



# Conseil économique et social

Distr. générale  
9 septembre 2016

Français  
Original: anglais

## Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique Conférence ministérielle sur les transports

### Troisième session

Moscou, 5-9 décembre 2016

Point 3 g) de l'ordre du jour provisoire\*

### Les grandes questions en matière de transports

## Le transport urbain durable

### Note du secrétariat

#### Résumé

La tendance croissante à la motorisation urbaine se traduit par un surcroît d'embouteillages, de pollution et d'émissions de gaz à effet de serre, d'où une baisse de la productivité et des problèmes de santé et liés aux changements climatiques dans la région. Parmi les objectifs de développement durable récemment adoptés, il en existe un qui concerne les villes durables et qui vise à garantir l'accès de tous à des systèmes de transport durables, sûrs, accessibles et d'un coût abordable. Les membres et membres associés devront réaffirmer leur volonté de faire face aux défis de la planification, de la mise en œuvre et du bon fonctionnement des systèmes et services de transport urbain durable.

Le document présente les progrès régionaux accomplis et les problèmes rencontrés quant à l'amélioration des systèmes de transport urbain et traite de l'établissement de cadres nationaux de politique en matière de développement du transport urbain durable, de l'intégration des modes de transport urbain, de l'élaboration et de l'application des moyens d'utiliser de nouvelles technologies innovantes, de l'évaluation des progrès régionaux accomplis et du renforcement de la capacité des membres et membres associés.

## I. Introduction

1. Les objectifs de développement durable récemment adoptés – en particulier l'objectif numéro 11, « faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables » – représentent un engagement pris à l'échelle mondiale de maximiser les bénéfices économiques et sociaux du développement urbain et des systèmes de transport urbain. La deuxième cible de l'objectif de développement durable numéro 11 est d'assurer, d'ici à 2030, l'accès de tous à des systèmes de transport durables, sûrs, accessibles et d'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. Pour atteindre l'objectif numéro 11, il faudra redoubler d'efforts dans la planification, le développement, l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure urbaine.

\* E/ESCAP/MCT(3)/L.1.

2. La région Asie-Pacifique compte aujourd'hui plus de deux milliards de résidents urbains, soit 55 % de la population urbaine mondiale, proportion qui devrait passer à 64 % d'ici 2050<sup>1</sup>. Dans le même temps, le nombre de propriétaires de véhicules s'est accru rapidement dans l'ensemble de la région Asie-Pacifique. Les véhicules particuliers représentent environ 70 % du total des véhicules à moteur de cette région. Ces tendances se traduisent par un encombrement croissant de la circulation et une hausse de la consommation de combustibles fossiles, qui engendrent une augmentation des émissions et de la pollution atmosphérique, ainsi qu'une multiplication des accidents de la route en ville. Les externalités négatives liées à la circulation routière urbaine pèsent sur les économies et nuisent à la qualité de vie des résidents. On estime que le temps perdu à cause des embouteillages peut entraîner une baisse du produit intérieur brut des villes de 3 à 5 % en Asie<sup>2</sup>.

3. La proportion de résidents urbains vivant dans des taudis a été estimée à 28 % en Asie de l'Est, 31 % en Asie du Sud-Est et 35 % en Asie du Sud en 2012<sup>3</sup>. En raison de ce nombre important de personnes pauvres vivant dans des taudis, les pouvoirs publics et les municipalités de la région ont du mal à mettre en place des systèmes et services de transport urbain durable qui favorisent l'intégration sociale.

4. À l'échelle mondiale, une attention particulière est accordée à la mobilité urbaine dans les grandes villes et notamment en Asie et dans le Pacifique, région qui comptait 17 des 28 mégapoles mondiales en 2014. Cependant, la majorité de la population urbaine de la région Asie-Pacifique vit dans de petites et moyennes villes en croissance rapide, et 54,4 % des résidents urbains de la région vivent dans des villes de taille plus réduite, enregistrant moins de 500 000 habitants<sup>1</sup>. Étant donné qu'elles se trouvent à un stade précoce de développement, ces villes secondaires et de taille moyenne sont les plus propices à la planification et à la mise en œuvre de stratégies et de politiques novatrices en matière de transport urbain.

5. Les villes asiatiques offrent toute une palette de modes de transport urbain. Les systèmes de bus à haut niveau de service sont de plus en plus en vogue en Asie, et les transports non motorisés se présentent aussi, certes, comme une solution viable mais pour des trajets courts. Les moyens de transport électriques et hybrides s'imposent de plus en plus face aux véhicules à carburant fossile. L'utilisation de systèmes de transport intelligents peut permettre d'améliorer la sécurité, l'efficacité et le fonctionnement des systèmes de transport urbain. Toutefois, la région ne dispose pas des cadres politiques nationaux nécessaires au développement des transports urbains et au déploiement de systèmes de transport intelligents.

6. Le présent document contient un examen des progrès accomplis et des problèmes rencontrés dans l'amélioration des systèmes et services de transport urbain dans la région. Il contient des propositions concernant certaines des mesures politiques nécessaires pour développer et améliorer les systèmes et services de transport urbain dans les villes de la région. Les éléments essentiels des produits proposés sont ensuite présentés pour examen aux gouvernements en vue de leur éventuelle intégration dans le projet de

<sup>1</sup> Voir *Statistical Yearbook for Asia and the Pacific 2014* (ST/ESCAP/2704).

<sup>2</sup> Programme des Nations Unies pour les établissements humains, *Planning and Design for Sustainable Urban Mobility: Global Report on Human Settlements 2013* (Oxford et New York, Routledge, 2013).

<sup>3</sup> Programme des Nations Unies pour les établissements humains, *State of the World's Cities 2012/2013: Prosperity of Cities* (New York, Routledge, 2013).

programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021).

## **II. Progrès accomplis dans la région en matière de développement des systèmes de transport urbain durable**

7. Les systèmes de transport public urbain des villes de la région comprennent des services de bus public, des systèmes de bus à haut niveau de service, des métros, des transports ferroviaires urbains, des monorails, des métros aériens et des téléphériques. Les transports communautaires prennent diverses formes: minibus, tricycles, motos-taxis et bateaux. Si l'ensemble de ces services peut sembler prometteur, le plus grand défi à relever par de nombreuses villes tient néanmoins à la popularité croissante des véhicules particuliers. Ces derniers favorisent certes la mobilité des personnes, mais l'augmentation rapide du nombre de véhicules aggrave encore l'encombrement déjà important des réseaux urbains et entrave le bon fonctionnement des systèmes de transport public routier, tels que les autobus publics.

8. Si le nombre total de propriétaires de véhicules s'est accru dans l'ensemble de la région Asie-Pacifique, une étude plus approfondie des données disponibles pour 2013 montre que ce total se chiffre à moins 200 véhicules pour 1 000 habitants dans de nombreux pays en développement alors qu'il atteint entre 600 et 725 véhicules pour 1 000 habitants dans les pays plus développés, tels que l'Australie, le Japon et la Nouvelle-Zélande<sup>4</sup>. Les pays dans lesquels ce nombre a enregistré la plus forte augmentation sont l'Azerbaïdjan, le Brunéi Darussalam, la Chine, la Fédération de Russie, la Géorgie, l'Indonésie, le Kazakhstan, la République islamique d'Iran et la Thaïlande. De leur côté, l'Afghanistan, le Bangladesh, l'Inde, le Pakistan et les Philippines enregistrent des taux de motorisation par personne sensiblement plus faibles, mais le nombre de propriétaires de véhicules particuliers dans les villes de ces pays est considérablement plus élevé que la moyenne des pays de la région.

9. Si la motorisation est en constante augmentation dans de nombreux pays de la région, la croissance du nombre de propriétaires de véhicules a ralenti ces dernières années dans certains pays comme la Fédération de Russie, le Japon, le Kazakhstan, le Pakistan, Singapour et Sri Lanka. Il est à noter que la croissance du nombre de propriétaires de véhicules motorisés reste très généralisée en Chine, en Inde, en Indonésie et en République de Corée.

10. La prédominance des motocycles est une des caractéristiques particulières à de nombreux pays d'Asie. Le nombre des propriétaires de motocycles connaît un niveau élevé dans les pays de l'Asie du Sud-Est, tels que l'Indonésie, la Malaisie, la Thaïlande et le Viet Nam<sup>5</sup>. Dans certains pays, il est fréquent que les motocycles soient utilisés pour des trajets interurbains d'une distance supérieure à 200 kilomètres.

<sup>4</sup> Voir [www.oica.net/category/vehicles-in-use](http://www.oica.net/category/vehicles-in-use).

<sup>5</sup> Surya Raj Acharya, « Status, trend and scenarios of sustainable transport development in Asia », exposé présenté à la Réunion régionale d'experts sur les options pour une politique de développement des transports durables (Incheon, République de Corée, 27-29 novembre 2013). Disponible à l'adresse suivante: [www.unescap.org/sites/default/files/2.3.Trend-scenario-ESCAP.pdf](http://www.unescap.org/sites/default/files/2.3.Trend-scenario-ESCAP.pdf).

11. Ces tendances de la motorisation se sont traduites par un plus grand nombre d'embouteillages et une hausse de la pollution atmosphérique, un surcroît d'émissions de dioxyde de carbone et une consommation d'énergie accrue. Les encombrements ralentissent le trafic; ainsi, la vitesse moyenne d'un véhicule est de 7 kilomètres à l'heure à Manille, 8 kilomètres à l'heure à Bangkok et 9 kilomètres à l'heure à Jakarta. Les émissions de dioxyde de carbone issues des transports ont augmenté à l'échelle mondiale de 85 % entre 1973 et 2007<sup>6</sup> et le secteur des transports a produit près du quart des émissions totales de dioxyde de carbone dans le monde en 2013<sup>6</sup>. Les transports génèrent aussi à l'échelle locale des polluants atmosphériques tels que les matières particulaires, les oxydes d'azote, l'oxyde de soufre, le monoxyde de carbone et les composés organiques volatils qui nuisent à la santé humaine et aux écosystèmes. En 2013, le secteur des transports a représenté près des deux tiers de la consommation mondiale de pétrole et plus de 27 % de la consommation totale mondiale d'énergie<sup>7</sup>. Le secteur des transports de la région Asie-Pacifique a consommé en termes de produits pétroliers plus de 460 millions de tonnes d'équivalent pétrole<sup>8</sup>.

12. Nombre de grandes villes de la région Asie-Pacifique (Beijing; Hong Kong (Chine); Séoul; Singapour; et Tokyo) exploitent avec succès des systèmes de transport public urbain dont s'inspirent la plupart des autres villes à l'heure de la conception et du développement de leurs propres systèmes. Ainsi, la part modale des transports publics a été de 44 % à Beijing (2012), 81 % à Hong Kong (Chine) (2011), 65 % à Séoul (2013), 30 % à Ahmedabad (Inde) (2007), 51 % à Tokyo (2008) et 50 % à Singapour (2012)<sup>9</sup>.

13. La qualité générale des services de transport public dépend beaucoup de l'économie et du stade de développement de la ville et/ou du pays. Un voyageur doit souvent utiliser une combinaison de modes de transport pour effectuer un trajet complet. La connexion intermodale et le transfert sans entraves d'un mode à l'autre grâce à l'exploitation de gares intégrées constituent un élément important du succès des systèmes de transport urbain.

14. Malgré divers efforts consentis pour améliorer le transport urbain, les municipalités ont pour tâche ardue de maintenir à son niveau la part modale des transports publics, qui est à la baisse dans certaines villes<sup>2</sup>. Par conséquent, la modernisation des systèmes de transport public existants et la mise en place de systèmes plus récents et plus efficaces sont absolument indispensables pour faire concurrence à l'utilisation croissante des véhicules particuliers.

15. Les services ferroviaires urbains, métros et autres systèmes de transport à haut niveau de service sont à la pointe des solutions de transport durable envisageables dans les environnements urbains. Si ces systèmes sont coûteux et longs à concevoir et à mettre en place, leur forte capacité et leur

<sup>6</sup> Agence internationale de l'énergie, *CO<sub>2</sub> Emissions from Fuel Combustion: Highlights – 2015 Edition* (Paris, 2015). Disponible à l'adresse suivante: [www.iea.org/publications/freepublications/publication/CO2EmissionsFromFuelCombustionHighlights2015.pdf](http://www.iea.org/publications/freepublications/publication/CO2EmissionsFromFuelCombustionHighlights2015.pdf).

<sup>7</sup> Agence internationale de l'énergie, *Key World Energy Statistics 2015* (Paris, 2015). Disponible à l'adresse: [www.iea.org/publications/freepublications/publication/KeyWorld\\_Statistics\\_2015.pdf](http://www.iea.org/publications/freepublications/publication/KeyWorld_Statistics_2015.pdf).

<sup>8</sup> Calcul de la CESAP à partir des données obtenues auprès de l'Agence internationale de l'énergie (AIE), Bilans énergétiques mondiaux, base de données de l'AIE sur les bilans et statistiques énergétiques mondiaux; disponible à l'adresse: <http://dx.doi.org/10.1787/data-00512-en> (données consultées le 14 mars 2016).

<sup>9</sup> Voir [www.lta.gov.sg/ltacademy/doc/j14nov\\_p54referencemodeshares.pdf](http://www.lta.gov.sg/ltacademy/doc/j14nov_p54referencemodeshares.pdf).

viabilité à long terme offrent plus de possibilités d'application que d'autres solutions moins durables. Il semble que l'un des principaux obstacles rencontrés soit le coût d'investissement élevé des systèmes de transport de masse modernes. Par exemple, le réseau de métro de Hong Kong (Chine) a coûté environ 220 millions de dollars par kilomètre et le métro aérien de Bangkok ou Skytrain, environ 72,5 millions de dollars par kilomètre<sup>10</sup>. L'ampleur des coûts d'investissement encourus justifie que l'on prenne en compte les autres possibilités offertes en matière de systèmes de transports publics et en commun.

16. Les systèmes de bus à haut niveau de service sont nettement moins chers que les autres solutions de transport de masse. Les systèmes de cette nature se présentent comme un mode de transport de masse particulièrement en vogue dans de nombreuses villes d'Asie. Le coût du système de bus à haut niveau de service Janmarg, mis en place à Ahmedabad (Inde), s'est élevé à 2,4 millions de dollars par kilomètre. Trente-neuf villes asiatiques en Chine, en Inde, en Indonésie, au Japon, au Pakistan, en République de Corée, en République islamique d'Iran et en Thaïlande exploitent actuellement 1 375 kilomètres de lignes de bus à haut niveau de service, soit un transport de 8,5 millions de passagers par jour<sup>11</sup>.

17. Une part importante de la population asiatique doit encore se déplacer à pied ou à vélo. Les villes de Shanghai en Chine, d'Osaka au Japon et de New Delhi se caractérisent chacune par une forte proportion de transport non motorisé. Des villes comme Guangzhou en Chine (46 %) et Bangalore en Inde (42 %) affichent une part modale de la marche et du vélo relativement élevée. Les pouvoirs publics encouragent de plus en plus l'utilisation des transports non motorisés, stratégie politique qui vise à réduire les embouteillages, en renforçant sa viabilité pour de plus vastes couches de la population. Parallèlement à l'orientation de plus de ressources investies dans les pistes cyclables et les voies piétonnes, le contrôle du respect du port par les cyclistes d'un équipement de protection reste une priorité. De plus, le fait de rendre les villes plus compactes et plus favorables à la marche, au moyen de l'intégration de la planification des transports et de l'utilisation des sols, inciterait les résidents urbains à renoncer à la voiture au profit des transports publics et de modes de déplacement actifs tels que la marche et le vélo, à la faveur d'une bonne connectivité intermodale.

18. Selon un rapport, 19 pays de la région ont mis en place soit à l'échelon national, soit à l'échelon local des politiques destinées à promouvoir l'utilisation des modes de transport non motorisé, à savoir la marche et le vélo<sup>12</sup>. Chennai, ville du sud de l'Inde, a récemment adopté une politique progressiste qui fait de la marche et du vélo une priorité stratégique. À l'appui de cette politique, 60 % du budget municipal des transports de Chennai devrait être alloué à la construction et à l'entretien de l'infrastructure de transport non motorisé<sup>13</sup>. Parmi d'autres exemples, on peut citer la construction de passerelles piétonnes aériennes reliant plusieurs stations du réseau de transport de masse de Bangkok (le Skytrain) et l'initiative

<sup>10</sup> Lloyd Wright et Walter Hook, *Bus Rapid Transit Planning Guide: June 2007*, 3<sup>e</sup> édition (New York, Institut pour les politiques de transport et de développement, 2007).

<sup>11</sup> Global BRTData. Disponible à l'adresse suivante: <http://brtdata.org/>.

<sup>12</sup> Organisation mondiale de la Santé, « Global Status Report on Road Safety 2013: Supporting a Decade of Action » (Genève, 2013).

<sup>13</sup> Aswathy Dilip, *Chennai adopts NMT policy: a quantum leap towards safer streets*, 27 octobre 2014. Disponible à l'adresse: [www.itdp.org/chennai-adopts-nmt-policy-quantum-leap-towards-safer-streets](http://www.itdp.org/chennai-adopts-nmt-policy-quantum-leap-towards-safer-streets).

Walk2Ride de Singapour, qui vise à rendre les modes de transport plus accessibles<sup>14</sup>. Des systèmes de vélos en libre-service, des zones sans voiture et des journées sans voiture ont également été mis en place dans plusieurs villes d'Asie en vue d'encourager l'utilisation des transports non motorisés.

19. Il existe une grande diversité d'utilisation des systèmes de transport intelligents en Asie. Les systèmes de transport urbain y recourent de plus en plus fréquemment. En Asie, les trois utilisations les plus courantes des systèmes de transport intelligents sont les suivantes: le télépéage et la modulation de la tarification en fonction du moment de la journée et du niveau des embouteillages; la coordination et l'interconnexion des feux de signalisation; et la fourniture d'informations en temps réel aux conducteurs et aux passagers. Des pays comme la Chine, la Fédération de Russie, le Japon, la Malaisie, la République de Corée, Singapour et la Thaïlande ont recours à de telles technologies pour améliorer la gestion et la sécurité du trafic.

20. De nombreuses villes recourent actuellement à des systèmes de billetterie intégrée dans les transports publics. À Beijing, on utilise une carte unique pour le métro, le métro léger et les bus. À Tokyo, les cartes intelligentes rechargeables Suica et PASMO sont valables dans les trains, les métros et les bus. En République de Corée, la nouvelle One Card All Pass est utilisable pour tous les modes de transport public: bus, métro, train et autoroute, sur tout le territoire national, tandis qu'à Séoul, les cartes T-money et Cash Bee offrent aux personnes effectuant des déplacements domicile-travail la même commodité de service. Ces systèmes ayant déjà fait leurs preuves, la Thaïlande envisage aussi aujourd'hui un système de billetterie commun aux transports publics de Bangkok.

21. Certaines villes (telles que Beijing; Hong Kong (Chine); Séoul, Singapour et Tokyo) ont créé des pôles de transport public et des terminaux intégrés pour passagers. Ces plateformes de correspondance permettent un transfert sans rupture entre les modes de transport public, et les personnes qui effectuent des déplacements domicile-travail ont toute latitude pour choisir les options répondant à leurs besoins de liaisons adéquates et d'échange intermodal. Bangkok a aménagé des parcs relais à l'attention des usagers du métro pour les inciter à y stationner leur véhicule et a amélioré l'accès piétons aux stations du Skytrain ainsi qu'entre ce dernier et les voies navigables.

22. Beaucoup de pays de la région disposent d'un certain type de cadre national en matière de politique des transports comme en témoignent, entre autres, la Politique de transports intégrés multimodaux du Bangladesh, le Plan directeur national de développement des transports et de la circulation (2011-2020) et le Plan directeur pour des transports écologiquement viables de la Thaïlande, le Plan directeur pour les transports terrestres de la République démocratique populaire lao, le Plan national des transports (2007-2026) des Îles Salomon et la Stratégie nationale des transports de la Papouasie-Nouvelle-Guinée. L'Inde a mis en place une politique nationale de transport urbain d'ensemble en 2006<sup>15</sup>. Toutefois, nombre de pays de la région ne sont pas encore dotés d'un cadre national en matière de transport

<sup>14</sup> Global Accessibility News, « Singapore to spend S\$700 million to improve transport accessibility », 24 janvier 2013. Disponible à l'adresse suivante: <http://globalaccessibilitynews.com/2013/01/24/singapore-to-spend-s700-million-to-improve-transport-accessibility/>.

<sup>15</sup> Voir [http://moud.gov.in/sites/upload\\_files/moud/files/pdf/TransportPolicy.pdf](http://moud.gov.in/sites/upload_files/moud/files/pdf/TransportPolicy.pdf).



urbain. Le plus souvent, la question du transport urbain est traitée dans le cadre d'un projet ou d'un programme.

### **III. Obstacles au développement des systèmes de transport urbain durable**

23. Les principaux obstacles rencontrés par les pays et les villes de la région dans la planification et le développement de systèmes et services de transport urbain durable sûrs, abordables et inclusifs sont présentés dans les sections ci-après.

#### **A. Absence d'approche intégrée de la planification du transport urbain**

24. Malgré l'accent mis de plus en plus sur l'amélioration de la durabilité par la réduction de la consommation d'énergie et des émissions, de nombreux pays d'Asie continuent de suivre une approche classique de la planification du transport urbain. Il est urgent d'adopter une approche intégrée du transport urbain dans son ensemble. Un plan de transport urbain d'ensemble devrait veiller à assurer une mobilité de porte à porte, en exploitant tous les modes de transport ainsi que le passage sans rupture de l'un à l'autre.

25. Les gouvernements se sont surtout attachés à la question de la mobilité urbaine dans les mégapoles. Cependant, les activités de planification et de mise en œuvre en faveur de stratégies intégrées, durables et innovantes en matière de planification du transport dans les villes secondaires et de taille moyenne à un stade précoce de leur développement restent limitées.

26. Les villes de la région ont besoin d'un outil d'évaluation de l'efficacité des politiques ou systèmes de transport urbain durable afin de recenser les lacunes et d'établir un ordre de priorité entre les mesures à prendre pour améliorer les systèmes et services de transport urbain.

27. Étant donné que nombre de grandes villes se trouvent dans des zones côtières ou en bordure de cours d'eau, la région a pour tâche colossale de renforcer la résilience des systèmes de transport urbain aux effets des changements climatiques, des catastrophes et de la montée du niveau des mers. Comme ces facteurs sont susceptibles de peser considérablement sur la conception, la construction et le fonctionnement des systèmes de transport urbain, il conviendrait de les prendre en compte dans le processus de planification. De plus, partant du principe que le renforcement de la résilience après la construction est en général plus difficile et plus coûteux, il est nécessaire d'étudier les différentes possibilités de conception qui s'offrent lors de la planification de nouvelles infrastructures de transport urbain.

#### **B. Absence de cadre national en matière de politique de transport urbain**

28. Les dirigeants du monde ont réaffirmé leur engagement à améliorer les systèmes de transport public urbain à l'occasion du récent sommet des Nations Unies pour l'adoption du programme de développement pour l'après-2015. Cet engagement doit désormais se traduire par des mesures nationales qui modifieront finalement la situation des réseaux de transport public urbain dans les capitales et les villes secondaires émergentes.

29. Un examen des politiques actuelles montre que de nombreux pays de la région ne disposent pas d'un cadre national adapté en matière de politique de transport urbain. De plus, faute d'un tel cadre, le système institutionnel ne peut pas faire en sorte que les effets d'une politique se manifestent à tous les niveaux. Les responsabilités en matière de transport urbain sont entièrement laissées à la discrétion des villes, des agglomérations et des collectivités locales.

### **C. Déploiement limité et faible capacité d'utilisation des systèmes de transport intelligents**

30. La résolution des problèmes de transport urbain exige la mise en œuvre parallèle de multiples contre-mesures. Les progrès accomplis dans les domaines des télécommunications, de l'industrie automobile, des appareils mobiles intelligents et de l'électronique ont permis des innovations telles que les systèmes de transport intelligents, sources de grandes possibilités en matière de transport urbain durable. Cependant, le principal obstacle au déploiement régional des systèmes de transport intelligents est l'accès limité à ces technologies et leur diffusion restreinte dans les pays en développement. Les diverses façons dont certains pays asiatiques ont exploité les avancées réalisées en matière de systèmes de transport intelligents pour améliorer le transport urbain pourraient servir d'exemples à d'autres pays en développement sur la manière de rattraper leur retard et de développer leurs propres systèmes nationaux de transport urbain intelligents. Toutefois, l'absence de cadres politiques et réglementaires en matière de systèmes de transport intelligents et l'incapacité d'adapter les réglementations nationales aux besoins particuliers de chaque pays et de chaque ville font obstacle à ce que l'on engage le déploiement et l'utilisation des systèmes de transport intelligents dans la région. Une approche harmonisée de cette transformation et des concepts, technologies, applications, réglementations et pratiques liés à l'utilisation des systèmes de transport intelligents ainsi que des exemples de projets menés avec succès dans la région et ailleurs seraient très utiles pour encourager l'établissement d'un cadre politique régional en faveur du déploiement des systèmes de transport intelligents.

### **D. Manque de produits axés sur le savoir en matière de transport urbain**

31. Des activités de recherche ont certes été menées et des innovations développées dans le domaine du transport urbain, mais les pays et les villes de l'Asie-Pacifique auraient beaucoup à gagner de produits axés sur le savoir en matière de transport urbain, tels que les directives, normes et cadres politiques en rapport avec les problèmes propres à la région. Une compilation des données d'expérience pertinentes, des meilleures pratiques et de la technologie adaptée se prêtant le mieux aux solutions à apporter dans le domaine du transport urbain serait utile aux planificateurs et aux concepteurs dans les pays et les villes en développement. De tels produits axés sur le savoir permettraient de résoudre certaines questions intéressant les villes asiatiques, telles que la planification intégrée du transport urbain, la gestion des encombrements, le déploiement des systèmes de transport intelligents ainsi que l'amélioration de la qualité du transport public urbain et de la sécurité des voyageurs non motorisés.

32. Le manque de financement et d'investissement dans l'infrastructure de transport urbain constitue un problème majeur pour beaucoup de pays et de villes de la région, et elles auraient beaucoup à gagner d'études et de produits axés sur le savoir qui portent sur les possibilités de financement



offertes par les banques internationales de développement, les fonds verts pour le climat, les fonds pour l'environnement mondial, les fonds pour les technologies propres, les mécanismes pour un développement propre, les initiatives internationales pour le climat, les mécanismes de crédit conjoint et les partenariats public-privé.

#### **E. Capacités limitées en matière de planification et de gestion des systèmes de transport urbain**

33. La reconnaissance croissante de la nécessité d'améliorer les systèmes de transport urbain requiert des fonctionnaires, des planificateurs et des décideurs politiques de beaucoup de pays en développement une capacité supérieure et un engagement plus grand quant à l'élaboration et à la mise en œuvre de politiques et de stratégies novatrices et à la gestion de projets. De plus, la transmission de compétences plus poussées en matière de gestion financière et de projet aux responsables et aux coordonnateurs de projet faciliterait considérablement la phase de mise en œuvre. Si le manque de moyens financiers est souvent présenté comme un obstacle, il peut en aller différemment dans bien des cas. Dans les pays en développement, de nombreux organismes d'exécution rencontrent aussi des difficultés aujourd'hui pour dépenser les crédits alloués et assurer la bonne exécution des projets en temps voulu.

34. Par ailleurs, le transport urbain présente une dimension multisectorielle, puisqu'il fait intervenir de multiples organismes à tous les niveaux de l'administration publique (national, provincial et urbain/local) dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques, stratégies et programmes de transport urbain. Une coordination politique et institutionnelle renforcée entre les divers services de transport et connexes permettrait donc de faciliter considérablement la mise en œuvre des politiques et programmes. Il est essentiel de coordonner les mesures prises en la matière et d'assurer la cohérence et la complémentarité des plans et politiques.

#### **IV. Options politiques pour développer les systèmes et services de transport urbain durable**

35. Les efforts à déployer pour développer des systèmes et services de transport urbain qui soient durables et inclusifs doivent s'accompagner de politiques et de stratégies adéquates. Il est nécessaire que les pays et les villes évaluent les politiques et systèmes de transport urbain existants, recensent les lacunes et améliorent constamment les stratégies et politiques en fonction des conclusions de cette évaluation et selon les besoins. Un système de transport public urbain global et intégré, combinant les systèmes de transport de masse, de bus à haut niveau de service et de bus de rabattement pourrait être la voie à suivre pour beaucoup de villes émergentes de la région. Les pouvoirs publics doivent adopter des technologies innovantes adaptées et établir un ordre de priorité entre leurs actions de manière à aider les décideurs politiques et les planificateurs à étudier les diverses stratégies et politiques en présence et à prendre des mesures audacieuses afin de rendre le transport urbain plus durable et plus inclusif.

36. Les cinq options politiques suivantes sont à examiner: intégration des modes de transport urbain et évaluation des systèmes de transport urbain; élaboration de cadres nationaux en matière de politique de transport urbain; adoption de cadres politiques appropriés en vue du déploiement des systèmes de transport intelligents; bilan périodique des progrès accomplis dans le

domaine des systèmes de transport urbain; et renforcement de la capacité des institutions et des parties prenantes de planifier et de développer les systèmes de transport urbain.

#### **A. Intégration des modes et évaluation des systèmes de transport urbain**

37. La plupart des usagers des transports publics de la région doivent avoir recours à une combinaison de modes pour aller du point d'origine au point de destination. L'intégration est donc un aspect très important à prendre en considération lors de la planification d'un système de transport public. Les plans directeurs intégrés de transport urbain peuvent être élaborés en tenant compte de la croissance et de l'expansion urbaines à venir. En règle générale, ces plans comportent des délais à court, moyen et long terme afin de tirer parti efficacement des ressources disponibles et d'apporter des solutions aux problèmes les plus urgents de la ville. À cet égard, les enquêtes relatives aux trajets des ménages sont une source précieuse d'informations utiles sur les modèles de comportement des résidents urbains en vue de la planification et de la mise en place de systèmes de transport urbain et de la collecte de données de base primaires en matière de déplacement.

38. L'intégration de tous les modes de transport est réalisable de diverses façons: a) l'intégration physique entre modes, destinée à faciliter le transfert sans rupture des passagers et des marchandises d'un mode à l'autre; b) l'intégration opérationnelle, destinée à faciliter le fonctionnement des modes de transport physiquement reliés entre eux; c) l'intégration des services, destinée à promouvoir l'utilisation des différents modes en toute simplicité, par exemple les systèmes de billetterie commune ou combinée. Une telle intégration revêt une importance particulière dans le contexte des villes asiatiques, où les couloirs de transport public commencent seulement à voir le jour. La ville de Colombo a récemment établi un plan directeur d'ensemble en matière de transport urbain qui offre un exemple d'intégration des divers modes de transport public<sup>16</sup>.

39. Il existe beaucoup d'exemples intéressants de terminaux intégrés pour passagers. Ces terminaux offrent des possibilités de transfert intermodal particulièrement pratiques, proposent de nombreuses options de transport public et permettent aux personnes effectuant des déplacements domicile-travail de choisir la solution qui répond à leurs besoins. Si la planification et la conception d'un terminal intégré de cette nature dépendent en grande partie de l'emplacement et des types de transport qu'il met à disposition, il serait néanmoins utile que les pays comme les villes puissent s'appuyer sur un cadre de base en vue de la planification et de la conception d'une telle structure.

40. Afin de mesurer les progrès accomplis et d'évaluer l'efficacité des politiques et systèmes de transport urbain durable ainsi que leur mise en œuvre et leur fonctionnement, les pays doivent pouvoir apprécier objectivement leurs politiques et leurs systèmes. À cette fin, il est nécessaire de définir un ensemble d'indicateurs pour lesquels des données soient aisément disponibles et qui rendent compte fidèlement de l'efficacité des politiques et systèmes de transport urbain. Il est donc proposé d'élaborer un

<sup>16</sup> Dhammika Perera, « Improvement of urban transport system in Colombo metropolitan area: the way forward – Colombo metropolitan transport master plan and areas for international cooperation ». Exposé consultable à l'adresse suivante: [www.uncrd.or.jp/content/documents/22938EST-P5\\_Sri-Lanka-MOT.pdf](http://www.uncrd.or.jp/content/documents/22938EST-P5_Sri-Lanka-MOT.pdf).

outil permettant de faire le point sur les systèmes de transport urbain dans les villes.

41. Cet outil, provisoirement dénommé « indice de transport urbain durable », constituera un cadre d'indicateurs portant sur les divers modes de transport urbain, leur fonctionnement et l'état de l'infrastructure, des politiques et du financement. L'indice englobera une sélection d'indicateurs économiques, sociaux et environnementaux qui peuvent représenter les principaux facteurs du développement durable. Il est à espérer que cet indice servira d'outil quantitatif pour les États membres et les villes de la région et leur permettra de comparer l'efficacité de leurs politiques, projets et systèmes de transport urbain durable, et qu'il aidera à définir les autres stratégies d'investissement et politiques nécessaires à l'amélioration des systèmes et services de transport urbain.

## **B. Cadre national en matière de politique de transport urbain**

42. De nombreux pays de l'Asie et du Pacifique ne disposent pas de politiques stratégiques de transport urbain assurant la mobilité des personnes, outre celle des véhicules. Une politique nationale d'ensemble en matière de transport urbain durable devrait faire partie de la stratégie nationale générale de transport durable de chaque pays. Les gouvernements nationaux doivent être incités à prendre un engagement politique à l'égard du transport urbain durable. Si tel n'est pas encore le cas, les gouvernements nationaux pourront définir, adopter et mettre en œuvre un cadre national en matière de politique de transport urbain durable, axé sur l'accessibilité et tenant compte du principe de transport durable.

43. Les gouvernements nationaux pourront encourager les autorités municipales de leur pays à élaborer et à mettre en œuvre des politiques d'ensemble et un plan directeur intégré de transport urbain constituant une partie cohérente du cadre national de politique en la matière, au lieu de revenir aux approches ponctuelles communément utilisées pour résoudre les problèmes de transport urbain. De telles politiques pourront avoir pour objet de garantir la viabilité, la sécurité, l'efficacité et l'accessibilité économique des systèmes de transport urbain.

44. Un cadre national en matière de politique de transport urbain permettrait aux villes émergentes et secondaires, où le transport public urbain est presque inexistant, de planifier longtemps à l'avance afin d'assurer et d'améliorer la qualité des systèmes de transport public. Un tel engagement stratégique garantirait la stabilité de planification et d'investissement et pourrait, à titre d'instrument de soutien, aider les donateurs et les banques multilatérales à investir dans l'infrastructure de transport urbain.

## **C. Cadre politique pour le déploiement des systèmes de transport intelligents**

45. Les systèmes de transport intelligents peuvent offrir une multitude d'avantages dans de nombreux domaines du transport urbain, par exemple l'amélioration de la sécurité autoroutière par la communication d'informations sur les véhicules et l'état des autoroutes ainsi que par l'entrée en contact avec les conducteurs. Les systèmes de transport intelligents aident aussi les voyageurs à faire des choix informés en matière de transport public, télétravail, circulation en dehors des heures de pointe ou parcours

encombrés<sup>17</sup>. Ils permettent aux personnes se rendant régulièrement à leur lieu de travail de planifier leurs déplacements et d'éviter trajets inutiles et embouteillages. Ils facilitent également la coordination des modes de transport public et l'affichage des horaires en ligne, renforçant ainsi l'efficacité de leur fonctionnement et de leurs services.

46. Les villes d'Asie doivent mettre en pratique les principes de l'aménagement axé sur les transports en commun et créer des couloirs de transport public urbain supplémentaires. L'utilisation efficace et harmonisée des systèmes de transport intelligents peut permettre de fluidifier les déplacements et d'accroître par là même la productivité, l'efficacité et la sécurité.

47. Dans ce contexte, un cadre politique pour l'Asie et le Pacifique sur le déploiement des systèmes de transport intelligents pourrait aider les pays membres de la région et leurs partenaires de développement à accélérer les progrès par l'identification des meilleures pratiques; l'établissement de normes, réglementations et politiques; l'harmonisation des équipements; et le renforcement de la collaboration et des liens entre les différentes parties prenantes. Ce cadre pourrait donner des orientations générales aux pays membres et à leurs partenaires de développement quant à la formulation de leurs plans directeurs nationaux sur les systèmes de transport intelligents en encourageant l'adoption d'approches communes pour leur déploiement, afin de réduire la complexité du système actuel et de mettre en place des stratégies rentables.

48. Le cadre pourrait aussi contribuer à mieux coordonner les actions menées aux niveaux national, bilatéral, sous-régional et régional en vue d'accélérer le déploiement des systèmes de transport intelligents, au moyen de groupes de travail tirant parti des vastes compétences techniques du milieu universitaire et d'une plus large collaboration entre les gouvernements, les entreprises, la société civile, les organisations internationales, les établissements universitaires, les opérateurs de transport et le monde du transport.

49. Étant donné que certaines conditions préalables nécessaires au déploiement des systèmes de transport intelligents ne sont pas toujours réunies dans les pays en développement, un cadre politique régional de déploiement pourrait comporter cinq volets distincts: a) collecte de données, analyses et évaluation des projets; b) activités de sensibilisation et de promotion en faveur des bonnes pratiques à tous les niveaux des opérations de transport; c) normalisation et harmonisation des systèmes de transport intelligents, étayées par des réglementations et des politiques efficaces; d) renforcement de la collaboration et du réseautage; et e) promotion de l'investissement dans certains projets.

---

<sup>17</sup> Takayuki Ito, « Intelligent transport system: a vision for 21<sup>st</sup> century cities », document de travail établi pour le septième Forum régional sur les transports écologiquement viables en Asie et la Consultation mondiale sur le transport durable dans le programme de développement pour l'après-2015, 23-25 avril 2013, Bali (Indonésie). Disponible à l'adresse: [www.uncred.or.jp/content/documents/7EST-P10-1.pdf](http://www.uncred.or.jp/content/documents/7EST-P10-1.pdf).

## **D. Bilan périodique des avancées réalisées en matière de systèmes de transport urbain**

50. Si les transports ont joué un rôle essentiel dans la croissance et le développement économique rapides de l'Asie et du Pacifique, le secteur du transport urbain se trouve aujourd'hui à la croisée des chemins, puisque plus de 48 % de la population régionale vit dans des zones urbaines<sup>18</sup>. La montée en flèche de la demande de services de transport de qualité et à un coût abordable exerce une très forte pression sur les infrastructures en place, à l'heure où les budgets publics se réduisent. Le défi consiste donc à veiller à ce que les politiques et les investissements d'aujourd'hui en matière de transport urbain contribuent à la réalisation des objectifs de développement durable.

51. Un bilan des progrès régionaux accomplis dans le domaine du transport urbain aiderait les décideurs politiques et les planificateurs à élaborer un ensemble de politiques à l'appui de la planification, du développement et de l'évaluation des systèmes et services de transport urbain durable. Ce bilan pourrait porter sur les nouvelles tendances du transport urbain dans la région et présenter les initiatives rendant les systèmes de transport urbain plus propres, plus sûrs, plus efficaces et économiquement plus abordables. Il pourrait aussi comprendre un recueil des bonnes pratiques du transport urbain qui ont été mises en œuvre avec succès par les pays et villes développés et en développement, dans des domaines tels que le développement des systèmes de transport public, la préparation au déploiement des systèmes de transport intelligents et les cadres politiques connexes, l'utilisation des véhicules électriques et hybrides, la gestion des encombrements, la promotion des énergies de substitution comme les biocarburants, l'utilisation des transports non motorisés et le transfert modal.

52. Ce bilan des progrès accomplis dans la région pourrait apporter une précieuse contribution à la publication biennale de la CESAP intitulée *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific*.

## **E. Renforcement des capacités**

53. Les administrations nationales et locales, les municipalités et les autorités des villes sont des acteurs essentiels de l'élaboration et de la mise en œuvre des politiques de transport urbain durable. Les missions consultatives et les ateliers et séminaires nationaux et sous-régionaux visant à développer les compétences des fonctionnaires de haut niveau et de niveau intermédiaire des gouvernements nationaux, des administrations locales, des municipalités et des autorités des villes sont des mécanismes efficaces de renforcement des capacités.

54. De plus, la promotion et le soutien de la participation des planificateurs et des responsables des politiques en matière de transport urbain aux conférences et aux réunions d'experts régionales feraient mieux connaître et encourageraient le partage des données d'expérience et des bonnes pratiques. Des activités de cet ordre permettraient aux responsables des politiques d'examiner la diversité des possibilités offertes en termes de politiques et de stratégies efficaces en vue de la planification, du

---

<sup>18</sup> Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, « 2015 ESCAP population data sheet ». Disponible à l'adresse: [www.unescap.org/sites/default/files/SPPS%20PS%20data%20sheet%202015%20final%20online.pdf](http://www.unescap.org/sites/default/files/SPPS%20PS%20data%20sheet%202015%20final%20online.pdf).

développement et de l'évaluation des systèmes et services de transport urbain durable.

55. Des programmes de renforcement des capacités visant d'autres objectifs seraient nécessaires pour les différents groupes de pays et de villes car les politiques et les stratégies nationales et locales dépendent en grande partie de l'état de développement de même que de la taille et des caractéristiques des villes. Un appui serait également nécessaire pour renforcer la coordination institutionnelle entre les organismes nationaux, locaux et municipaux, et développer les capacités institutionnelles de mise en œuvre des politiques de transport urbain inclusif et durable.

56. La planification et la mise en œuvre des programmes d'assistance technique et de renforcement des capacités s'attacheraient principalement à répondre aux attentes et aux demandes des pays ayant des besoins particuliers, tels que les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement.

## V. Questions à examiner

57. La motorisation rapide des villes de la région s'est traduite par une aggravation des encombrements, une multiplication des accidents de la route et une augmentation des émissions et de la pollution atmosphérique. De plus, un nombre croissant de personnes défavorisées vivent dans des zones urbaines et créent une plus grande demande de systèmes de transport public urbain économiquement abordables. Même si les villes de la région se caractérisent par une offre variée en matière de transport urbain – transports communautaires, transports publics, services de taxi ou encore transports non motorisés –, les possibilités d'amélioration sont encore nombreuses. Les principaux défis que doivent relever les pays et les villes de la région Asie-Pacifique sont l'extension de la couverture, la gestion des encombrements, la réduction des émissions et de la pollution, l'amélioration de la sécurité et l'accessibilité économique.

58. Les gouvernements sont invités à fournir des orientations sur les éléments ci-après, qu'il est proposé de faire figurer dans le projet de programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021).

**Objectif immédiat.** Les pays et villes de la région devront élaborer et mettre en œuvre des politiques et des cadres novateurs visant à évaluer, planifier, développer, améliorer et gérer les systèmes et services de transport urbain durable.

### Produits

1. Étude sur l'intégration des modes de transport urbain et l'évaluation des systèmes de transport urbain;
2. Cadre et outils régionaux pour le déploiement des systèmes de transport intelligents;
3. Guide des cadres nationaux en matière de politique de développement du transport urbain durable;
4. Rapport sur les progrès régionaux accomplis dans l'amélioration des systèmes de transport urbain;



5. Atelier, séminaire, réunion et service consultatif mis en place pour aider les pays membres à développer et à améliorer les systèmes de transport urbain.

**Indicateurs de succès**

1. Publication d'un rapport sur l'intégration et l'évaluation des systèmes de transport urbain.
  2. Élaboration d'un cadre et d'outils régionaux pour le déploiement des systèmes de transport intelligents.
  3. Établissement de directives sur la formulation d'une politique nationale de transport urbain;
  4. Insertion d'un ou plusieurs chapitres sur le transport urbain dans la publication intitulée *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific*.
  5. Tenue d'un ou plusieurs ateliers ou séminaires de renforcement des capacités sur le transport urbain durable.
-