

**Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique**
Comité des transports**Sixième session**

Bangkok, 12 et 13 novembre 2020

Point 4 de l'ordre du jour provisoire*

Accélérer les mesures porteuses de transformation dans le domaine des transports aux fins de la réalisation des objectifs de développement durable**Accélérer les mesures porteuses de transformation dans le domaine des transports aux fins de la réalisation des objectifs de développement durable****Note du secrétariat***Résumé*

La décennie d'action en faveur des objectifs de développement durable requiert de mobiliser l'action au niveau régional, d'avoir des ambitions plus grandes et de définir des solutions. Elle fournit un nouveau stimulant et offre une occasion supplémentaire de reconsidérer les priorités en matière de transport dans la région Asie-Pacifique et d'accélérer les changements susceptibles de favoriser la durabilité tout en reconstruisant en mieux après la pandémie de maladie à coronavirus qui a entravé les progrès vers la réalisation d'un grand nombre d'objectifs.

Le présent document vise à fournir un contexte au débat sur la façon dont la coopération régionale dans le domaine des transports peut accélérer les progrès du Programme de développement durable à l'horizon 2030 en Asie et dans le Pacifique. Il comprend également des observations sur les principales orientations de la prochaine phase du Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, qui doit être mise au point en 2021, et qui permettrait à la région de répondre efficacement aux demandes environnementales, sociales et économiques.

Le Comité des transports souhaitera peut-être mettre en exergue les priorités et les domaines d'intervention et de coopération régionale qui appellent une action urgente dans le secteur des transports et qui sont susceptibles d'accélérer la réalisation des objectifs de développement durable en Asie et dans le Pacifique, compte étant tenu des faits nouveaux survenus aux niveaux mondial et régional. Le Comité souhaitera peut-être aussi partager ses vues et ses données d'expérience et fournir des orientations au secrétariat sur l'élaboration de la prochaine phase du Programme d'action régional, pour la période 2022-2026, dont le projet sera soumis à l'examen de la quatrième Conférence ministérielle sur les transports.

* ESCAP/CTR/2020/L.1.

I. Introduction

1. Parmi tous les facteurs qui influent directement sur la capacité de l'Asie et du Pacifique à réaliser le Programme de développement durable à l'horizon 2030, le transport apparaît nettement comme un défi permanent et une formidable opportunité pour la transition vers la durabilité économique, sociale et environnementale. La demande croissante de transport et de mobilité, aggravée par l'émergence et le développement continu de chaînes d'approvisionnement géographiquement dispersées, est déjà responsable de la consommation d'une grande partie des ressources naturelles de la région et se rapproche souvent du dépassement de capacité. En outre, le développement économique et la croissance démographique dans la région devrait entraîner une augmentation substantielle du taux de motorisation, de la part des échanges commerciaux et, par conséquent, des volumes de transport de marchandises et de passagers.

2. La transition vers des systèmes de transport sobres en carbone et résilients reste lente (voir ESCAP/CTR/2020/3). Dans le même temps, si des avancées ont été faites s'agissant d'assurer des transports bien connectés et efficaces dans toute l'Asie et le Pacifique, les progrès sont inégaux sur le plan de la connectivité, ce qui limite la possibilité pour plusieurs pays d'accéder pleinement aux économies d'échelle et à une croissance économique soutenue (voir ESCAP/CTR/2020/2). En outre, la persistance des disparités entre les femmes et les hommes, des décès dus aux accidents de la route et des inégalités sur le plan de l'accès aux transports et aux possibilités qui en découlent entrave encore davantage la capacité du secteur à prendre en compte les dimensions sociales du développement durable de manière égale dans toute la région (voir ESCAP/CTR/2020/4).

3. La décennie d'action en faveur des objectifs de développement durable suppose de mobiliser l'action au niveau régional, d'avoir des ambitions plus grandes et de définir des solutions. Elle fournit un nouveau stimulant et offre une occasion supplémentaire de reconsidérer les priorités en matière de transport dans la région et d'accélérer les changements susceptibles de favoriser la durabilité tout en reconstruisant en mieux après la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) qui a entravé les progrès vers la réalisation d'un grand nombre d'objectifs voire, dans certains cas, mis à mal des décennies de progrès¹.

4. Les cibles et les indicateurs de certains des objectifs de développement durable sont directement liés au transport durable, comme les cibles 3.6 (sécurité routière), 9.1 (infrastructures) et 11.2 (assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, et développer les transports publics). Comme le transport durable a un rôle de facilitation, il touche également à de nombreux autres objectifs du Programme 2030. Du fait de la nature intégrée des objectifs, pour réaliser des progrès significatifs en matière de transport durable, il faudra progresser simultanément dans d'autres domaines, tels que les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique. Il est donc nécessaire de déterminer de manière plus systématique les interactions entre les 17 objectifs, y compris les interactions entre les cibles liées aux transports et les autres cibles et objectifs. Les progrès ne peuvent être accélérés que si les systèmes qui sont liés à plusieurs objectifs et cibles sont transformés de manière à parvenir à des compromis et d'éventuelles synergies, comme cela a récemment été souligné dans le Rapport mondial sur le développement durable 2019 intitulé *The Future is Now – Science for Achieving Sustainable Development* (Le futur, c'est maintenant : la

¹ Résolution 74/270 de l'Assemblée générale.

science au service du développement durable), établi par un groupe de scientifiques indépendants nommés par le Secrétaire général. À cet égard, il est nécessaire que les décideurs, les représentants du secteur des transports, les gouvernements locaux et les communautés locales, mais aussi le grand public, fassent davantage d'efforts de collaboration pour progresser sur la voie du transport durable.

5. La troisième Conférence ministérielle sur les transports tenue à Moscou en 2016 a fait de la connectivité des transports une grande priorité afin que la région Asie-Pacifique atteigne ses objectifs en matière de durabilité et a adopté le Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021). La première phase de la mise en œuvre du Programme d'action arrivant à son terme, un examen et une analyse plus approfondis de la relation entre le développement des transports et la durabilité dans toutes ses dimensions semblent s'imposer afin de prendre en compte l'impact des transports sur tous les aspects de la société, les nouveaux défis qui se posent au vu du programme de développement de la région et les liens inévitables avec les questions de développement économique durable, de protection de l'environnement, de changements climatiques et d'inclusion sociale. Le présent document vise à fournir un contexte au débat sur la façon dont la coopération régionale dans le domaine des transports peut contribuer à atteindre plus rapidement les objectifs de développement durable. Il fournit également des observations sur les principales orientations de la prochaine phase du Programme d'action régional, qui sera élaborée en 2021.

II. Contexte mondial et perspectives régionales concernant les objectifs de développement durable

6. La pandémie de COVID-19 a touché tous les segments de la population, tous les secteurs de l'économie et toutes les régions du monde. Selon certaines estimations, en 2020 le commerce mondial devrait se contracter de 13 % à 32 %, l'investissement étranger direct reculer de 40 % et les envois de fonds vers les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire chuter de 20 %. Tous ces chocs extérieurs auxquels s'ajoutent les pertes d'emplois, la fragilité des systèmes de santé, l'insuffisance des services de base et un faible niveau d'accès à des systèmes de protection sociale, ont aggravé la vulnérabilité des pays. En conséquence, selon les prévisions, la pandémie va replonger 71 millions de personnes dans l'extrême pauvreté en 2020, ce qui constituerait la première augmentation de la pauvreté mondiale depuis 1998, anéantissant ainsi tous les progrès réalisés depuis 2017².

7. Le produit intérieur brut (PIB) moyen de la région Asie-Pacifique pourrait se contracter de 4 %. De même, on estime que 7,2 % des heures de travail (soit l'équivalent de 125 millions de travailleurs à temps plein) seront perdues au cours du deuxième trimestre 2020 dans la région, contre 6,7 % au niveau mondial. Environ 38 % de la main-d'œuvre est employée dans des secteurs à risque tels que l'industrie manufacturière, le tourisme, le commerce et les transports, où de nombreuses entreprises font face à l'effondrement de la demande et au risque de faillite³.

8. En 2019, les progrès accomplis dans la mise en œuvre du Programme 2030 étaient inégaux, et une attention plus ciblée était nécessaire dans la plupart des domaines. Pour la région Asie-Pacifique en particulier, les données ont montré que malgré des avancées significatives concernant certains objectifs de développement durable, sans efforts supplémentaires, la région

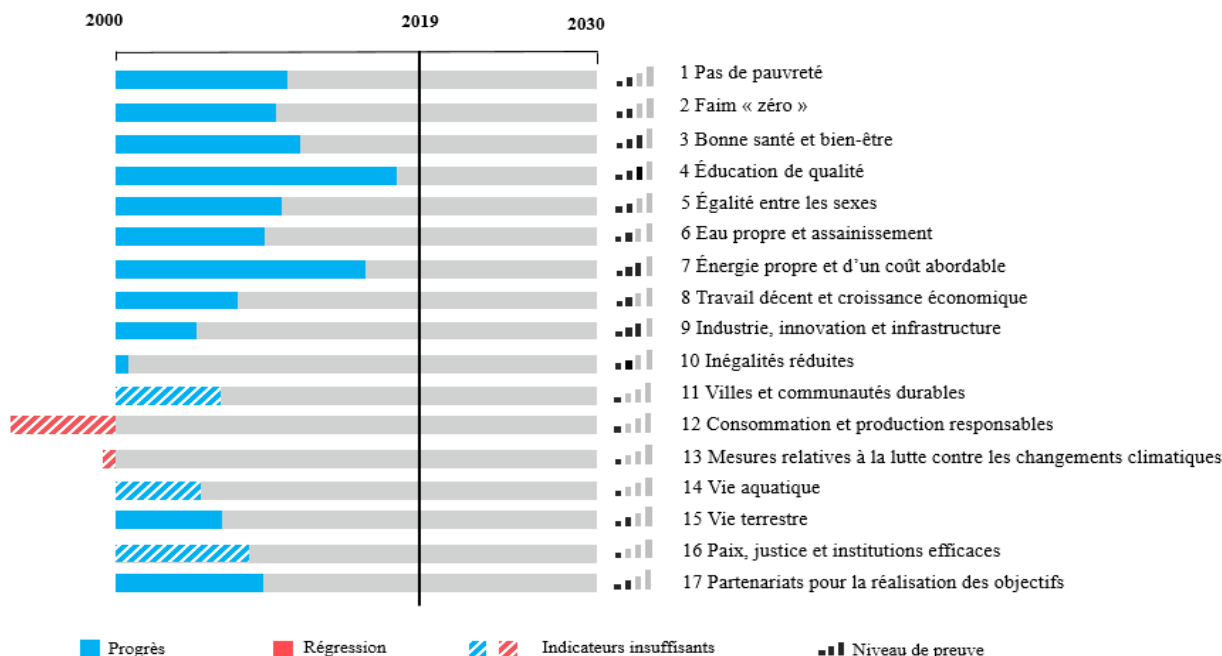
² Banque mondiale, *Perspectives économiques mondiales*, juin 2020 (Washington, D.C., 2020).

³ CESAP, « Socio-economic response to COVID-19: ESCAP framework » (Bangkok, 2020).

risquait de ne pas atteindre les 17 des objectifs à l’horizon 2030 (voir figure I). Les conséquences de la pandémie sont un obstacle supplémentaire au progrès.

Figure I

Progrès réalisés dans la mise en œuvre des objectifs de développement durable dans la région Asie-Pacifique (2019)

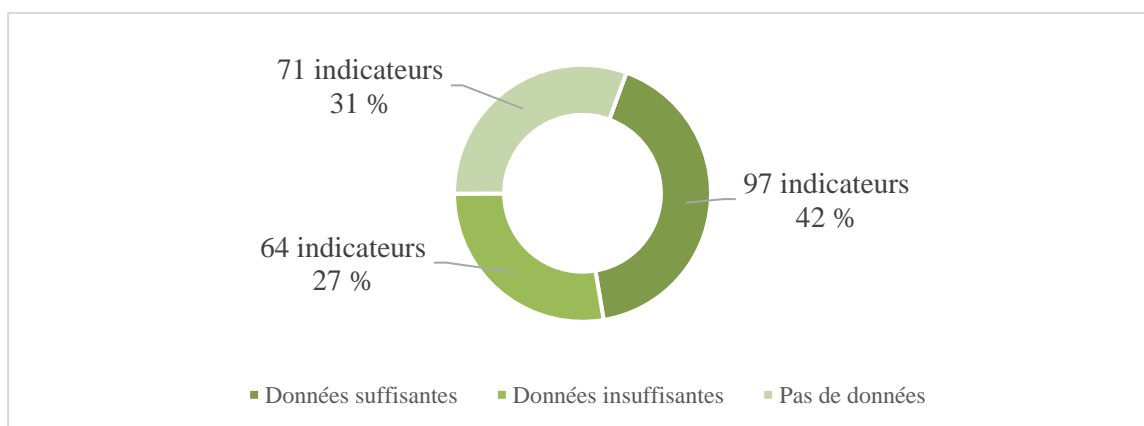


Source : Asia and the Pacific SDG Progress Report 2020 (publication des Nations Unies, numéro de vente : E.20.II.F.10).

9. Il est alarmant de constater qu’en Asie et dans le Pacifique, l’évaluation est impossible pour plus de la moitié des cibles faute de données disponibles. Même si la disponibilité des données relatives aux indicateurs des objectifs de développement durable a considérablement augmenté, passant de 25 % en 2017 à 42 % en 2019, les données sont soit indisponibles, soit insuffisantes pour plus de la moitié des indicateurs, y compris pour plusieurs objectifs pour lesquels les progrès sont lents (voir figure II).

Figure II

Disponibilité des données relatives aux indicateurs des objectifs de développement durable dans la région Asie-Pacifique (2019)



Source : Asia and the Pacific SDG Progress Report 2020 (voir figure I).

10. Comme indiqué précédemment, seuls les cibles et les indicateurs de quelques objectifs de développement durable sont directement liés au transport, à savoir les cibles 3.6 (sécurité routière), 9.1 (infrastructures) et 11.2 (assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, et développer les transports publics). En outre, le manque de données, en particulier pour les indicateurs de catégories II et III, entrave la mesure des progrès accomplis dans la réalisation de ces objectifs (voir tableau 1).

Tableau 1
Cibles et indicateurs des objectifs de développement durable liés aux transports

<i>Cible (objectifs de développement durable)</i>	<i>Indicateur (objectifs de développement durable)</i>	<i>Catégorie</i>	<i>Description de la catégorie</i>
3.6 : D'ici à 2020, diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route	3.6.1 : Taux de mortalité lié aux accidents de la route	I	L'indicateur est clair du point de vue conceptuel, une méthode est établie au niveau international, des normes existent, des données sont régulièrement produites par au moins 50 % des pays et les pays produisent régulièrement des données pour 50 % de la population dans chaque région pour laquelle l'indicateur est pertinent.
9.1 : Mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente, y compris une infrastructure régionale et transfrontière, pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain, en privilégiant un accès universel, financièrement abordable et équitable	9.1.1 : Proportion de la population rurale vivant à moins de 2 km d'une route praticable toute l'année	III	Aucune méthode ou ensemble de normes établis au niveau international ne sont encore disponibles pour l'indicateur, mais une méthode/des normes sont (ou seront) élaborées ou testées.
	9.1.2 : Nombre de passagers et volume de fret transportés, par mode de transport	I	Voir la description de la catégorie I ci-dessus.
11.2 : D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées	11.2.1 : Proportion de la population ayant aisément accès aux transports publics, par âge, sexe et situation au regard du handicap	II	L'indicateur est clair du point de vue conceptuel, il est fondé sur une méthode internationalement établie et des normes existent, mais les pays ne produisent pas régulièrement de données s'y rapportant.

Source : Division de statistique du Département des affaires économiques et sociales du Secrétariat.

11. Si des données sont amplement disponibles pour l'indicateur 3.6.1, les progrès relatifs à la cible 3.6 ne sont pas assez rapides pour compenser la croissance démographique et la motorisation rapide des transports qui sont à l'œuvre dans de nombreuses parties du monde, notamment en Asie et dans le Pacifique (voir le document ESCAP/CTR/2020/4). Des améliorations ont été apportées dans des domaines importants tels que la législation, les normes applicables aux véhicules et les systèmes de gestion de la sécurité routière, y compris le déploiement des technologies du transport intelligent, mais pas uniformément dans toute la région et les taux de mortalité sont toujours plus élevés dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire que dans les pays à revenu élevé. Plus de 60 % des décès dans des accidents de la route surviennent encore en Asie et le Pacifique. En conséquence, on s'attend à ce que la cible 3.6, tendant à réduire de moitié le nombre de décès dus aux accidents de la route d'ici à 2020, ne puisse plus être atteinte.

12. La cible 9.1 comporte deux indicateurs liés aux transports. L'indicateur 9.1.1, est la proportion de la population rurale vivant à moins de 2 km d'une route praticable toute l'année. Les progrès concernant cet indicateur de catégorie III sont mesurés à l'aide de l'indice d'accès rural de la Banque mondiale. En 2018, les données n'étaient disponibles que pour 20 pays, et la plus grande partie des informations disponibles concernait l'Afrique. Il convient peut-être de souligner que cet indice est propre à la route et qu'il ne tient pas compte de la connectivité fournie par d'autres modes de transport dans les zones rurales éloignées, comme le transport aérien, la navigation intérieure et les chemins de fer.

13. Le deuxième indicateur relevant de cette cible est un indicateur de catégorie I, à savoir l'indicateur 9.1.2 (nombre de passagers et volume de fret transportés, par mode de transport). Le nombre de passagers et le volume de fret sont respectivement mesurés en voyageur-kilomètre et en tonne-kilomètre et ventilés par mode de transport. Concernant le transport aérien, ces chiffres sont déclarés par l'Organisation de l'aviation civile internationale pour les compagnies aériennes. Pour les autres modes de transport, les données des États membres de la Commission économique pour l'Europe et du Forum international des transports de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) sont généralement disponibles, bien que certaines lacunes subsistent pour certains modes du fait que les données sont collectées par intermittence. Les données du transport maritime ne sont pas largement disponibles ; seules les données sur les tonnages (et non en tonne-kilomètre) au niveau régional ont été collectées. Les données relatives à l'indicateur 9.1.2 ne sont pas aussi largement disponibles pour la région Asie-Pacifique que pour les autres régions, ce qui rend difficile l'évaluation des progrès régionaux.

14. L'indicateur 11.2.1 (proportion de la population ayant aisément accès aux transports publics, par âge, sexe et situation au regard du handicap) est un indicateur de catégorie II. On dit de l'accès aux transports publics qu'il est pratique lorsqu'un arrêt officiellement reconnu se trouve à une distance de 500 m d'un point de référence tel que le domicile, l'école, le lieu de travail ou un marché. Par exemple, pour déterminer l'emplacement des arrêts des transports en commun dans une ville, on peut utiliser les données de l'administration municipale ou des fournisseurs de services ou encore le système d'information géographique (SIG) ; pour obtenir des informations sur les lieux de résidence qui se trouvent à moins de 500 m des arrêts des transports en commun, on peut utiliser des données issues des recensements et du système d'information géographique ; pour connaître le nombre de résidents par unité de logement, on peut utiliser les données du recensement ou des enquêtes

auprès des ménages. Les enquêtes auprès des ménages utilisées pour recueillir des informations sur la proportion de ménages qui déclarent avoir accès aux transports publics dans un rayon de 500 m peuvent également servir à obtenir des informations sur la qualité du service.

15. Les données relatives à l'indicateur 11.2.1 ne sont pas aisément disponibles, car il n'existe pas de méthode convenue à l'échelle internationale pour mesurer la commodité et la qualité du service des transports publics. En outre, il n'existe pas de données mondiales harmonisées sur les systèmes de transport urbain. Lors des consultations, les experts se sont donc attachés à affiner la méthode d'analyse et à recommander une nouvelle technique qui permettrait d'utiliser davantage de bases de données existantes, rendant ainsi possible l'analyse des tendances au fil des ans. Une série de données mondiales sur les transports a maintenant été recueillie, notamment sur l'utilisation, les réseaux routiers, la sécurité, les décès dus aux transports et la fréquence des transports. Des données sont à présent disponibles pour 38 pays des régions Asie, Europe, Amérique du Nord, Amérique latine et Caraïbes. Compte tenu de la tendance actuelle, les organismes responsables prévoient que l'indicateur 11.2.1 ne sera pas atteint dans le délai fixé.

16. Dans ce contexte, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) a mis au point l'indice de transport urbain durable, un outil au format Excel qui permet de faire la synthèse et le suivi des performances des systèmes de transport urbain et les comparer. L'indice s'appuie sur 10 indicateurs qui couvrent les aspects suivants : la planification, l'accès, la sécurité, la qualité et la fiabilité, l'accessibilité financière et les émissions. Il peut aider à évaluer les progrès réalisés à l'échelle des villes en ce qui concerne la cible 11.2 des objectifs de développement durable et appuyer la mise en œuvre du Nouveau Programme pour les villes. À la suite du succès des applications pilotes, l'indice de transport urbain durable a été approuvé par le Comité des transports à sa cinquième session, tenue en novembre 2018.

17. Les observations qui précèdent dressent un constat alarmant : globalement, aucun des objectifs liés aux transports ne devrait être atteint dans les délais fixés. En outre, le manque de données relatives à ces indicateurs pour l'Asie et le Pacifique entrave la capacité des pays de la région à évaluer avec précision les progrès et à exécuter des mesures et des politiques correctives lorsqu'elles sont nécessaires. Plus important encore, tout progrès réalisé eu égard aux cibles et aux indicateurs directement liés au transport ne serait de toute manière pas suffisant pour assurer le transport durable au sens large. Deux des quatre cibles énumérées dans le tableau 1 concernent exclusivement les diverses dimensions du transport routier : la sécurité routière – les autres modes de transport où la sécurité est un facteur critique étant ainsi exclus – et l'accès aux routes, qui ne tient pas compte des autres possibilités de connectivité éventuellement disponibles et qui, dans certains cas, sont plus respectueuses de l'environnement. Par ailleurs, les données sur le nombre de passagers et le volume de fret par mode de transport donnent peu d'indications sur la viabilité globale du secteur. Enfin, l'impact des transports sur l'environnement est totalement absent des indicateurs convenus pour les cibles liées aux transports, au climat et à l'énergie, et les questions d'accessibilité financière et d'accès équitable ne sont pas mesurées avec succès dans le cadre actuel. En d'autres termes, on peut affirmer que même si toutes les cibles liées aux transports étaient atteintes, les systèmes et les services de transport ne deviendraient pas totalement durables pour autant, et la contribution globale du transport à la réalisation des objectifs de développement durable serait loin d'être optimisée.

18. En l'absence de critères mesurables adaptés et propres au secteur, il n'existe actuellement aucun moyen de mesurer avec exactitude la contribution des transports aux objectifs de développement durable et aux cibles qui sont liées indirectement aux transports. Ce manque de données exactes empêche la formulation d'objectifs précis, mesurables, réalisables et limités dans le temps, de stratégies connexes et de moyens de mise en œuvre pour le secteur. En conséquence, il est essentiel de mesurer la gamme des interactions positives et négatives entre les objectifs qui sont liés au transport et à la connectivité durables pour exploiter pleinement leur potentiel et veiller à ce que les progrès réalisés dans la mise en œuvre de certains objectifs ne le soient pas au détriment d'autres. Ceci est particulièrement important si l'on tient compte des effets de la pandémie de COVID-19 sur les capacités des États membres de la région à exécuter le Programme 2030 et de la nécessité d'accélérer les progrès pendant la décennie d'action en faveur des objectifs.

III. Les défis du transport durable : des aspects étroitement liés

19. La disponibilité d'infrastructures et de services de transport fiables permettant d'acheminer les personnes et les marchandises en divers lieux pour un coût et dans des délais raisonnables est non seulement essentielle pour maintenir la croissance économique mais aussi pour assurer une répartition équilibrée des avantages socioéconomiques et une bonne gestion des effets du développement humain sur l'environnement. Ainsi, la connectivité des transports joue sur deux dimensions et, surtout, elle est associée aux concepts d'accès⁴. Elle soutient les chaînes d'approvisionnement et améliore leur efficacité, joue un rôle déterminant sur les coûts de transport et la compétitivité commerciale, et renforce la résilience aux chocs économiques, aux phénomènes prolongés et aux catastrophes liées au climat.

20. Si l'intérêt d'une bonne connexion des transports est généralement admis, le potentiel du secteur à saper ses propres avantages en maintenant des pratiques qui relèvent de l'habitude est également de plus en plus reconnu. L'activité du transport de marchandises en particulier, dont la croissance accompagne l'augmentation de la population mondiale et la croissance de l'économie et du commerce internationaux, a une corrélation positive avec les externalités sociétales et environnementales négatives si elle n'est pas correctement gérée. La demande mondiale de transport de marchandises devrait tripler entre 2015 et 2050, et les émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports devraient augmenter de 60 % d'ici à 2050 (voir la figure III pour les prévisions de croissance régionale)⁵. Selon certaines estimations⁶, les camions de transport de marchandises sont la source de la demande mondiale de pétrole qui connaît la croissance la plus rapide. Selon les projections, ils devraient représenter 40 % de la croissance de la demande de pétrole d'ici à 2050 et 15 % de l'augmentation des émissions mondiales de dioxyde de carbone. Compte tenu des taux d'émission de carbone actuels et des politiques en vigueur, même si des technologies sobres en carbone venaient à être déployées pour les transports, le mieux que l'on puisse espérer en ce qui concerne les émissions globales en 2050 est qu'elles ne dépassent pas les niveaux de 2015. Sachant que les volumes transportés devraient doubler ou tripler au cours de la même période, ce scénario pourrait être considéré comme

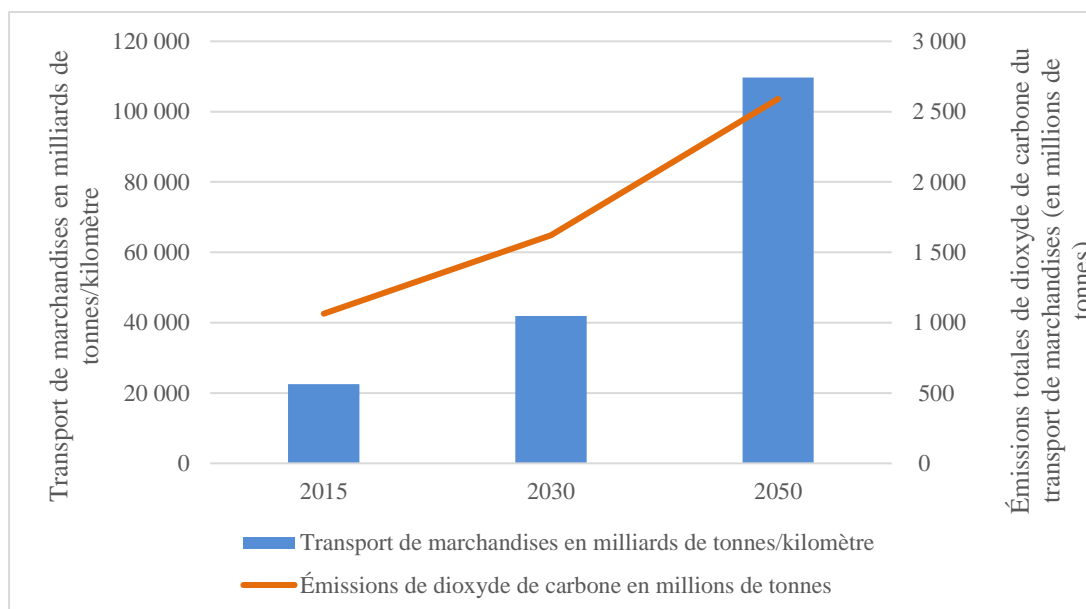
⁴ *Review of Sustainable Transport Connectivity in Asia and the Pacific: Addressing the Challenges for Freight Transport* (publication des Nations Unies, numéro de vente : E.20.II.F.2).

⁵ Forum international des transports, *Perspectives des transports FIT 2019* (Paris, OCDE, 2019).

⁶ Forum international des transports, « Towards road freight decarbonisation: trends, measures and policies », *International Transport Forum Policy Papers* (Paris, OCDE, 2018).

un succès ; pour autant, cela ne permettrait pas d'atteindre les cibles tendant à limiter l'augmentation des températures moyennes mondiales.

Figure III
Projections de croissance du transport de marchandises et des émissions de dioxyde de carbone dues au transport dans la région Asie-Pacifique (2015-2020)



Source : calculs de la CESAP basés sur les données fournies par le Forum international des transports.

21. La croissance pourrait être compensée par une plus grande efficacité dans l'utilisation du transport routier et un recours accru à d'autres modes de transport, y compris les réseaux de transport intermodal intégré combinant le rail, le cabotage et les voies navigables intérieures. La synergie qui résulterait de la combinaison de différents modes de transport en une seule et même chaîne de transport efficace, fiable, sûre, respectueuse de l'environnement et résiliente, offre de grandes possibilités d'amélioration. À titre d'exemple, face à la demande croissante de transport découlant du commerce intrarégional et interrégional et de l'attention politique renouvelée accordée à la revitalisation des chemins de fer pour le transport de marchandises sur de longues distances, le transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie a connu une croissance exponentielle ces dernières années et a maintenu ses performances même pendant la pandémie de COVID-19. Depuis 2011, plus de 11 000 trains de marchandises ont fait l'aller-retour entre la Chine et l'Europe. En 2018, 6 300 trains ont transporté des marchandises de la Chine vers l'Europe, soit une augmentation de 72 % par rapport à l'année précédente, et 2 690 ont effectué le voyage de retour vers la Chine⁷, avec un temps de transit moyen de 5,5 jours entre l'Union européenne et la frontière occidentale de la Chine⁸. Les activités visant à augmenter la part modale des chemins de fer mettent principalement l'accent sur l'amélioration de l'efficacité opérationnelle.

⁷ Belt and Road News, « China sends a record 6,300 cargo trains to Europe in 2018 », 5 janvier 2019.

⁸ Voir United Transport and Logistics Company – Eurasian Rail Alliance, « UTLC Eurasian Rail Alliance ». Disponible à l'adresse suivante : <https://utlc.com/en/> (consultée le 25 août 2020).

22. Le regroupement de quantités importantes de marchandises est nécessaire pour que leur transport par les voies navigables intérieures, le rail et le cabotage, et la combinaison de ces modes avec le transport routier final, atteignent des niveaux de productivité suffisants pour concurrencer les prix de la route. C'est l'une des raisons pour lesquelles le transport routier est souvent privilégié pour les longues distances, lorsque la quantité de marchandises transportées n'est pas suffisante pour justifier l'utilisation d'autres moyens de transport habituellement réservés aux marchandises plus lourdes ou plus volumineuses. Enfin, dans de nombreux cas, le transport routier est choisi pour les longues distances simplement parce que c'est la seule solution dont disposent les expéditeurs. On pourrait faire valoir que la concurrence entre les modes de transport n'existe pas dans de tels cas. La fourniture d'un autre mode de transport comme alternative au transport routier de marchandises, nécessite des investissements massifs, indivisibles et irréversibles dont le taux de rentabilité est rarement en mesure d'égaliser ceux du secteur privé, et doit être assurée, ou du moins garantie, par les autorités publiques dans de nombreux pays. Les activités visant à faire baisser les émissions de gaz à effet de serre en réduisant la dépendance à la route passent donc par l'utilisation simultanée de tous les outils disponibles, y compris la technologie et la normalisation, l'organisation et la gestion, ainsi que la réglementation et la fiscalité. Quoiqu'il en soit, la réorientation modale n'apportera qu'une partie limitée de la solution, et les principales perspectives de progrès devraient résider pour l'essentiel dans la décarbonisation du transport routier.

23. À cet égard, l'efficacité énergétique est reconnue comme l'un des moyens les plus rentables de réduire les émissions du transport routier. Les stratégies de réduction des émissions sont principalement axées sur la prévention des déplacements inutiles, les mesures de gestion des transports, l'adoption de modes de transport plus durables pour les passagers et le fret, l'amélioration de l'efficacité des opérations de transport, la percée des véhicules électriques sur le marché et l'utilisation des énergies renouvelables. Le déploiement rapide des véhicules électriques pourrait permettre de réduire les émissions à l'échelle tout en réduisant la dépendance aux combustibles fossiles. De plus, la combinaison du véhicule électrique et de l'énergie provenant de sources renouvelables permettrait d'amplifier encore les réductions d'émissions. Les efforts menés dans la région pour décarboniser les réseaux électriques et les politiques qui encouragent la mise en place d'infrastructures pour la recharge des véhicules électriques pourraient faciliter l'utilisation généralisée des véhicules électriques.

24. Il convient de noter que près de la moitié des émissions mondiales liées au transport de passagers sont générées par les déplacements urbains⁹. Dans la région Asie-Pacifique, de nombreuses villes font face à des pics de pollution atmosphérique, et selon les estimations, le nombre de décès prématurés dus aux particules fines de moins de 2,5 microns de diamètre (PM_{2,5}) devrait augmenter de plus de 50 % entre 2015 et 2030. L'introduction de carburants à faible et très faible teneur en soufre ainsi que des normes d'émissions correspondantes pour les véhicules devrait permettre de réduire les émissions cumulées de carbone noir de 7,1 millions de tonnes d'ici à 2050 et les émissions annuelles de PM_{2,5} de plus de 85 %. En conséquence, on estime que d'ici à 2050, le nombre annuel de décès prématurés diminuera de 470 000 et que les

⁹ Forum international des transports, *Perspectives des transports FIT 2017* (Paris, OCDE, 2017).

avantages climatiques nets équivaldront à 22 000 milliards de kilomètres en moins de trajet en véhicule particulier¹⁰.

25. Comme indiqué dans le Cinquième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, la compréhension de la manière dont les technologies énergétiques et de transport à faible émission de carbone vont évoluer est encore mal maîtrisée, et évaluer cette lacune reste un défi pour le secteur des transports. Pour y remédier, la CESAP a entrepris d'intensifier son appui à l'adoption des mesures nécessaires pour parvenir à un secteur des transports climatiquement neutre dans la région. Il s'agit notamment d'évaluer la répartition modale et de recenser les conditions propices au passage à des modes de transport plus respectueux de l'environnement, tels que le chemin de fer et la navigation intérieure, ainsi que la marche ou le vélo dans le cas du transport de passagers.

26. Parmi les autres questions prioritaires figurent le renforcement des liaisons ferroviaires entre les ports et l'arrière-pays et la localisation stratégique des installations intermodales et logistiques afin de tirer parti de la capacité concurrentielle du transport ferroviaire. De nombreux sites de production, de distribution et de traitement du fret dans la région ne sont accessibles que par la route. On pourrait rétorquer que le choix d'un mode de transport de marchandises est influencé de manière critique par l'emplacement de ces sites et que, par conséquent, la répartition modale favorise le transport routier bien avant même que les expéditeurs ne prennent une décision. En d'autres termes, la répartition modale n'est que partiellement imputable à une concurrence réelle entre modes de transport car la concurrence n'est possible que quand les expéditeurs ont le choix entre des modes de transports adéquats et préexistants, ce qui n'est pas le cas dans tous les pays ou sur tous les itinéraires, notamment en ce qui concerne les infrastructures¹¹.

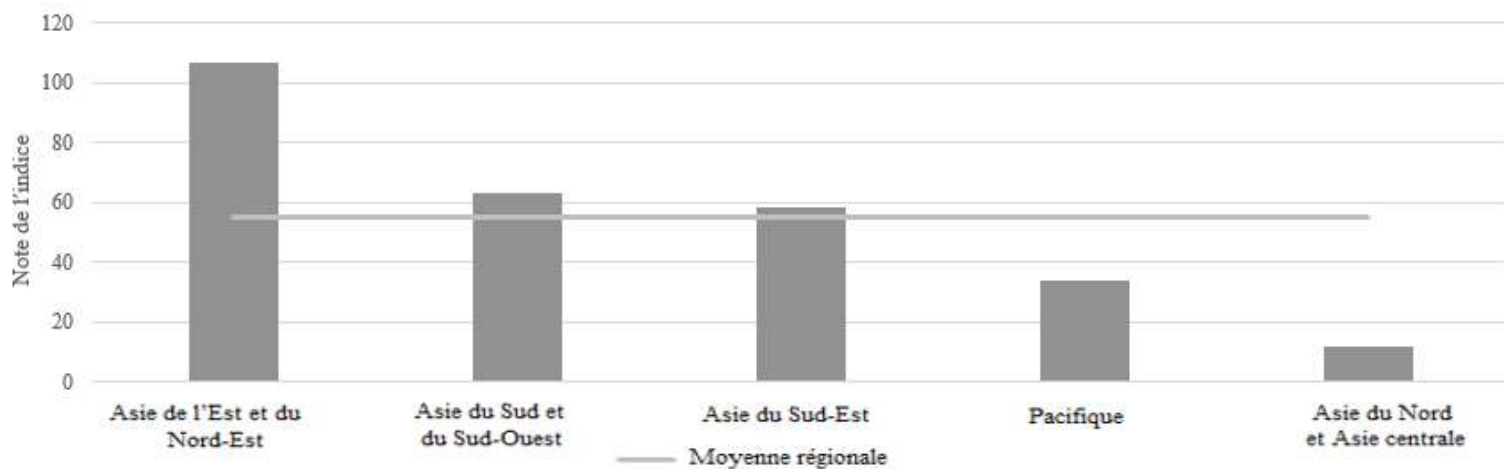
27. Pour mesurer les progrès réalisés en matière de connectivité dans la région Asie-Pacifique, la CESAP a mis au point un indice de connectivité des transports en 2019, dans lequel les scores indiquent le degré de connexion de chaque mode de transport dans chaque pays de la région. L'indice montre que malgré de nettes avancées, le niveau de mise en place des infrastructures et la qualité de celles-ci restent inégaux et relativement faibles dans de nombreux pays d'Asie-Pacifique, et des problèmes opérationnels persistent, ce qui a des effets proportionnels sur l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement. Il est intéressant de noter que si les performances de la région en matière de connectivité et de logistique sont assez bonnes au regard des indicateurs mondiaux, il existe des variations sous-régionales importantes, quelques pays les plus performants faisant augmenter la moyenne régionale. Selon l'indice, la sous-région de l'Asie de l'Est et du Nord-Est est en tête et la sous-région de l'Asie du Nord et l'Asie centrale, qui comprend un grand nombre de pays enclavés, et le Pacifique sont à la traîne par rapport à la moyenne régionale (voir figure IV)¹².

¹⁰ International Council on Clean Transportation et Programme des Nations Unies pour l'environnement, « Cleaning up the global on-road diesel fleet: a global strategy to introduce low-sulphur fuels and cleaner diesel vehicles » (Paris, 2016).

¹¹ Michel Savy, « Freight transport modes: competition, cooperation or areas of advantage ? » (Bruxelles, Association des constructeurs européens d'automobiles, 2009).

¹² Voir *Review of Sustainable Transport Connectivity in Asia and the Pacific: Addressing the Challenges for Freight Transport* (publication des Nations Unies, numéro de vente : E.20.II.F.2).

Figure IV
Indice de connectivité des transports de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique par sous-région (2019)



Source : *Review of Sustainable Transport Connectivity in Asia and the Pacific : Addressing the Challenges for Freight Transport* (publication des Nations Unies, numéro de vente : E.20.II.F.2).

28. Les écarts de connectivité entre les sous-régions et les lacunes dans ce domaine dans les pays ayant des besoins particuliers indiquent qu'il faudra des ressources financières considérables pour atteindre les niveaux de performance nécessaires à la réalisation des objectifs de développement durable. Selon une analyse récente de la CESAP, il faudra investir chaque année 126 milliards de dollars supplémentaires dans les infrastructures de transport des pays en développement d'Asie et du Pacifique, ce qui représente 0,4 % du PIB de la région. L'essentiel de l'investissement doit aller aux pays ayant des besoins particuliers, notamment les pays en développement sans littoral¹³.

29. Selon une étude des effets de l'amélioration de la connectivité intermodale, une amélioration de 10 % de l'efficacité des transports, obtenue grâce à une meilleure connectivité de la chaîne d'approvisionnement dans les pays de l'Association de coopération économique Asie-Pacifique, a généré une augmentation du PIB de 21 milliards de dollars¹⁴. Depuis 2004, l'amélioration de la connectivité de la navigation de ligne a entraîné une hausse de 30 % des importations de produits manufacturés en Chine et de 40 % des exportations de produits manufacturés en provenance de Chine¹⁵. L'absence de connexion maritime directe avec un partenaire commercial réduit la valeur des exportations d'un pays de 42 à 55 %, selon les estimations. Quand, en raison de cette absence de connexion directe, des transbordements supplémentaires sont nécessaires, la valeur des exportations diminue de 20 à 25 %¹⁶. En ce qui concerne les niveaux de la connectivité de la navigation de ligne en 2019, les cinq pays les mieux connectés se trouvaient en Asie, quatre en Europe et un en Amérique du Nord. En Chine, qui est le pays le mieux connecté, la connectivité

¹³ CESAP, « Costing the transport infrastructure component of SDGs in Asia and the Pacific », MPFD Policy Briefs, n° 89 (Bangkok, avril 2019).

¹⁴ Association de coopération économique Asie-Pacifique, « The economic impact of enhanced multimodal connectivity in the APEC region » (2010).

¹⁵ John Kornerup Bang, Majbritt Greve et Thomas Westergaard-Kabelmann, « A Leading trade nation: the role of container shipping and logistics in enhancing trade and economic growth in China », Technical Report (Copenhague, Maersk, 2014).

¹⁶ CNUCED, *Maritime Connectivity and Trade*, Policy Issues in International Trade and Commodities Research Study Series n° 70 (New York et Genève, 2015).

de la navigation de ligne a plus que doublé depuis 2006. Cependant, le fossé entre les pays les mieux connectés et les pays les moins bien connectés se creuse¹⁷.

30. Les petits États insulaires en développement comptent parmi les pays où la connectivité des transports est la plus faible et leurs performances dans ce domaine restent médiocres à cause notamment de coûts commerciaux prohibitifs et des marchés non-concurrentiels. Les difficultés particulières que rencontrent les petits États insulaires en développement en ce qui concerne le transport et la logistique compromettent considérablement la réalisation de leurs objectifs de développement durable. Bien qu'elle soit d'une importance capitale, la connectivité dans la navigation doit être examinée conjointement à une série d'autres facteurs pour permettre de dresser un tableau complet. Cela est particulièrement vrai pour les pays où l'insuffisance de la connectivité logistique de l'arrière-pays constitue un défi de taille. Les pays en développement sans littoral en sont un exemple typique puisqu'on estime que les coûts commerciaux des produits manufacturés ont un équivalent tarifaire *ad valorem* de 219 %. En d'autres termes, pour chaque dollar investi dans la fabrication d'un produit, 2,19 dollars ont été ajoutés sous forme de coûts commerciaux. Dans les pays développés, cet ajout est de 1,34 dollar¹⁸.

31. Enfin, pour soutenir le développement durable, l'amélioration de la connectivité des transports doit intégrer pleinement les impératifs de développement social tels qu'ils sont envisagés dans le Programme 2030. Cela peut en partie être réalisé en tenant compte de l'impact des tendances démographiques sur les besoins de transport et de mobilité ainsi que sur la sécurité. Toutefois, certaines questions de développement social devraient bénéficier d'une plus grande visibilité auprès des décideurs et d'un soutien financier accru pour pouvoir remédier aux inégalités dues au manque de disponibilité et de qualité des services de transport que la pandémie de COVID-19 a exacerbées. Ces questions comprennent les préoccupations relatives à la santé et à la sécurité des travailleurs du secteur des transports qui sont en première ligne du fait qu'ils assurent la fourniture continue des biens essentiels à l'intérieur des frontières et au-delà, et la nécessité d'introduire un filet de protection sociale pour les opérateurs de transport. Ce dernier point est particulièrement important, car le segment des transporteurs routiers comprend essentiellement des petites et moyennes entreprises qui sont plus vulnérables aux impacts socioéconomiques de la pandémie.

32. En outre, des éléments tels que l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes peuvent bénéficier de réformes de la politique des transports. Par exemple, les femmes représentent la moitié de la population active mondiale mais ne génèrent que 37 % du PIB mondial¹⁹, ce qui peut être en grande partie attribué à l'immobilité ou « pauvreté faute de moyens de transport »²⁰. Il est bien établi que les femmes, notamment dans les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire, ont des schémas de mobilité particuliers en raison de leur rôle socialement déterminé en matière de

¹⁷ *Review of Maritime Transport 2019* (publication des Nations Unies, numéro de vente : E.19.II.D.20).

¹⁸ CNUCED, « Trade facilitation and development : driving trade competitiveness, border agency effectiveness and strengthened governance », *Transport and Trade Facilitation Series*, n° 7 (Genève, 2016).

¹⁹ Marie Thynell, « Roads to equal access: the role of transport in transforming mobility », *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*, n° 87 – *Transport and Sustainable Development Goals* (ST/ESCAP/SER.E/87).

²⁰ Karen Lucas et al., « Transport poverty and its adverse social consequences », *Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Transport*, vol. 169, Issue 6 (décembre 2016).

procréation, de production et au sein de la communauté²¹. Par exemple, il arrive que les femmes refusent un emploi loin de chez elles si le réseau de transport ne leur permet pas de se rendre au travail et d'en revenir à temps pour s'acquitter de leurs tâches domestiques et obligations familiales, ou alors s'il ne leur offre pas suffisamment d'espace et de souplesse pour se déplacer avec les personnes dont elles ont la charge et leurs effets personnels. De fait, elles n'ont peut-être pas d'autre choix que d'accepter des emplois locaux moins bien rémunérés ou de se contenter de sources de revenus informelles, plus proches de chez elles. Dans le même temps, les modes de déplacement des femmes sont de plus en plus diversifiés, ce qui fait qu'il importe de procéder à des évaluations précises et régulières de leurs déplacements pour élaborer des politiques de transport qui tiennent compte des différences de genre.

33. En Asie, on estime que 700 millions de personnes sont touchées par l'isolement sociospatial. Comme la construction de routes dans les zones reculées est coûteuse et que le nombre de bénéficiaires par kilomètre de route est relativement faible, l'investissement dans les routes rurales est à la traîne. Il a également été démontré que les quartiers résidentiels les plus pauvres des mégapoles d'aujourd'hui n'ont souvent pas accès à l'infrastructure routière et à la connectivité avec le reste de la ville.

34. Le secteur des transports est traditionnellement un secteur à forte intensité de main-d'œuvre et générateur d'emplois. Toutefois, les perspectives de développement des transports pourraient entraîner une tendance à la baisse des possibilités d'emploi ou une augmentation de la demande de travailleurs qualifiés résultant du recours à la technologie et à l'automatisation. Cela pourrait ouvrir de nouvelles perspectives aux travailleurs hautement qualifiés aptes à soutenir la planification et la mise en œuvre de systèmes de transport intelligents dans la région. Toutefois, l'impact social de la demande réduite de travailleurs peu qualifiés dans ce secteur pourrait se répercuter sur les taux de chômage et les niveaux de pauvreté.

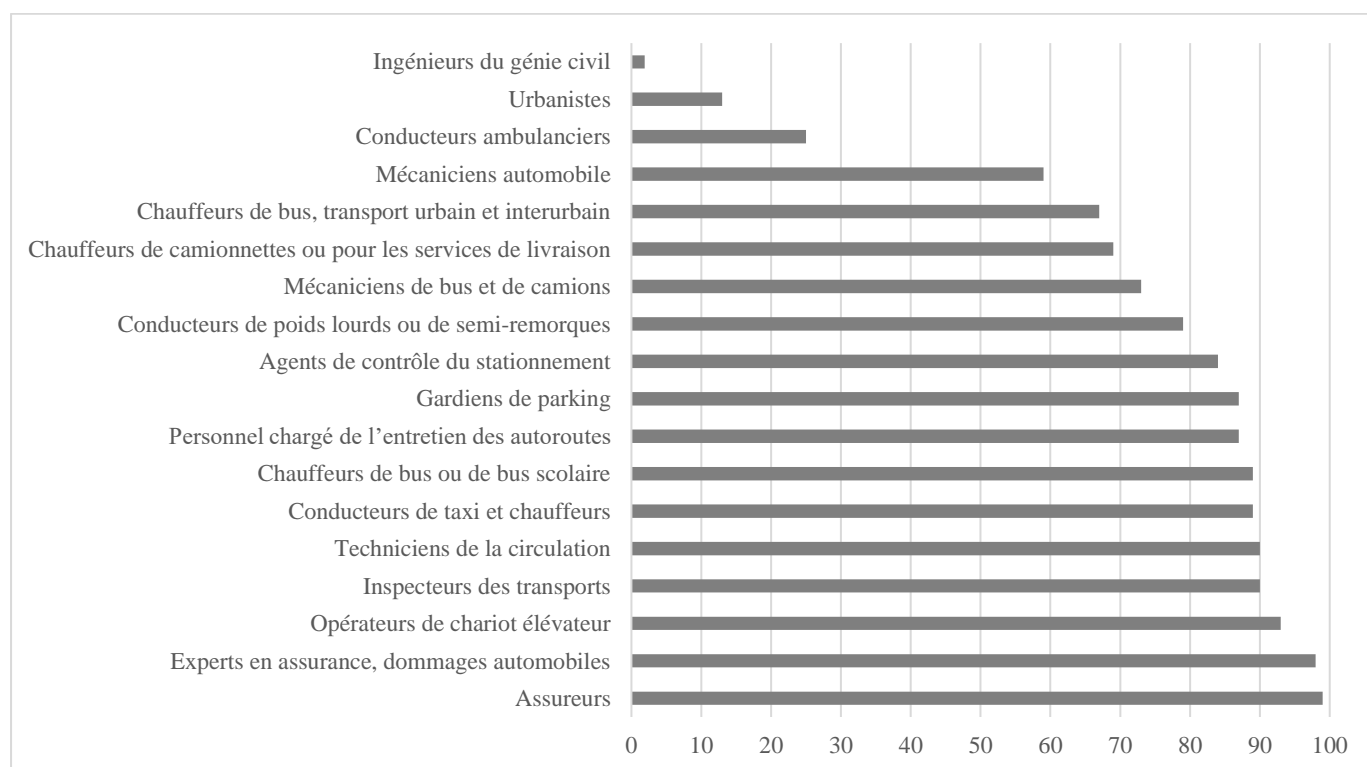
35. Dans une étude très remarquée publiée en 2013²², dans laquelle la probabilité d'informatiser 702 professions était examinée, il a été constaté que les tâches de la plupart des travailleurs dans les domaines du transport et de la logistique pourraient être automatisées dans une certaine mesure à l'avenir, y compris celles de chauffeurs de taxi, de fret et de transports publics (voir figure V). Il peut être difficile de former des employés pour qu'ils assument de nouvelles fonctions. Compte tenu de cela, les nouvelles politiques nationales et régionales en matière de transport ne pourront pleinement jouer leur rôle de développement social que si elles sont à même d'intégrer à terme des systèmes d'apprentissage tout au long de la vie et de formation des adultes, ainsi que des dispositifs de sécurité sociale permettant la reconversion professionnelle de manière répétée et viable dans ce secteur ou dans un autre²³.

²¹ Banque asiatique de développement, *Gender Toolkit: Transport – Maximizing the Benefits of Improved Mobility for All* (Manille, 2013).

²² Carl Benedikt Frey et Michael Osborne, « The future of employment: How susceptible are jobs to computerization? », Working Paper (Oxford, Université d'Oxford, 2013).

²³ Voir McKinsey Global Institute, « A future that works: automation, employment and productivity » (McKinsey and Company, New York, 2017).

Figure V
Probabilité d'automatisation de certaines professions liées à la mobilité
 (En pourcentage)



Source : Carl Benedikt Frey et Michael Osborne, « The future of employment: How susceptible are jobs to computerization? », Working Paper (Oxford, Université d'Oxford, 2013).

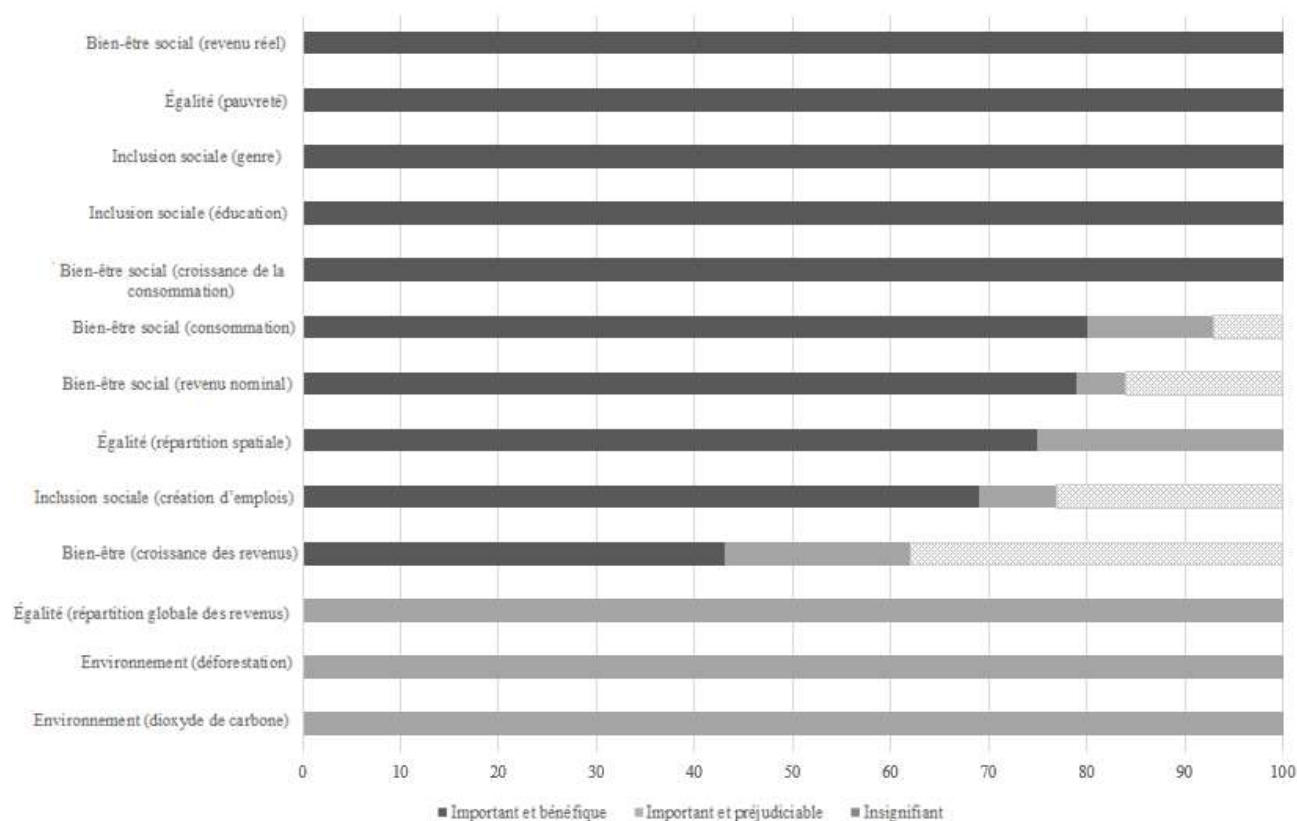
36. La conclusion qui est généralement tirée des évaluations les plus récentes de la connectivité est que les plans d'infrastructure actuels en Asie ont tendance à sous-estimer le rôle de la connectivité des transports dans le développement local. Selon un récent rapport sur la connectivité du transport de marchandises en Asie centrale, si les couloirs de transport sont essentiels à la connectivité globale, leur développement ne suit pas toujours l'objectif d'assurer la desserte des entreprises locales, qui est pourtant cruciale pour tirer parti des économies d'agglomération et des impacts sociaux positifs. En outre, souvent les méthodes de sélection des projets ne prévoient pas systématiquement des évaluations intégrant une analyse coûts-avantages exhaustive, une analyse multicritères ou une analyse des risques et des incertitudes²⁴. Enfin, on a observé que l'utilisation de modèles quantitatifs est limitée, et la limitation la plus fréquemment citée est le manque de données disponibles et fiables, notamment en ce qui concerne la mesure des impacts sociaux, spatiaux et environnementaux de l'amélioration de la connectivité des transports.

37. Selon un autre rapport récent, on s'intéresse de plus en plus aux avantages économiques plus larges des grands projets de transport, qui comprennent les incidences sur les résultats en matière de développement, notamment : a) le bien-être économique (revenus, salaires et consommation) ; b) l'inclusion sociale (emplois, égalité des sexes) ; c) l'équité (pauvreté, inégalités) ; d) la qualité de l'environnement (pollution, déforestation) et e) la résilience économique (pertes imprévues résultant de grands bouleversements

²⁴ Forum international des transports, « Enhancing connectivity and freight in Central Asia », International Transport Forum Policy Papers n° 71 (Paris, OCDE, 2019).

ou d'une situation qui se prolonge). Par conséquent, décider de la manière d'améliorer la connectivité des transports nécessite souvent des compromis entre différents types de variables (voir figure VI)²⁵.

Figure VI
Classement des conséquences économiques des investissements dans les couloirs de transport
 (En pourcentage)



Source : Mark Roberts et al., « Transport corridors and their wider economic benefits: a critical review of the literature », Policy Research Working Paper, n° 8302 (Banque mondiale, Washington, D.C., 2018).

38. L'augmentation des revenus, par exemple, peut être contre-productive et provoquer un accroissement des inégalités. Dans le cadre de la planification des couloirs de transport internationaux, il peut également y avoir des intérêts divergents en termes de connectivité internationale et nationale, dans la mesure où, par exemple, le trajet le plus court peut être plus économique et donc plus compétitif, alors qu'un couloir de transport plus long peut procurer des avantages en termes de connectivité nationale et d'intégration territoriale à l'échelle d'un pays donné. Dans cette optique, les chercheurs et les institutions intègrent de plus en plus les considérations sociales dans leur évaluation des projets de couloirs, et soulignent les incidences diverses et variées des investissements dans les transports pour de multiples acteurs économiques et autres²⁶.

²⁵ Banque mondiale et al., *The WEB of Transport Corridors in South Asia* (Washington, D.C., 2018).

²⁶ Julie Rozenberg et Marianne Fay, éd., *Beyond the Gap: How Countries Can Afford the Infrastructure They Need While Protecting the Planet – Sustainable Infrastructure Series* (Banque mondiale, Washington, D.C., 2019).

39. En résumé, les pays de l'Asie et du Pacifique n'ont pas encore pleinement défini des mesures optimales qui aillent au-delà de l'investissement dans les infrastructures de transport pour inclure des réformes et des politiques qui élargiraient les avantages économiques de ces infrastructures aux domaines où le potentiel économique n'est pas exploité ou qui auraient des retombées positives sur le développement social. Il faudrait définir ces mesures optimales et les appliquer dans les prochains projets de développement de l'infrastructure régionale de transport du Réseau routier asiatique, du réseau ferroviaire transasiatique et des ports secs d'importance internationale ainsi que du réseau régional des ports et du transport maritime.

IV. Cadre conceptuel pour la prochaine phase du Programme d'action régional, pour les années 2022 à 2026 : accélérer les progrès vers la réalisation des objectifs de développement durable

40. Les activités menées par les acteurs du développement et les États membres en faveur du transport durable varient et tendent souvent à être axées sur une dimension en particulier, qu'elle soit environnementale (transport durable), sociale (transport inclusif) ou économique (transport efficace). Toutefois, les dimensions économique, sociale et environnementale du transport durable devraient être prises en compte de manière intégrée pour permettre des synergies, des complémentarités et davantage de cohérence²⁷. La coopération et les activités régionales menées par la CESAP doivent soutenir l'élaboration de systèmes de transport qui soient sûrs, socialement inclusifs, accessibles, fiables, abordables, économes en carburant, respectueux de l'environnement, sobres en carbone et résilients aux chocs et aux perturbations.

41. La concrétisation du transport durable est un défi important qui comporte de nombreux aspects techniques, opérationnels et politiques. La conception, l'expérimentation et la mise en œuvre de mesures d'intervention nécessitent des travaux de recherche multidisciplinaires menés en collaboration par plusieurs pays. Les mesures prometteuses ne se limitent pas à l'apport de nouvelles technologies dans le secteur des transports, mais comprennent aussi des changements dans les infrastructures sous-jacentes et les conditions opérationnelles des processus de transport et de logistique²⁸. Plusieurs contraintes ont évolué ces dernières années, malgré les progrès des applications de la technologie et des solutions efficaces dans le secteur des transports. Le manque d'infrastructures adéquates, le coût élevé du transport de marchandises, l'encombrement des réseaux routiers, les accidents de la circulation et les émissions de dioxyde de carbone sont parmi les problèmes qui continuent d'aller à l'encontre de la concrétisation du transport durable dans la région.

42. Toute initiative axée sur l'écotechnologie et la responsabilité sociale sera non durable tant que le pilier économique restera faible. Pour parvenir à un transport durable, le défi consiste à définir et à mettre progressivement en œuvre une stratégie cohérente à long terme comprenant des politiques et des mesures intégrées visant à éliminer ou à réduire au minimum les compromis entre les trois dimensions du transport durable en tirant parti de la technologie, de la coopération régionale et des synergies intersectorielles. Une telle stratégie nécessite un cadre politique global et à long terme qui permettrait de concevoir

²⁷ Voir TD/B/C.I/MEM.7/11.

²⁸ Lóránt Tavasszy et Maja Piecyk, « Sustainable freight transport », *Sustainability*, vol. 10, Issue 10 (octobre 2018).

de manière globale les progrès futurs en matière de connectivité durable des transports régionaux.

43. La décennie d'action en faveur des objectifs de développement durable est l'occasion d'établir une telle stratégie régionale qui constituera la prochaine phase du Programme d'action régional qui sera élaborée en 2021 et mise en œuvre par la CESAP et ses États membres au cours de la période 2022-2026. Le Programme d'action régional a pour objectif de permettre aux décideurs politiques d'utiliser toute la gamme de solutions disponibles (établissement de normes, analyse et prise de décision en connaissance de cause et mécanismes de mise en œuvre (voir tableau 2)) afin de concrétiser le transport durable.

Tableau 2

Dimensions de la transition vers le transport durable

<i>Dimension</i>	<i>Description</i>	<i>Conséquences pour la planification du transport durable</i>
Normative	Les principes de base et les valeurs de la durabilité	Le transport durable repose sur les piliers environnemental, social et économique de la durabilité
Analytique	Les outils méthodologiques permettant de déterminer si une action est durable ou non	Connaissance des effets sur la durabilité de l'intervention en fonction de la disponibilité des outils et des données
Gouvernance	Le système de gouvernance pour promouvoir et mettre en œuvre les changements vers la durabilité par le biais des institutions et des politiques	Les formes d'organisation dans la mise en place des principales institutions publiques, ainsi que la planification et la mise en œuvre des transports, qui favorisent l'intégration de la durabilité

Source : adapté de Michael Bruhn Barfod et al., « Promoting sustainability through national transport planning », *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, vol. 18, n° 3 (janvier 2018).

A. Propositions d'orientations

44. Afin d'éviter que les infrastructures de transport ne soient insuffisantes ou sous-utilisées et de mieux orienter l'établissement des infrastructures, la prochaine phase du Programme d'action régional pourrait suivre une approche de la connectivité des transports fondée sur la chaîne d'approvisionnement, dans laquelle la planification est liée au commerce international, et d'autres politiques telles que celles en matière d'environnement et de protection sociale. À cette fin, il sera nécessaire d'évaluer les déterminants de la connectivité des transports dans toutes ses dimensions pour mieux informer les décisions des décideurs politiques concernés et améliorer les mesures utilisées pour évaluer la connectivité des transports modaux (air, route, voies navigables intérieures et rail) et intermodaux.

45. En outre, il sera important d'élaborer et d'appliquer des cadres réglementaires régionaux et nationaux qui soient à même de favoriser un transport intermodal intégré et une meilleure connectivité, mais aussi d'assurer un accès et des opérations ininterrompus en cas de perturbation ou de situation d'urgence.

46. En outre, dans le contexte de la décennie d'action en faveur des objectifs de développement durable, il importe de mesurer le lien qui existe entre des systèmes de transport bien connectés, le développement durable et l'action climatique. À cette fin, l'élaboration de mesures et de méthodes harmonisées au niveau régional serait une première étape vers la définition d'objectifs environnementaux spécifiques au secteur des transports dans la région, afin de stimuler les efforts de décarbonisation.

47. Parallèlement, il sera utile de se concentrer sur la création de cadres politiques qui favorisent l'innovation et tirent parti de la technologie pour faire progresser le double objectif de l'amélioration de la connectivité des transports et de la promotion d'une voie de développement durable et à faible émission de carbone. Il est important de souligner qu'il est possible de promouvoir la connectivité du transport intermodal en tant que stratégie clef de lutte contre les changements climatiques dans le transport de marchandises.

48. Enfin, les moyens concrets par lesquels les transports peuvent contribuer au développement social, notamment l'égalité des sexes, l'accessibilité, la sécurité, l'intégration et la mobilité sociale, devraient faire l'objet d'une attention particulière dans les politiques et être intégrés de manière globale dans les stratégies de mise en œuvre. La prochaine phase du Programme d'action régional devrait donc aider à produire des avantages socioéconomiques plus larges et plus concrets grâce à la connectivité des transports. À cet égard, elle pourrait intégrer les grands domaines prioritaires énumérés dans le tableau 3.

Tableau 3

Domaines prioritaires proposés pour la prochaine phase du Programme d'action régional pour les années 2022 à 2026, à l'appui de la décennie d'action en faveur des objectifs de développement durable

<i>Dimension</i>	<i>Domaines prioritaires</i>
Économique	Connectivité régionale et logistique (infrastructures et opérations) Intégration dans les chaînes d'approvisionnement mondiales Résilience et transition vers le transport durable de marchandises
Sociale	Sécurité des transports Accessibilité Inclusion Égalité femmes-hommes
Environnementale	Consommation d'énergie Émissions de gaz à effet de serre Autres externalités environnementales dans le transport de marchandises et de passagers, y compris les transports urbains et publics

B. Moyens de mise en œuvre

49. La réalisation du Programme 2030 par la mise en œuvre du Programme d'action régional nécessitera un engagement et une coopération multipartites renforcés afin de faciliter l'évaluation précise des besoins locaux, nationaux, sous-régionaux et régionaux et de tirer parti de leurs interconnexions. À cet égard, le secteur privé est un acteur clef qui peut jouer un rôle déterminant dans la réalisation du développement durable, bien au-delà de l'apport de financements.

50. Les entreprises ont besoin d'institutions stables et d'une réglementation bien définie pour pouvoir fonctionner efficacement. Une stratégie de transport durable sobre en carbone élaborée en consultation avec les parties prenantes, favorisée par une architecture institutionnelle inclusive et multisectorielle et soutenue par une vision régionale, pourrait donner un signal clair et une certitude à long terme au secteur privé. La stabilité qui en résulterait créerait un environnement propice à la croissance des entreprises durables et des entreprises vertes. Dans ce contexte, la prochaine phase du Programme d'action régional pourrait servir à accorder une attention renouvelée au renforcement des Accords intergouvernementaux sur le Réseau routier asiatique, sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et sur les ports secs, ainsi qu'à l'élaboration de nouveaux accords.

51. Un autre élément qui pourrait être renforcé dans la prochaine phase du Programme d'action régional est la portée et la conception des activités d'analyse et de recherche qui permettront de prendre des décisions en toute connaissance de cause. Au-delà d'un premier état des lieux, l'accent sera mis sur la création de bases de données régionales et l'élaboration de critères de référence, ainsi que sur le lancement des principales méthodes d'évaluation des progrès.

52. Enfin, le renforcement des capacités est unique en ce sens qu'il peut être le moyen de parvenir à une fin mais aussi une fin en soi. Les tentatives de mesure et d'évaluation des efforts de renforcement des capacités doivent tenir compte de ces deux fonctions pour en saisir véritablement l'impact. Améliorer les activités de renforcement des capacités et les baser sur des évaluations approfondies des besoins pourrait mieux servir les acteurs, institutions et organisations locaux ou nationaux. Cela renforcera la réactivité, l'appropriation et la durabilité de toute intervention. L'expérience a montré que si les ressources financières sont vitales, elles ne peuvent à elles seules soutenir le processus de renforcement des capacités. La formation, par exemple, n'aura qu'une valeur à court terme sauf si elle s'accompagne de changements à d'autres niveaux qui permettent d'utiliser les nouvelles compétences. Par conséquent, la conception d'une combinaison mieux équilibrée d'activités et d'interventions pourrait être l'objet de la prochaine phase du Programme d'action régional.

53. Dans tous les aspects de la prochaine phase, les résultats escomptés pourraient être plus spécifiquement liés aux objectifs de développement durable et inclure des objectifs qui pourraient contribuer de manière mesurable à la réalisation du Programme 2030 et à d'autres engagements mondiaux tels que l'Accord de Paris.

V. Questions portées à l'attention du Comité

54. Les données relatives aux objectifs de développement durable dans la région indiquent qu'il est urgent d'agir pour accélérer les progrès. Les cibles et les indicateurs liés aux transports sont insuffisants pour concrétiser des systèmes, réseaux et services de transport totalement durables dans la région. Des mesures systémiques, intégrées et coordonnées au niveau régional sont nécessaires pour intégrer pleinement toutes les dimensions du développement durable dans les politiques sectorielles.

55. Dans le contexte de la décennie d'action en faveur des objectifs de développement durable, la prochaine phase du Programme d'action régional devrait tenir compte du fait qu'une action accélérée et porteuse de transformation est nécessaire pour atteindre les objectifs et pour formuler une vision globale pour la région qui traite sur le même plan les objectifs de croissance économique, de protection de l'environnement et de développement social.

56. Ainsi, le Programme d'action régional, tout en continuant à donner la priorité aux domaines de développement traditionnels tels que les infrastructures et la connectivité terrestre et maritime opérationnelle, la logistique, le transport intelligent, la sécurité routière et le transport urbain, peut donc également adopter une approche plus globale en incluant les dimensions économique, environnementale et sociale du développement et des opérations de transport dans la conception des recommandations et des activités.

57. À cet égard, le Comité souhaitera peut-être prendre les mesures suivantes :

a) Examiner les domaines prioritaires qu'il est proposé d'inclure dans l'élaboration du projet de la prochaine phase du Programme d'action régional, pour les années 2022 à 2026, qui équilibrerait les dimensions économique, sociale et environnementale des transports et appuierait la décennie d'action en faveur des objectifs de développement durable ;

b) Prier le secrétariat de prendre les mesures adéquates pour organiser des consultations avec les membres et les membres associés sur la prochaine phase du Programme d'action régional en vue des préparatifs de la quatrième Conférence ministérielle sur les transports, qui se tiendra en 2021.