ces pays s'étaient également engagés à réduire les émissions de gaz à effet de serre afin d'atténuer les effets du changement climatique. Par exemple, le Japon se proposait, d'ici à 2020, de réaliser une réduction de 25 % des émissions par rapport à leur niveau de 1990, tandis que la République de Corée et Singapour s'étaient fixé comme objectif une réduction de 30 % et de 16 %, respectivement, d'ici à 2020 par rapport au scénario reposant sur le maintien du statu quo. Pour atteindre ces objectifs, diverses mesures de gestion de la demande de transport étaient appliquées, telles que le programme de gestion de la mobilité au Japon, la tarification de la congestion et les zones réservées aux transports en commun en République de Corée, et la tarification routière électronique à Singapour. Un système intégré d'encaissement du prix des billets avait été mis en place dans un grand nombre de villes de la République de Corée, du Japon et de Singapour. Ce dernier pays s'était fixé d'autres objectifs prioritaires à atteindre d'ici à 2020, notamment un rendement énergétique global de 20 % et une réduction des émissions de particules PM_{2,5} jusqu'à 12 microgrammes par mètre cube ($\mu\text{g}/\text{m}^3$).

33. La région accordait une place de plus en plus importante à la question de la « croissance verte ». Par exemple, s'appuyant sur le fait que le secteur des transports (en particulier le transport routier) consommait beaucoup d'énergie et en consommait de plus en plus, était tributaire des combustibles fossiles, produisait des émissions de gaz à effet de serre et enregistrait une croissance inexorable de la demande de transport de voyageurs et de marchandises, le Gouvernement de la République de Corée s'était engagé à promouvoir la croissance verte grâce à l'application des principales stratégies en matière de transport suivantes : a) recentrage vers un transport et une logistique à faibles émissions de carbone; b) renforcement de la gestion de la demande de transport; c) mise en place d'infrastructures et de technologies de transport à faibles émissions de carbone; d) promotion des modes de transport doux grâce aux zones où les piétons avaient la priorité, les systèmes de bicyclettes collectives et les zones réservées aux transports en commun; et e) intégration de l'organisation de l'espace et la planification des transports. La République de Corée déployait par ailleurs des efforts considérables en faveur d'un changement de mode de transport, en accordant la priorité au transport ferroviaire par rapport au transport routier, afin de réaliser la croissance verte.

34. En dépit des efforts faits récemment par la Thaïlande pour mettre en place et gérer des services de transport extraroutier, tels que les réseaux du métro souterrain et du métro aérien, le transport de voyageurs à Bangkok restait largement tributaire des voitures particulières, des motos et des autobus (plus de 90 %). La pollution de l'air due au transport routier était un grave problème, qui compromettait la qualité de la vie de la population. Par ailleurs, l'ensemble du secteur des transports contribuait pour un tiers aux émissions de gaz à effet de serre de la Thaïlande. Pour remédier à ces problèmes, le pays venait d'adopter une stratégie relative aux transports à plusieurs volets, qui consistait : a) à inciter la population à utiliser davantage les transports en commun, en améliorant les services de transport en commun, tels que la mise en place d'un réseau de transport rapide pour bus à Bangkok, l'extension du réseau du métro souterrain et du métro aérien et le doublage des voies des trains de grandes lignes; b) à rendre plus strictes les normes d'émission des véhicules et à améliorer l'inspection et l'entretien des véhicules; c) à promouvoir les carburants propres, tels que le gaz naturel comprimé et le biogazole; d) à renforcer le transport non motorisé (par exemple, en construisant des pistes cyclables et des aires de stationnement pour bicyclettes); et e) à améliorer l'urbanisme en organisant le transport multimodal.

35. Dans le cas de pays comme l'Afghanistan, qui était en reconstruction à la suite d'un conflit militaire, la priorité était allée aux préoccupations de sécurité, non à l'environnement et aux transports. Il s'en était suivi que les mesures concernant les transports écologiquement viables n'avaient pas été correctement appliquées dans le pays. Des vies humaines avaient été sacrifiées par milliers au mauvais état des infrastructures de transport et à l'absence de règles de la circulation routière dignes de ce nom. L'éparpillement des responsabilités entre les ministères techniques et les organisations contribuait à créer de graves problèmes de gouvernance dans le secteur des transports. Pour d'autres pays enclavés comme le Bhoutan, la Mongolie et la République démocratique populaire lao, si la possession d'un véhicule était peu répandue, le secteur des transports n'en soulevait pas moins divers problèmes de durabilité. Afin de pouvoir faire face à la croissance de la demande de déplacements, le Bhoutan étudiait la possibilité de recourir à des modes de transport de voyageurs et

de marchandises de substitution, tels que les systèmes ferroviaires et de téléphéage ou de télécabines dans les zones écologiquement fragiles, les zones d'accès difficile et les destinations touristiques afin de réduire au minimum l'impact de la construction de routes. Le Plan pour les transports à l'horizon 2040 du Bhoutan était en préparation et le dixième Plan quinquennal du pays prévoyait d'étendre le champ d'application de son étude de faisabilité des services de transports urbains aux modes de transport respectueux de l'environnement et aux modes de transport de remplacement, tels que le téléphéage et les voies navigables, ainsi que les systèmes de transport intelligents.

36. Avec plus de 224 000 véhicules en 2009 – pour l'essentiel des voitures importées –, la Mongolie devait faire face au problème d'une croissance continue de la motorisation. Les niveaux de dioxyde de soufre, de dioxyde d'azote et de monoxyde de carbone étaient supérieurs aux normes de qualité de l'air à Ulaanbaatar, et l'utilisation des véhicules à moteur était l'une des principales sources de pollution atmosphérique. Des plans à long terme tels que la Stratégie nationale de développement, la Stratégie nationale de transports et le Plan directeur routier avaient été élaborés afin de dessiner les orientations futures. Le pays s'employait également à modifier la législation et les réglementations concernant la qualité de l'air afin de promouvoir des carburants moins polluants, tels que le gaz naturel et le bioéthanol, et de mettre au rebut les véhicules à moteur anciens (12 ans) et les taxis (10 ans).

37. Des pays tels que l'Inde et la Chine avaient entrepris d'étendre leurs réseaux de transport en commun. Pour améliorer les infrastructures de transports urbains et combler les lacunes des réseaux en Inde, on évaluait les investissements nécessaires à 30 milliards de dollars au cours du onzième Plan quinquennal (2007-2012) et à environ 97 milliards de dollars au cours des 20 prochaines années. Pour faire face à la demande de transports urbains et au changement climatique, l'Inde avait notamment pris les initiatives suivantes : l'élaboration de sa National Urban Transport Policy (Politique nationale des transports urbains) (2006); la Mission nationale de rénovation urbaine Jawaharlal Nehru, programme lié à des réformes proposant des investissements sectoriels en faveur des infrastructures de transport par bus et par rail et des équipements connexes; le Plan d'action national sur le changement climatique; la Mission nationale sur l'habitat durable; les normes nationales de qualité de l'air ambiant concernant 12 polluants; et le passage des normes d'émission Bharat III aux normes Bharat IV pour les carburants auto. Dans le cadre de la Mission susvisée, les projets de réseaux de transport rapide par bus portaient sur 437 kilomètres approuvés pour 10 villes, pour un coût total d'un milliard 85 millions de dollars. Parallèlement, Indian Railways, qui transportait sept millions de passagers par jour, soit 2,6 milliards par an, entendait faire progresser la connectivité régionale en mettant l'accent sur les facteurs socioéconomiques, et le réseau continuait de s'étendre et de relier entre eux d'importants segments de la population indienne.

38. Tout en s'orientant vers la définition de normes d'émission pour les véhicules et les carburants strictes, la Chine déployait un effort d'investissement considérable dans les réseaux de transport en commun. Par exemple, son Plan à moyen et long termes relatif au réseau ferroviaire prévoyait d'exploiter 110 000 kilomètres de voies ferrées et plus de 13 000 kilomètres de lignes à grande vitesse d'ici à 2012. Le réseau ferroviaire à grande vitesse chinois était conçu de façon à créer des couloirs rapides et commodes de transport de voyageurs de grande capacité et à séparer le transport de voyageurs du transport de marchandises, le réseau reposant sur quatre couloirs nord-sud et quatre couloirs est-ouest.

39. Les observations et recommandations sur lesquelles avaient débouché les réunions de groupes de pays avaient notamment porté sur les points suivants : a) la nécessité d'adopter des mesures destinées à limiter strictement l'utilisation des voitures particulières : taxes sur les carburants, péage routier, augmentation des tarifs de stationnement, tarification de la congestion, zones à faibles émissions et réduction des subventions aux infrastructures adaptées à la voiture; b) les recettes supplémentaires tirées des différentes mesures de gestion de la demande de transport susvisées pouvaient constituer d'intéressantes sources de financement du renforcement des services de transport en commun, y compris les infrastructures de transport non motorisé; c) les pays devraient adopter une approche plus englobante et, notamment, mettre davantage l'accent sur les stratégies d'« évitement » et d'« évolution » que sur les stratégies d'« amélioration »; d) il faudrait s'employer à obtenir des données fiables sur les transports pour renforcer les données de référence aux niveaux local et national; et e) il conviendrait, dans le cas d'éventuels programmes de développement des biocarburants, de prendre en considération tous les éléments de la durabilité, y compris la sécurité alimentaire.

40. On estimait que le noir de carbone était le deuxième ou troisième facteur le plus important du réchauffement du climat mondial après le dioxyde de carbone. Compte tenu du fait que le potentiel de réchauffement global (PRG) du noir de carbone était d'environ 2 000 à 3 000 fois (20 ans) supérieur à celui du CO² et que le secteur des transports était la troisième source liée à l'énergie la plus importante de noir de carbone en Asie, il avait été considéré que la réduction du noir de carbone émis par ce secteur pourrait se traduire rapidement par des avantages pour le climat. L'une des options qui s'offraient aux pays d'Asie consistait à limiter les émissions de noir de carbone liées aux transports dans le cadre de leurs stratégies relatives aux transports écologiquement viables.

41. Il importait également de noter que les normes relatives à la qualité de l'air induisaient les améliorations technologiques et la pénétration du marché. Les normes d'émission pour les véhicules étaient efficaces, mais le renouvellement du parc de véhicules était relativement lent. Les normes de qualité pour les carburants et les carburants de substitution avaient des effets plus rapides. Les instruments financiers et fiscaux avaient un impact limité sur le volume des transports. L'information et la sensibilisation du public étaient les conditions du succès. C'était de la gestion de la mobilité que l'on pouvait attendre le plus en matière de réduction des émissions de CO²; il y aurait donc lieu de se focaliser sur l'évitement des déplacements, le recentrage vers des modes de transport émettant moins de carbone et l'augmentation du coefficient de remplissage.

42. Un grand nombre de pays, dont des pays en développement et des pays développés, s'employaient à lancer des véhicules à faibles émissions. Il n'y avait pas une, mais de nombreuses solutions possibles selon la situation locale. Les émissions toxiques pouvaient être réduites en utilisant de meilleurs moteurs classiques, de meilleurs pots catalytiques et filtres, de meilleurs carburants liquides classiques, des carburants gazeux et des véhicules électriques. Pour trouver la meilleure solution possible, il serait bon de procéder à une analyse de l'ensemble du cycle de vie – extraction, production, distribution et consommation – de différents carburants afin de comparer de façon systématique les impacts globaux de différents types de carburants. Les carburants de remplacement à faibles émissions pourraient être subventionnés sur le marché afin de devenir compétitifs et de répondre à la demande des consommateurs.

VI. Nécessité d'indicateurs de résultats pour les transports écologiquement viables

43. D'une façon générale, les statistiques permettaient aux diverses parties prenantes appartenant au secteur des transports d'appréhender les tendances du développement du secteur, et les indicateurs de résultats étaient des statistiques conçues pour évaluer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs du transport durable. Les objectifs économiques du transport durable pouvaient notamment concerner la mobilité, l'accessibilité, la réduction des problèmes de circulation, la réduction du coût de l'utilisation de la route, la réduction du coût du stationnement, les économies réalisées par les consommateurs, les économies d'énergie, la productivité et le développement économiques, et la pression fiscale. Les objectifs sociaux pouvaient être, entre autres, la justice, l'équité, l'accessibilité économique, la santé humaine, la cohésion communautaire, la préservation de la culture, la vivabilité communautaire et la participation du public. De même, les objectifs environnementaux pouvaient notamment être la réduction de la pollution, la protection du climat, la préservation des habitats et l'esthétique.

44. Pour évaluer les progrès réalisés dans la réalisation de ces objectifs, la qualité des données devait être le souci principal. Cette qualité était affaire d'exactitude, de transparence, d'exhaustivité, de fréquence, de concordance et de disponibilité. Le principal problème des statistiques des transports était qu'elles étaient souvent incomplètes, inexactes et fondées sur des méthodes ou une taille d'échantillon inadéquates, ce qui faisait que les décisions en matière de transport privilégiaient les impacts faciles à évaluer aux dépens des impacts d'évaluation plus difficile. Il importait d'améliorer d'urgence ces données sur les transports incomplètes et peu fiables car il était indispensable de disposer d'indicateurs de résultats tirés de données fiables pour pouvoir planifier et développer les transports dans de bonnes conditions. Du choix des indicateurs dépendait dans une large mesure la manière de définir les problèmes et d'évaluer les solutions qui leur étaient apportées. Les indicateurs de transport classiques correspondaient généralement aux conditions de déplacement des véhicules à moteur et, de ce fait, favorisaient l'amélioration de ces véhicules. La durabilité supposait une série d'indicateurs plus ouverte qui représentent l'accessibilité plutôt que la mobilité, et prenait en considération des modes et des impacts supplémentaires. Il s'ensuivait qu'il était essentiel pour la planification du transport durable de définir des normes de qualité universelles pour les données sur les transports.

VII. Les réseaux de transport rapide par bus et le développement ferroviaire urbain et régional au service de la réalisation des objectifs des transports écologiquement viables

45. Le réseau de transport rapide par bus était l'une des options de transport en commun les moins onéreuses par comparaison avec le métro ou le chemin de fer. Toutefois, la promotion de ce moyen de transport se heurtait aux yeux des responsables au fait qu'il était moins prestigieux que le métro. Étant donné que, contrairement à ce dernier, il était en compétition avec les voitures particulières pour l'espace de la chaussée, il avait été plus difficile d'en assurer une large

promotion malgré les divers avantages qu'il présentait sur le métro, notamment le rapport coût-efficacité, l'adaptabilité au changement futur et des délais de construction nettement plus courts. En dépit de ces obstacles, certains des réseaux de transport rapide par bus mis en place en Asie, qui figuraient parmi les plus performants, avaient donné à penser aux décideurs et aux autorités chargées des transports qu'il s'agissait là d'un moyen de transport en commun de qualité et qui présentait un bon rapport coût-efficacité. S'appuyant sur la volonté politique ferme de ses responsables, Ahmedabad avait mis en place avec succès le premier réseau complet de transport rapide par bus de l'Inde, qui transportait 56 000 passagers par jour. De son côté, Bangkok avait récemment inauguré sa première ligne de transport rapide par bus, physiquement bien intégrée avec une station existante du métro aérien. En Chine, Guangzhou avait elle-même mis en place un réseau de transport rapide par bus qui avait atteint (ou dépassé) le volume de transport du métro, en transportant 800 000 passagers par jour (sans compter les transferts, qui étaient gratuits dans les stations du réseau de bus) : aucune des lignes du métro de Guangzhou n'en faisait autant. Aux heures de pointe du matin, ce réseau transportait actuellement 27 000 passagers par heure dans un seul sens, ce qui était mieux que n'importe quelle ligne de métro de Chine continentale en dehors de la ligne 2 du métro de Beijing. Un système de bicyclettes collectives mis en route en juin et intégré avec les stations du réseau de bus mettait actuellement à disposition 5 000 bicyclettes dans plus de 100 stations, pour la plupart réparties le long du couloir principal du réseau, et plus de 300 stations supplémentaires devaient être construites et 15 000 bicyclettes supplémentaires mises à disposition d'ici aux Jeux d'Asie qui devaient se tenir en novembre. En Indonésie, TransJakarta était un autre réseau de transport rapide par bus mis en place dans la région, même s'il devait être amélioré en raison de l'intrusion d'autres véhicules dans les couloirs réservés aux bus et du fait que le ravitaillement en gaz naturel comprimé prenait plus longtemps. Séoul avait également mis en route avec succès un réseau de transport rapide par bus qui avait permis aux bus de porter leur vitesse moyenne de 10 à 30 kilomètres à l'heure et avait réduit de 25 % le nombre des accidents de la circulation. Il avait été conclu que l'on ne pourrait obtenir les résultats escomptés qu'en intégrant la planification d'un réseau de transport rapide par bus à l'aménagement urbain à long terme et à la politique d'organisation de l'espace. Au demeurant, le succès d'un tel réseau dépendrait de l'adoption de mesures fiscales destinées à rationaliser la taxe sur les bus, de la mise en place d'un cadre d'investissement approprié et des moyens que l'on donnerait aux autorités chargées du transport métropolitain pour agir. On considérerait qu'un réseau de transport rapide par bus ne pouvait se passer d'un bon service de collecte, de couloirs médians réservés et de stations de bus situées en milieu de chaussée, et d'infrastructures de qualité pour les piétons et les cyclistes intégrés dans le plan.

46. Un réseau de transport ferroviaire pouvait contribuer d'une manière exceptionnelle à la réalisation d'un grand nombre d'objectifs en matière de transports écologiquement viables. La forte capacité et la grande mobilité des réseaux de ce type avaient conduit de nombreux pays d'Asie à en mettre en place à un coût compétitif. Par exemple, Bangkok avait réalisé le métro aérien et le MRTS (Mass Rapid Transit System, réseau de transport en commun rapide) pour fournir un service de transports en commun de qualité. L'Inde avait construit plus de 64 000 kilomètres de voies ferrées qui permettaient de transporter 2,6 milliards de personnes par an et s'employait à améliorer la desserte des zones rurales, permettant ainsi à leurs habitants d'avoir accès à toute une gamme de services. En Inde, le

service ferroviaire non seulement comblait les distances, mais aussi effaçait les clivages en mettant à la disposition des pauvres, des femmes et des employés du secteur non structuré des services conçus spécialement à leur intention. De son côté, le Japon s'efforçait d'amener à préférer le rail à la route pour le transport des personnes et des marchandises et de mettre au point de nouvelles technologies destinées à accroître le rendement énergétique du service ferroviaire. La République de Corée appliquait elle aussi une politique de passage de la route au rail qui s'appuyait sur la nouvelle philosophie nationale intitulée « Faibles émissions de carbone et croissance verte », afin de rendre le transport ferroviaire plus sûr, plus confortable, moins onéreux et plus facile à utiliser en consacrant d'importants investissements dans les chemins de fer et en se fixant pour objectif de faire passer de 29,3 % à 50 % d'ici à 2020 la part des chemins de fer dans les investissements d'infrastructure économique et sociale.

47. Dans le sillage du développement rapide que la Chine avait connu récemment, on s'attendait à ce que la longueur du réseau ferroviaire en exploitation y dépasse les 110 000 kilomètres d'ici à 2012. Le réseau ferroviaire à grande vitesse chinois était conçu pour constituer des couloirs de transport de voyageurs rapide et commode de grande capacité. Le pays exploitait actuellement 6 920 kilomètres de lignes à grande vitesse. Conjuguée à l'accroissement continu du commerce intrarégional, la construction de ces réseaux ferroviaires étendus dans la région avait accéléré le débat sur la connexion transfrontalière des réseaux ferroviaires régionaux. Ces couloirs de transport intermodal pouvaient être pour la région l'occasion de mettre en place un moyen de transport intermodal et une industrie logistique efficaces, de maintenir son rang économique dans le monde et, enfin, de répartir les avantages de la prospérité économique. Toutefois, le récent succès du réseau de transport rapide par bus de Guangzhou avait bien montré que, s'il était bien planifié, un réseau complet de ce type pouvait avoir une capacité de transport en passagers aussi importante que celle des services ferroviaires, pour un investissement moindre et dans un laps de temps plus court. Il y aurait donc lieu, lorsque les ressources étaient limitées, de songer à un réseau de transport rapide par bus plutôt qu'à un réseau ferroviaire lorsqu'il s'agissait de mettre en place un service de transport en commun intra-urbain.

VIII. Transports écologiquement viables et justice sociale

48. La planification et le développement des transports devaient être déterminés non pas tant par des objectifs économiques directs que par des activités sociales, telles que le travail, l'éducation et les besoins familiaux, qui tiennent compte des demandes de transport et des valeurs différentes des hommes et des femmes et de la diversité socioéconomique des ménages. D'ici à 2030, 60 % des Asiatiques devraient vivre en ville. À mesure que l'urbanisation s'accélérait, il y aurait davantage de « citoyens pauvres », qui exerçaient souvent des activités dans le secteur non structuré et vivaient dans des taudis. Par ailleurs, ces citoyens pauvres étaient en majorité des « déshérités de la mobilité », n'ayant d'autre choix que le transport non motorisé, à savoir, par exemple, la marche et le vélo. Or, alors même qu'un grand nombre de citoyens pauvres étaient tributaires du transport non motorisé, ce mode de transport était le « parent pauvre » des modes de transport, et était souvent négligé et considéré comme une question d'importance secondaire, non comme un impératif essentiel. Dans la plupart des cas, le transport non motorisé

n'avait pas été bien intégré aux transports en commun, ce qui avait fait perdre des « passagers » potentiels. Des aménagements pour piétons de qualité, tels que des parcours pédestres suffisamment larges, sûrs et non interrompus et des passages à niveau, étaient nécessaires pour tous, en particulier les enfants, les femmes, les personnes âgées et les personnes handicapées, qui avaient besoin d'accéder en toute sécurité aux transports en commun. L'amélioration de l'intégration des bicyclettes s'imposait également : il fallait, par exemple, autoriser le chargement des bicyclettes dans les bus et les trains, prévoir des aires de stationnement sûres et pratiques pour les bicyclettes, créer des « pôles vélo » et lancer les bicyclettes collectives. Les pays développés comme les pays en développement ne pourraient que se féliciter d'avoir remplacé les déplacements en véhicules à moteur par la marche et le vélo. Les piétons et les cyclistes devraient avoir le droit de disposer d'itinéraires directs, agréables et sûrs afin que soit laissée une bonne place à la justice sociale dans l'espace de la chaussée. De plus, la pratique des différents groupes de passagers – enfants, écoliers, femmes, personnes âgées et personnes handicapées, par exemple – devrait être étudiée afin d'être prise en considération dans la planification et la modernisation des réseaux de transport urbain.

IX. Les économies de carburant aux fins de la sécurité énergétique nationale

49. Un grand nombre de pays d'Asie se heurtaient au problème de l'absence de normes d'économies de carburant. Quelques pays, comme la Thaïlande, avaient proposé l'élaboration de normes de ce type pour les pays membres de l'ASEAN. La définition de ces normes pouvait sensiblement renforcer la sécurité énergétique nationale. Selon un rapport établi conjointement par l'Initiative mondiale pour les économies de carburant du PNUE et l'Initiative pour la pureté de l'air dans les villes d'Asie, on estimait que l'élaboration de normes communes d'économies de carburant pouvait permettre de réaliser des économies importantes dans ce domaine. Ainsi, par exemple, entre 2012 et 2035, des économies d'environ 446 milliards de litres de gazole et 134 milliards de litres d'essence pourraient être réalisées pour les véhicules utilitaires lourds et les véhicules utilitaires légers, ce qui représentait 318 milliards de dollars au titre de la réduction de la consommation de gazole et 98 milliards de dollars au titre de la réduction de consommation d'essence. Ces normes permettraient également de réduire sensiblement les émissions de gaz à effet de serre et la pollution de l'air. À l'heure actuelle, les gouvernements des pays d'Asie s'intéressaient moins aux politiques et mesures relatives aux économies de carburant qu'aux carburants de remplacement et à la gestion des émissions. Il convenait d'examiner la question des économies de carburant dans le contexte des autres questions relatives aux carburants, aux véhicules et à l'énergie. De surcroît, les fabricants d'automobiles devaient être associés au processus décisionnel et les questions relatives aux subventions aux carburants devaient être traitées parallèlement avec les mesures économiques d'incitation à l'achat de véhicules consommant moins de carburant.

50. Les pays d'Asie pouvaient tirer pleinement parti de l'Initiative mondiale pour les économies de carburant, dont les principales priorités étaient les suivantes : a) recueillir, analyser et communiquer des données et des analyses concernant les économies de carburant, et suivre l'évolution de la situation et les progrès réalisés sur la voie d'une amélioration de 50 % d'ici à 2050; b) promouvoir et appuyer

l'élaboration de politiques nationales d'économies de carburant qui préconisent un accroissement de ces économies dans le temps pour les véhicules produits et/ou vendus sur le territoire national – ce volet devant déboucher sur l'ouverture d'un débat et d'une planification à l'échelon national; c) assurer l'harmonisation technique des prescriptions en matière d'étiquetage, des normes d'essais sur carburant et des cycles d'essai, par exemple; et d) créer une base mondiale de données pour fournir aux consommateurs et aux décideurs des informations sur les options, les coûts et les ressources disponibles permettant d'améliorer les performances du parc de véhicules et de réduire les émissions.

X. Transport de marchandises durable

51. Le transport des marchandises était l'un des aspects du secteur du transport qui suscitait le moins l'intérêt. Le secteur du fret soulevait certes un certain nombre de problèmes, allant des questions de sécurité à la pollution et à d'autres incidences sur l'environnement, mais le fret était rarement incorporé dans la conception et la planification des réseaux de transport urbain et dans l'élaboration des politiques connexes. Les camions étaient très souvent impliqués dans des accidents de la circulation. En Inde, par exemple, les camions étaient impliqués dans 30 % de ces accidents, alors qu'ils ne représentaient que 5 % du nombre total de véhicules. Pour améliorer les opérations de fret, il fallait lever un grand nombre d'obstacles, à savoir, notamment, ceux des parcs de camions anciens, du mauvais entretien des véhicules, du pourcentage élevé de retours à vide et du dépassement des limites de charge. En Asie, le secteur était dominé par le transport routier de marchandises; il s'ensuivait que la consommation de gazole par les camions était le principal problème soulevé par les carburants de transport de marchandises du point de vue de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre. La consommation de gazole par les camions devrait avoir doublé en 2050 et la part de l'Asie devrait avoir atteint 34 %.

52. Afin d'améliorer l'efficacité dans le secteur du fret, les décideurs devraient mettre en œuvre diverses mesures pour réduire le nombre de déplacements, réduire le volume de fret, réduire les incidences sur l'environnement de la circulation des véhicules, réduire les distances et modifier le mode de transport. Il existait bien des façons d'améliorer la durabilité du secteur du fret. Au Japon, par exemple, les camionneurs étaient incités à noter toutes les distances qu'ils avaient parcourues et la quantité de carburant consommée, ce qui, en bout de chaîne, les aidait à suivre leurs résultats et à améliorer l'efficacité globale de leur travail.

53. Pour tenter de régler les problèmes de transport de fret, les pays d'Asie pouvaient envisager d'appliquer plusieurs stratégies, telles que la stratégie d'« évitement », qui consistait à réduire au minimum les déplacements, à promouvoir la production et la consommation locales, à colocaliser les infrastructures dans la chaîne logistique et dans les ports, à améliorer la logistique et à gérer les charges. La stratégie d'« évolution » comprenait notamment l'introduction de modes de transport offrant un meilleur rendement énergétique, l'optimisation des chemins de fer et des voies navigables intérieures et l'utilisation de types de véhicules mieux adaptés aux charges. De même, la stratégie d'« amélioration » pouvait être assortie de mesures telles que la réduction de la vitesse, des améliorations d'ordre opérationnel et technique, l'utilisation de l'énergie éolienne, les normes d'économies de carburant, une application plus

rigoureuse de la législation antisurcharge et l'introduction d'autres avancées et instruments technologiques tels que les étiquettes de radio-identification, les systèmes mondiaux de localisation et les logiciels d'établissement des itinéraires d'acheminement pour les véhicules.

54. Les services de gestion des infrastructures de transport et de logistique pouvaient améliorer l'accès physique et économique. L'amélioration de l'accessibilité rurale pouvait contribuer à réaliser les objectifs du Millénaire pour le développement, à réduire l'insécurité alimentaire et à gérer les interventions en cas de catastrophe. Par exemple, les rapports coûts-avantages des routes rurales chinoises pourraient être quatre fois supérieurs à ceux de routes de bonne qualité. Les chaînes logistiques et d'approvisionnement rurales pouvaient largement contribuer à réduire la pauvreté. Par exemple, la FAO estimait que, dans le cas des cultures céréalières, les pertes après récolte s'échelonnaient de 10 à 37 % de la production – dont 4 à 16 % étaient dus à des carences aux niveaux du transport et de la logistique. De même, il ressortait d'une étude réalisée en Inde par l'Indian Institute of Management que 50 % des produits alimentaires et légumes frais étaient perdus avant d'arriver sur le marché. L'amélioration des chaînes logistiques et d'approvisionnement pourrait donner lieu à un développement de la chaîne de valeur pour les produits agricoles et, de ce fait, contribuer à réduire la pauvreté. Les pays de la région en offraient d'ailleurs un certain nombre de bons exemples.

55. Le transport maritime était un autre problème soulevé par le secteur des transports qui avait été relativement négligé en raison d'une polarisation sur les transports de surface. Le transport maritime avait diverses incidences sur l'environnement, telles que les émissions de dioxyde de soufre, de particules, de dioxyde d'azote et de dioxyde de carbone, les substances appauvrissant la couche d'ozone, les émissions dues à l'incinération, les eaux de ballast, la peinture antisalissures, les eaux usées, les eaux de cale graisseuses et les résidus de marchandises. Au plan mondial, le transport maritime brûlait environ 370 millions de tonnes par an de fiouls résiduels de mauvaise qualité à forte teneur en soufre et en métaux lourds, ce qui entraînait une grave pollution de l'air. Si le transport maritime mondial était un pays, il serait le cinquième producteur d'émissions de gaz à effet de serre. Les pays d'Asie devaient étudier les stratégies pouvant leur permettre d'améliorer la durabilité du secteur du transport maritime et des ports.

XI. Déclaration de Bangkok pour 2020 : objectifs pour le transport durable pour 2010-2020

56. Entendant témoigner de l'intérêt et de l'engagement renouvelés des pays d'Asie en faveur d'une décennie prometteuse (2010-2020) d'actions et de mesures durables destinées à rendre plus sûr, économiquement abordable, efficace, adapté aux besoins des populations et respectueux de l'environnement le transport dans une Asie en voie d'urbanisation rapide, les pays participant au Forum avaient examiné et adopté une déclaration de bonne volonté, la Déclaration de Bangkok pour 2020 : objectifs pour le transport durable pour 2010-2020 (voir pièce jointe). Étant donné que le thème du transport et du développement durable serait examiné par la Commission du développement durable à sa dix-neuvième session, les participants ont dit espérer que la Commission verrait dans le document adopté à l'issue du cinquième Forum régional sur les transports écologiquement viables en Asie l'une

des contributions importantes de la région en ce qui concerne le secteur des transports.

57. Les indicateurs figurant à l'annexe à la Déclaration de Bangkok pour 2020 constituaient pour les pays un cadre d'orientation générale leur permettant d'évaluer les progrès accomplis dans la réalisation de la stratégie relative aux transports écologiquement viables, les pays ayant toute latitude pour utiliser ces indicateurs comme ils le jugeraient bon.

58. La Déclaration de Bangkok pour 2020 était appelée à constituer un point de départ important pour l'examen des progrès qui auraient été réalisés en matière de transports écologiquement viables lors des Forums à venir, et notamment le sixième Forum régional sur les transports écologiquement viables en Asie, qui se tiendrait en décembre 2011 à New Delhi.

Visites sur le terrain

59. Afin d'exposer les meilleures pratiques et mesures thaïlandaises en matière de transports écologiquement viables, le Ministère thaïlandais des ressources naturelles et de l'environnement et le Ministère thaïlandais des transports avaient coorganisé une visite sur le terrain au cours de laquelle les participants avaient visité le Mass Rapid Transit System (réseau de transport en commun rapide) de Bangkok. Ils avaient pu acquérir une expérience sur le terrain en montant dans le nouveau métro. La Bangkok Metro Public Company Limited avait présenté en détail le projet de transport en cours et le Plan directeur pour les transports en commun rapides pour 2019-2029.

Pièce jointe

Déclaration de Bangkok pour 2020 : objectifs pour le transport durable pour 2010-2020

Nous, les participants, qui représentons les pays d'Asie (Afghanistan, Bangladesh, Bhoutan, Brunéi Darussalam, Cambodge, Chine, Inde, Indonésie, Japon, Malaisie, Maldives, Mongolie, Myanmar, Népal, Pakistan, Philippines, République de Corée, République démocratique populaire lao, Singapour, Sri Lanka, Thaïlande et Viet Nam), des organisations internationales, des organisations bilatérales et multilatérales, des organisations non gouvernementales, des organismes de recherche et des spécialistes du transport durable, nous étant réunis au cinquième Forum régional sur les transports écologiquement viables en Asie, tenu du 23 au 25 août 2010 à Bangkok (Royaume de Thaïlande), pour établir et adopter une déclaration, la Déclaration de Bangkok pour 2020, afin de témoigner de l'intérêt et de l'engagement renouvelés des pays d'Asie en faveur d'une décennie prometteuse (2010-2020) d'actions et de mesures durables destinées à rendre plus sûr, économiquement abordable, efficace, adapté aux besoins des populations et respectueux de l'environnement le transport dans une Asie en voie d'urbanisation rapide,

Prenant note de la désignation du transport comme l'un des thèmes d'Action 21 et des résultats de la réunion de haut niveau tenue pendant la neuvième session de la Commission du développement durable en 2001, qui a pris d'importantes décisions concernant les questions intéressant le secteur des transports et a conclu que le fait d'améliorer les systèmes de transport dans le sens de la promotion du développement durable, notamment en améliorant l'accessibilité, peut stimuler le développement économique et social, faciliter l'intégration des pays en développement dans l'économie mondiale et contribuer à éliminer la pauvreté,

Nous situant dans le prolongement de la Déclaration d'Aichi adoptée par les participants au premier Forum régional sur les transports écologiquement viables en Asie, tenu les 1^{er} et 2 août 2005 à Nagoya, dans la préfecture d'Aichi (Japon), et réaffirmant que son approche intégrée de la promotion d'un transport écologiquement viable permettra non seulement d'améliorer la santé humaine en diminuant la pollution de l'air dans les villes, mais aussi de réduire les émissions de gaz à effet de serre, les décès et les blessures consécutifs à des accidents de la circulation, les niveaux de bruit nuisibles à la santé et les problèmes de circulation,

Nous situant également dans le prolongement de la Déclaration de Séoul, adoptée par les participants au quatrième Forum régional sur les transports écologiquement viables en Asie, tenu du 24 au 26 février 2009 à Séoul (République de Corée), et réaffirmant cette Déclaration, qui préconisait de traiter les questions relatives au transport dans le contexte des objectifs environnementaux plus généraux de la croissance verte, afin de prendre en considération le lien existant entre le transport, l'énergie et les émissions de carbone, et de formuler des stratégies de transport à faibles émissions de carbone qui passent à des modes de transport à haut rendement énergétique et à faibles émissions de carbone, permettant ainsi de renforcer la sécurité énergétique et d'atténuer les incidences du transport sur le climat et du changement climatique sur les services de transport et les autres secteurs socioéconomiques,

Prenant note de la conclusion de la dix-huitième session de la Commission du développement durable, tenue en mai 2010, selon laquelle les infrastructures et services de transport de base demeurent inexistantes ou insuffisants dans de nombreux pays en développement (en milieu urbain comme en milieu rural). De ce fait, les populations pauvres, notamment les femmes, les jeunes et les enfants, ont du mal à accéder aux services de base, y compris les services de santé et d'éducation, et les travailleurs à accéder au marché du travail. L'absence d'infrastructures de transport adaptées en milieu rural y perpétue la pauvreté, entrave le commerce des produits agricoles et limite les autres sources de revenus, nuisant ainsi aux efforts faits pour réaliser les objectifs du Millénaire pour le développement convenus au niveau international,

Notant que, selon les projections d'organisations internationales, les émissions de dioxyde de carbone liées au transport devraient augmenter d'environ 57 % dans le monde entre 2005 et 2030 et qu'en ce qui concerne l'Asie, la plus grande partie de cette augmentation serait imputable aux véhicules à moteur particuliers,

Prenant acte de la résolution 64/255 de l'Assemblée générale des Nations Unies, en date du 2 mars 2010, sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, qui a proclamé la décennie 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière, et constatant avec une vive préoccupation qu'environ la moitié des morts et blessés que font les accidents de la circulation dans le monde sont des victimes d'accidents qui se produisent dans la région de l'Asie et du Pacifique et qui arrivent à des usagers de la route vulnérables, tels que les piétons, les enfants et les cyclistes, parce que les rues manquent des équipements de sécurité nécessaires, tels que des couloirs réservés aux piétons et aux cyclistes, des passages pour piétons bien matérialisés et des rampes de trottoir pour les personnes handicapées, ainsi que des moyens d'intervention après l'accident,

Conscients des besoins de mobilité spécifiques des groupes à faibles revenus ainsi que des femmes, des enfants, des personnes âgées et des personnes handicapées, auxquels il convient de répondre pour instaurer la justice sociale au sein des communautés et améliorer la qualité de la vie de tous,

Appréciant l'importance d'une stratégie des transports écologiquement viables reposant sur le concept consistant à éviter tout transport motorisé inutile, à adopter des modes de transport plus durables et à améliorer les pratiques et technologies de transport,

Nous, les participants au cinquième Forum régional sur les transports écologiquement viables en Asie, exprimons notre intention d'élaborer et de mettre en œuvre de manière volontaire des options, programmes et projets en matière de transport intégré et durable qui contribueront à réaliser dans la région de l'Asie, d'ici à 2020, les 20 objectifs ci-après dans le domaine des transports écologiquement viables :

I. Stratégies tendant à éviter tout déplacement inutile et à réduire la distance des déplacements

Objectif 1. Intégrer formellement les activités d'**organisation de l'espace** et de **planification des transports** et les dispositifs institutionnels connexes aux niveaux local, régional et national;

Objectif 2. Réaliser un **aménagement mixte** et atteindre des densités de population moyennes à élevées le long de grands couloirs de circulation dans les villes en mettant en œuvre des politiques d'organisation de l'espace appropriées et favoriser l'accessibilité pour la population locale, et promouvoir activement un développement centré sur les transports en commun dans le cadre de la mise en place de nouvelles infrastructures de transport de ce type;

Objectif 3. Formuler des politiques, programmes et projets en faveur des **technologies de l'information et des communications**, telles que l'accès à l'Internet, les téléconférences et le télétravail, ce qui permet de supprimer les déplacements inutiles;

II. Stratégies tendant à adopter des modes plus durables

Objectif 4. Exiger que des composantes de **transport non motorisé** figurent dans les plans directeurs des transports dans toutes les métropoles et, en matière d'investissements dans les infrastructures de transport, accorder la priorité au transport non motorisé, notamment aux améliorations à apporter sur une grande échelle aux aménagements pour piétons et cyclistes, à la mise en place d'équipements favorisant la connectivité intermodale et à l'adoption de normes complètes régissant la conception de la voirie, chaque fois que cela est possible;

Objectif 5. Améliorer les services de **transport en commun**, en mettant notamment en œuvre des services de qualité et abordables utilisant des infrastructures réservées aux transports de ce type sur les principaux couloirs de circulation urbaine, et prévoir des services assurant la desserte des zones d'habitation;

Objectif 6. Réduire la part des véhicules à moteur particuliers dans les transports urbains en adoptant des mesures de **gestion de la demande de transport**, notamment des mesures de tarification qui intègrent les coûts liés à la congestion, à la sécurité et à la pollution, afin de réduire progressivement les distorsions de prix qui favorisent directement ou indirectement l'usage de la voiture, la motorisation et l'étalement des villes;

Objectif 7. Opérer un recentrage appréciable vers des modes plus durables de **transport intra-urbain de passagers et de marchandises**, notamment en privilégiant le transport par bus longue distance, voies navigables intérieures et trains à grande vitesse de qualité sur les déplacements en voiture et le trafic aérien passagers, et le transport de fret par rail ou par barge sur le transport de fret par camion et par avion en mettant en place des infrastructures d'appui telles que les ports secs;

III. Stratégies tendant à améliorer les pratiques et techniques de transport

Objectif 8. Adopter des **carburants et techniques de transport** plus durables, notamment en renforçant la pénétration du marché pour des options telles que les véhicules fonctionnant à l'électricité produite à partir de sources renouvelables, les technologies hybrides et le gaz naturel;

Objectif 9. Fixer des **normes** progressives, appropriées et financièrement accessibles de qualité et de rendement de carburant, et d'émission de gaz d'échappement pour tous les types de véhicules, nouveaux ou utilisés;

Objectif 10. Mettre en place des programmes efficaces d'essais et de conformité des véhicules, notamment des systèmes officiels d'enregistrement et des règles **d'inspection et d'entretien périodiques**, en mettant plus particulièrement l'accent sur les véhicules utilitaires, afin de faire appliquer les normes progressives d'émission et de sécurité, ce qui doit aboutir à retirer progressivement du parc les véhicules utilitaires anciens très polluants, ainsi que des programmes d'essais et de conformité des navires;

Objectif 11. Adopter des **systèmes de transport intelligents**, tels que les systèmes électroniques d'encaissement du prix des billets et de calcul de la redevance d'usage de la route, les centres de contrôle du transport et les informations en temps réel destinées aux usagers, le cas échéant;

Objectif 12. Améliorer le rendement du **transport de marchandises**, par route, rail, air et eau, en formulant des politiques, des programmes et des projets de nature à moderniser la technologie des véhicules de marchandises, à mettre en place des systèmes de contrôle et de gestion du parc, et à appuyer la gestion de la chaîne logistique et d'approvisionnement;

IV. Stratégies transversales

Objectif 13. Adopter une politique de zéro décès en ce qui concerne la **sécurité** routière, ferroviaire et des voies navigables, appliquer des stratégies appropriées de contrôle de la vitesse et de modération du trafic, faire strictement respecter l'obligation de posséder un permis de conduire, de faire enregistrer son véhicule et de l'assurer, et améliorer la fourniture des soins après l'accident, de manière à réduire sensiblement le nombre d'accidents et de blessés;

Objectif 14. Promouvoir la surveillance des conséquences pour la **santé** des émissions et du bruit dus aux véhicules de transport, s'agissant en particulier de l'incidence de l'asthme, d'autres maladies pulmonaires et des maladies cardiaques dans les grandes villes, évaluer l'impact économique de la pollution de l'air et du bruit, et formuler des stratégies d'atténuation, visant plus particulièrement les populations vulnérables à proximité des points de forte concentration du trafic;

Objectif 15. Fixer pour chaque pays des normes de **qualité de l'air et de niveau sonore** progressives, sanitaires, d'un bon rapport coût-efficacité et applicables, en tenant également compte des directives de l'Organisation mondiale de la santé, et prescrire des mesures de surveillance et de notification afin de réduire la fréquence des jours pendant lesquels les niveaux de pollution dus aux particules, aux oxydes d'azote, aux oxydes de soufre, au monoxyde de carbone et à l'ozone au niveau du sol dépassent les normes nationales ou des zones où les niveaux sonores sont supérieurs aux normes nationales, en particulier à proximité des points de forte concentration du trafic;

Objectif 16. Mettre en œuvre des initiatives de transport durable à faibles émissions de carbone afin d'atténuer les causes du **changement climatique** et de renforcer la **sécurité énergétique** nationale, et de dresser dans la communication nationale à présenter à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques l'inventaire de tous les gaz à effet de serre émis par le secteur des transports;

Objectif 17. Adopter la **justice** sociale en tant que critère de planification et de conception lors de l'élaboration et de l'exécution de programmes de transport, afin d'améliorer la qualité et la sécurité du transport pour tous, et notamment les

femmes, de rendre les rues et les réseaux de transport en commun accessibles à toutes les personnes handicapées et âgées, de rendre les réseaux de transport économiquement abordables pour les groupes à faibles revenus et de mettre à niveau, moderniser et intégrer le transport en commun intermédiaire;

Objectif 18. Préconiser la mise en place de mécanismes de **financement** novateurs pour les infrastructures et opérations de transport durable en adoptant des mesures telles que le stationnement payant, la fixation du prix des carburants et le calcul automatisé de la redevance d'usage de la route en fonction de l'heure de la journée, et en mettant en place des partenariats secteur public-secteur privé, tels que ceux fondés sur la récupération des plus-values foncières, y compris en prenant en considération les marchés du carbone, chaque fois que cela est possible;

Objectif 19. Favoriser une large diffusion de l'**information** et des **outils de sensibilisation** en ce qui concerne le transport durable à tous les niveaux de l'administration et en direction du public, par des actions de proximité, des campagnes de sensibilisation, la communication rapide des indicateurs suivis et des processus participatifs;

Objectif 20. Créer et financer des institutions chargées d'élaborer et d'appliquer des politiques de transport et d'organisation de l'espace durables, et de mener des travaux de recherche-développement sur le transport écologiquement viable, et promouvoir la bonne gouvernance en réalisant des études d'impact sur l'environnement des grands projets d'infrastructures de transport;

Invitons les pays à rendre volontairement compte des progrès réalisés en utilisant le Forum régional sur les transports écologiquement viables en Asie.

Annexe à la Déclaration de Bangkok pour 2020

Évaluation des progrès accomplis dans l'application de la Déclaration de Bangkok pour 2020

La présente annexe donne une vue d'ensemble des indicateurs de résultats que les pays pourraient envisager d'adopter afin de mettre en œuvre avec succès une stratégie de transports écologiquement viables. La Déclaration de Bangkok pour 2020 étant un document volontaire, les pays pourront choisir, pour suivre les progrès accomplis au niveau national, de définir un certain nombre d'indicateurs et de mesures complétant ou remplaçant les présents indicateurs.

La présente liste détaillée d'indicateurs vise à fournir des éléments permettant d'évaluer objectivement l'efficacité et les performances du système de transport dans l'optique de la réalisation des buts souhaités.

<i>Stratégie</i>	<i>Indicateur</i>
Stratégies d' « évitement »	Métaindicateur : Modification du nombre de kilomètres parcourus par véhicule et par personne dans le temps au niveau des zones urbaines et au niveau national
Intégration de l'organisation de l'espace et de la planification des transports	Nombre de villes du pays ayant élaboré des plans officiels intégrés concernant l'organisation de l'espace et les transports Obligation d'application au niveau local des plans intégrés concernant l'organisation de l'espace et les transports
Aménagement mixte	Réduction de la longueur moyenne des déplacements par passager en ville Réduction de la distance moyenne des déplacements pour le transport de fret aux niveaux régional et national Nombre d'unités mises au point dans le cadre de projets spécifiques d'aménagement mixte Nombre de projets de transport en commun permettant de réaliser un développement centré sur les transports de ce type autour des gares/stations Population et emplois par kilomètre carré le long des principaux couloirs de transport en commun Nombre de couloirs de transport en commun réalisant une augmentation du développement et de la densité de la population Proportion dans laquelle la valeur foncière augmente le long des couloirs de transport en commun de qualité
Technologies de l'information et des communications (TIC)	Nombre de politiques élaborées qui incitent à substituer les TIC aux déplacements Vitesse moyenne en haut débit des services Internet Pénétration du haut débit selon les groupes de revenu

<i>Stratégie</i>	<i>Indicateur</i>
	<p>Taux de pénétration de la téléphonie mobile dans le pays</p> <p>Augmentation du nombre de téléconférences par rapport aux déplacements d'affaires</p> <p>Nombre de politiques et/ou de programmes qui préconisent le télétravail</p> <p>Nombre estimatif de déplacements évités grâce au télétravail</p>
Stratégies d'« évolution »	<p>Métamesure : Part modale de tous les principaux modes de transport au niveau des zones urbaines et au niveau national, y compris le transport de passagers (marcheur, cycliste, automobiliste, passager en voiture, motocycliste, passager en moto, tricycles à moteur, tricycles non motorisés, bus, minibus et chemins de fer urbains), transport intra-urbain (véhicules à moteur particuliers, bus, train et bateau) et transport de fret (par camion, train, barge, fourgonnette et non motorisé)</p>
Transport non motorisé	<p>Nombre de villes mentionnant expressément le transport non motorisé dans les plans directeurs intégrés des transports urbains</p> <p>Noter l'existence de politiques nationales et locales exigeant l'aménagement de bordures inclinées à la jonction entre les voies piétonnes et les carrefours</p> <p>Noter l'existence de politiques nationales et locales exigeant des largeurs minimales pour les voies piétonnes, et noter la largeur minimale</p> <p>Noter l'existence de politiques nationales et locales exigeant l'aménagement de signaux pour piétons aux principaux carrefours</p> <p>Promouvoir la surveillance et l'évaluation de la qualité des aménagements pour piétons, et noter le nombre de villes enquêtées ou contrôlées pour l'établissement d'un score d'« adaptabilité aux déplacements à pied »</p> <p>Nombre de villes où des pistes cyclables ont été aménagées</p> <p>Nombre de kilomètres de pistes cyclables</p> <p>Nombre d'aires de stationnement sans risque de bicyclettes</p> <p>Nombre de villes qui se sont dotées de programmes de bicyclettes collectives et nombre de bicyclettes collectives par programme</p> <p>Nombre de villes qui se sont dotées de programmes d'amélioration des cyclopushes (pousse-pousse tiré par un cycliste)</p> <p>Nombre de réseaux de transport en commun intégrant officiellement les cyclopushes (pousse-pousse tiré par un cycliste)</p> <p>Nombre de villes participant au programme des journées sans voiture</p>

<i>Stratégie</i>	<i>Indicateur</i>
Transport en commun	Nombre de villes où les lignes de bus principales utilisent des couloirs réservés aux bus au milieu de la chaussée (réseaux de transport rapide par bus)
	Nombre de kilomètres de couloirs réservés aux bus au milieu de la chaussée (réseaux de transport rapide par bus)
	Nombre de villes où le réseau de bus utilise le paiement avant l'embarquement dans le bus et des stations aménagées pour l'embarquement rapide à niveau
	Nombre de villes dont le réseau de transport en commun utilise des cartes électroniques d'encaissement du prix des billets
	Nombre de villes appliquant une structure tarifaire unique pour tous les modes de transport en commun
	Nombre de villes possédant un réseau de métro aérien ou souterrain Nombre de kilomètres de métro souterrain
Gestion de la demande de transport	Nombre de villes ou de zones utilisant la tarification de la congestion
	Nombre de villes ou de zones ayant mis en place des péages routiers
	Nombre de villes mettant en œuvre un système officiel de stationnement payant, dans lequel une taxe de stationnement est fixée en tant que taxe foncière appliquée à chaque place de stationnement non résidentielle, et est prélevée que la place soit utilisée ou non
	Nombre de villes qui se sont dotées d'un programme actif d'aménagement du stationnement
	Montant de toute augmentation des prélèvements sur les carburants
	Nombre de villes ou régions ayant adopté des mesures propres à décourager la possession et/ou la conduite de véhicules particuliers Montant des droits ou taxes sur les véhicules
Transport interurbain de passagers et de marchandises	Augmentation de la part modale de services interurbains de bus de qualité
	Augmentation de la part modale de services interurbains de transport ferroviaire classique
	Augmentation de la part modale de services interurbains de transport ferroviaire à grande vitesse
	Nombre de kilomètres de voies ferrées interurbaines à grande vitesse
	Nombre de kilomètres de voies ferrées pour le transport de marchandises Nombre de ports secs
Stratégies d'« amélioration »	Métamesure : Niveaux de rendement énergétique des carburants des parcs de véhicules de tourisme et de transport de marchandises

<i>Stratégie</i>	<i>Indicateur</i>
Carburants et technologies moins polluants	Part du marché des carburants de remplacement pour le transport routier, y compris l'électricité tirée de sources d'énergie renouvelables, le gaz naturel et les biocarburants à gestion et production durables qui ne concurrencent pas les cultures vivrières Part du marché des véhicules électriques, des véhicules hybrides et des véhicules à pile à combustible
Normes	Noter les normes de qualité de carburant en vigueur et le délai nécessaire pour atteindre la norme EURO IV (ou son équivalent) Noter les normes d'émission des véhicules en vigueur pour chaque classe de véhicule Noter les normes d'économies de carburant en vigueur pour chaque classe de véhicule
Inspection et entretien	Noter la nature des règles d'essai des véhicules utilitaires, y compris la fréquence des essais, les niveaux d'émission requis, les dispositifs de sécurité examinés et le nombre de véhicules retirés de la circulation Nombre de villes pratiquant la vérification ponctuelle des émissions des véhicules en circulation Noter le type d'assurance des véhicules prescrit par la législation nationale et locale Nombre de personnes passant l'examen du permis de conduire et taux de réussite à cet examen
Systèmes de transport intelligents	Nombre de véhicules de transport en commun par ville équipés de la technologie de localisation automatique Nombre de stations et de véhicules de transport en commun utilisant un dispositif d'affichage d'informations en temps réel Nombre de villes dotées d'un centre de gestion des incidents de la circulation et de gestion des flottes de transport en commun
Transport de marchandises	Quantifier les améliorations du rendement énergétique des carburants des véhicules de transport de marchandises Quantifier les modifications des types de véhicules de transport de marchandises Quantifier les gains d'efficacité du réseau
Stratégies « transversales »	
Sécurité	Réduction du nombre des accidents de la circulation Réduction du nombre des morts et blessés faits par les accidents de la circulation Adoption d'une politique générale zéro accident

<i>Stratégie</i>	<i>Indicateur</i>
Santé	<p>Nombre de cas de maladies liés aux émissions dues aux moyens de transport, y compris l'asthme, les autres maladies pulmonaires, les maladies cardiaques, les accidents vasculaires cérébraux et la grippe</p> <p>Réduction du nombre de jours où les activités de plein air sont limitées en raison des inquiétudes pour la santé suscitées par la qualité de l'air</p> <p>Nombre de villes ayant interdit de fumer dans les lieux publics, y compris dans les réseaux de transport en commun</p>
Pollution atmosphérique et bruit	<p>Nombre de villes ayant mis en place une surveillance de la qualité de l'air ambiant et s'étant dotées d'appareils de surveillance des particules (PM10 et PM2,5), des oxydes d'azote (NOx), des oxydes de soufre (SOx), du monoxyde de carbone (CO) et de l'ozone au niveau du sol, installés en particulier dans les zones à circulation intense et dans les ports</p> <p>Niveaux de qualité de l'air s'agissant des particules (PM10 et PM2,5), des oxydes d'azote (NOx), des oxydes de soufre (SOx), du monoxyde de carbone (CO) et de l'ozone au niveau du sol pour chaque grande ville</p> <p>Nombre de jours où la qualité de l'air est conforme aux normes locales et aux directives de l'OMS s'agissant de tous les principaux polluants dans chaque grande ville</p> <p>Nombre de villes s'étant dotées d'un programme officiel de surveillance des niveaux sonores</p> <p>Nombre de villes qui procèdent à des vérifications ponctuelles des niveaux sonores des véhicules</p> <p>Nombre de villes dotées de programmes de restrictions en matière de bruit en fonction de l'heure de la journée et de réduction du bruit</p>
Changement climatique et sécurité énergétique	<p>Noter si le secteur des transports figure parmi les mesures d'atténuation adaptées au pays et noter les sous-secteurs du transport qu'elles mentionnent spécifiquement</p> <p>Noter le nombre de projets en matière de transport que le FEM a approuvés pour le pays</p> <p>Quantité de pétrole importée par le pays</p>
Justice sociale	<p>Quantité et type des mesures de sécurité mises en place sur les réseaux de transport en commun</p> <p>Fréquence de service des réseaux de transport en commun en dehors des heures de pointe</p> <p>Nombre de véhicules et stations de transport en commun équipés pour l'accès universel pour les usagers en fauteuil roulant et les parents avec des landaus</p>

<i>Stratégie</i>	<i>Indicateur</i>
	<p>Nombre de stations de transport en commun et de kilomètres de voies piétonnes où ont été installées des dalles tactiles pour déficients visuels</p> <p>Nombre de kilomètres de voies piétonnes adaptées de façon à être pleinement accessibles aux personnes en fauteuil roulant</p> <p>Niveaux relatifs d'accessibilité économique des services de transport en commun pour les groupes à faibles revenus</p> <p>Emplois créés par des projets relatifs aux transports écologiquement durables et possibilité de suivre la formation professionnelle correspondante</p>
Aspects financiers et économiques	<p>Nombre de demandes de crédits au titre de la réduction des émissions de gaz à effet de serre</p> <p>Montant total des recettes tirées des crédits au titre de la réduction des émissions de gaz à effet de serre</p> <p>Montant total des recettes tirées des programmes de tarification de la congestion</p> <p>Montant total des recettes tirées des péages routiers</p>
Montant total des recettes tirées du stationnement payant	<p>Nombre de partenariats secteur public-secteur privé mis en place</p> <p>Montant total des recettes tirées des programmes de récupération des plus-values foncières</p> <p>Nombre d'analyses coûts-avantages réalisées en ce qui concerne les projets relatifs aux transports, avec prise en considération des incidences directes, indirectes et cumulées</p> <p>Noter les résultats des analyses coûts-avantages réalisées en ce qui concerne les projets relatifs aux transports</p>
Information et sensibilisation	<p>Nombre de publications concernant les transports écologiquement viables</p> <p>Nombre des actions de proximité et de sensibilisation portant sur les transports écologiquement viables</p>
Institutions et gouvernance	<p>Nombre d'agents des ministères des transports, de l'environnement et de la santé qui s'occupent des transports écologiquement viables</p> <p>Montant des ressources financières de l'État affectées aux transports écologiquement viables</p> <p>Ressources humaines et financières consacrées aux transports écologiquement viables aux niveaux régional et local</p> <p>Existence au sein de l'État d'un service s'occupant du transport non motorisé et nombre de villes où un service de l'administration locale s'occupe de ce mode de transport pour promouvoir la marche</p>

<i>Stratégie</i>	<i>Indicateur</i>
	<p>Organisation des acteurs nationaux, régionaux et locaux des transports écologiquement viables et liens existant entre ces acteurs, y compris leur coopération avec la société civile et le monde des affaires</p> <p>Noter les études d'impact sur l'environnement destinées à évaluer l'impact des programmes d'infrastructures de transport avant approbation environnementale</p>
