

**Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique**

Comité des transports

Septième session

Bangkok et en ligne, 23-25 novembre 2022

Point 3 b) de l'ordre du jour provisoire*

Les grands enjeux du transport**Systèmes et services de transport écologiquement viables****Note du secrétariat***Résumé*

En 2019, dans la région Asie-Pacifique, le secteur des transports représentait plus de 50 % de la consommation totale de pétrole. Le secteur est responsable de près de 14 % des émissions totales de dioxyde de carbone, les véhicules routiers restant les principaux émetteurs du secteur. Depuis 2000, la consommation finale d'énergie totale et les émissions de dioxyde de carbone du secteur ont doublé sous l'effet de la pression démographique et du développement économique rapides ainsi que de la motorisation, et cette tendance tendra à se confirmer si l'on maintient le statu quo.

Il est nécessaire d'accélérer la transition du secteur des transports dans la région Asie-Pacifique vers des infrastructures, des systèmes et des services de transport écologiquement viables, ainsi que de mettre en place des politiques et d'autres mesures relatives aux transports à faible émission de carbone, notamment la décarbonisation de la chaîne d'approvisionnement régionale, l'efficacité énergétique dans les transports, la transition vers la mobilité électrique, le développement intégré des transports urbains et la transition numérique des transports dans la région. Le présent document fournit des informations générales sur les dispositifs qui pourraient être mis en place en lien avec la création d'un mécanisme de coopération régionale visant à promouvoir les transports à faible émission de carbone et une initiative sur la mobilité électrique afin de contribuer à la réduction des émissions liées aux transports.

Le Comité des transports pourrait souhaiter faire part de ses observations sur la marche à suivre pour la mise en place d'un mécanisme de coopération régionale visant à promouvoir les transports à faible émission de carbone et à soutenir l'initiative Asie-Pacifique sur la mobilité électrique qui contribuerait à réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports. Le Comité souhaitera peut-être également présenter des informations récentes et insister sur certains points concernant les politiques et initiatives nationales, bilatérales et multilatérales relatives aux systèmes et services de transport écologiquement viables, examiner les orientations stratégiques, les mesures et les activités décrites dans le présent document et donner au secrétariat de nouvelles orientations sur les activités qui sont en cours ou prévues à l'appui des infrastructures, systèmes et services de transport écologiquement viables.

* ESCAP/CTR/2022/L.1.

I. Introduction

1. La région Asie-Pacifique continue de connaître une hausse rapide de la demande de transport tant de marchandises que de passagers. Après avoir atteint son point le plus bas en raison de la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19), la croissance du commerce des marchandises a repris rapidement en 2021. La croissance du commerce a atteint 19,7 % en juin avant de se stabiliser à 9,7 % en septembre¹. La population totale de la région Asie-Pacifique devrait croître de 14 % entre 2020 et 2050 et le taux de croissance de la population urbaine devrait atteindre près de 50 %. En 2050, 66 % de la population de la région vivra en zone urbaine, contre 51 % en 2020. Ces augmentations du commerce et de la population entraîneront une hausse de la demande de transport.

2. Le Forum international des transports (FIT) a estimé que si la situation actuelle reste la même, la demande de transport de passagers en Asie et dans le Pacifique devrait tripler entre 2015 et 2050, alors que la demande de transport terrestre de marchandises devrait augmenter de 200 % sur la même période. Près de la moitié du transport terrestre de marchandises mondial (mesuré en tonne-kilomètre) sera concentrée en Asie. Les niveaux toujours plus élevés de la demande de transport induiront une envolée des émissions de dioxyde de carbone. De plus, si l'on maintient le statu quo, les émissions de dioxyde de carbone liées au transport en Asie augmenteront de 47 % entre 2015 et 2050, alors que les économies développées devraient enregistrer une réduction des émissions sur la même période en raison de la demande relativement constante de transport².

3. L'augmentation rapide des émissions de dioxyde de carbone liées aux transports peut s'expliquer par la dépendance du secteur à l'égard des combustibles fossiles. En 2019, dans la région Asie-Pacifique, les produits pétroliers représentaient 84 % de la consommation du secteur des transports³. L'Agence internationale de l'énergie (AIE) estime que les produits pétroliers représenteront toujours environ 75 % de la consommation du secteur des transports en 2030 en raison de l'adoption limitée des carburants de remplacement dans ce secteur⁴. Seuls quelques pays de la région utilisent des énergies renouvelables pour le transport. La part des énergies renouvelables s'élève à 2 % de l'énergie consommée dans le secteur des transports en Asie et dans le Pacifique⁵. Le rôle des carburants de remplacement dans la décarbonisation du secteur des transports doit donc être renforcé et les carburants proposés doivent, à terme, reposer sur des sources d'énergie renouvelable.

4. Le secteur des transports est à l'origine de près de 14 % de toutes les émissions de dioxyde de carbone dans la région Asie-Pacifique. Les véhicules routiers sont les principaux responsables des émissions de

¹ Banque asiatique de développement, *Asian Economic Integration Report 2022: Advancing Digital Services Trade in Asia and the Pacific* (Manille, 2022).

² Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et FIT, *Perspectives des transports FIT 2021* (Paris, Éditions de l'OCDE, 2021).

³ Division de statistique, Département des affaires économiques et sociales, « Data visualization portal », Energy Balance Visualization. Disponible à l'adresse suivante : <https://unstats.un.org/unsd/energystats/dataPortal/> (page consultée le 1^{er} septembre 2022).

⁴ AIE, *World Energy Outlook 2021* (Paris, 2021).

⁵ Division de statistique, Département des affaires économiques et sociales, « Data visualization portal », Energy Balance Visualization.

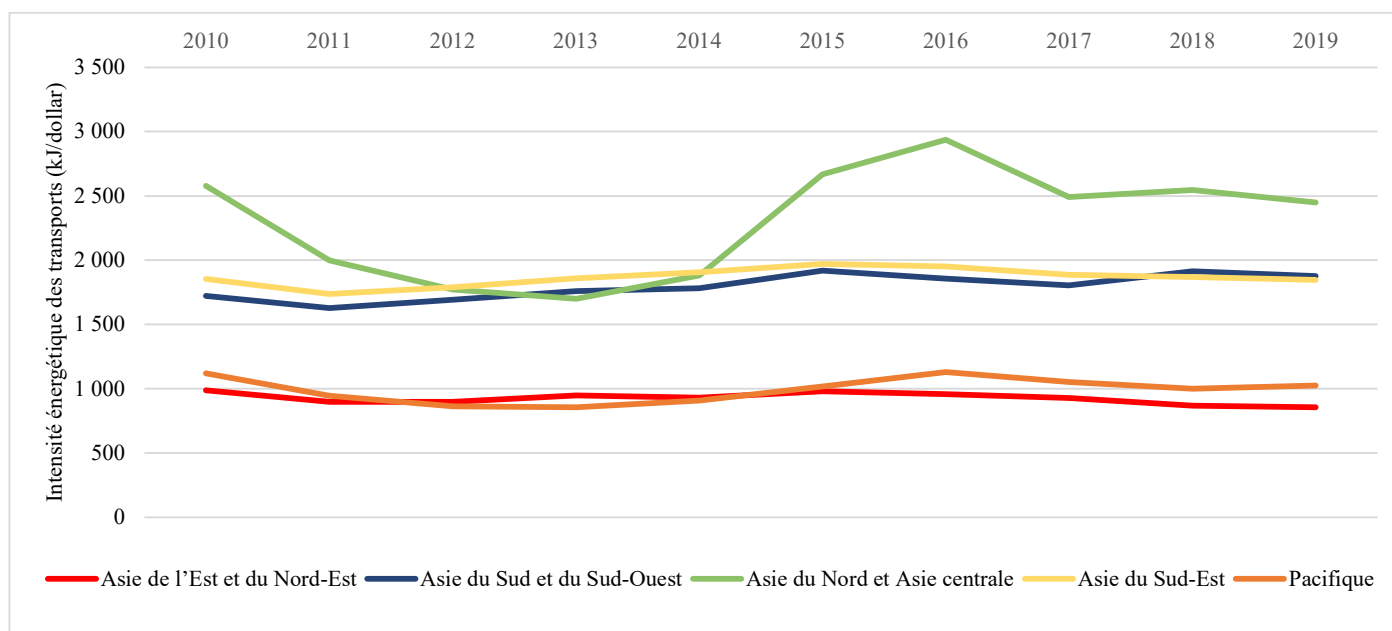
dioxyde de carbone liées au transport. En 2019, dans la majorité des pays membres et membres associés de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), la part de la consommation finale d'énergie du transport routier était supérieure à 70 %⁶. Selon l'AIE, le transport routier de marchandises émet beaucoup plus de dioxyde de carbone que le transport routier de passagers.

5. Dans le secteur du transport de passagers, la plus grosse part des émissions du transport urbain de passagers provient des véhicules privés. En 2015, environ 60 % des émissions de dioxyde de carbone du transport urbain de passagers provenaient des véhicules privés⁷. Entre 2011 et 2021, le nombre de voitures particulières vendues dans la région Asie-Pacifique a augmenté chaque année d'entre 3 et 9 % (malgré une baisse entre 2018 et 2020 due à la pandémie de COVID-19)⁸. L'AIE estime que le parc de véhicules particuliers augmentera de plus de 30 % entre 2020 et 2030.

6. La prédominance du transport routier décrite ci-dessus a ralenti le taux d'amélioration de l'intensité énergétique du transport dans la région Asie-Pacifique. Les niveaux d'intensité énergétique du transport dans la région de la CESAP sont restés stables entre 2000 et 2019, alors que les niveaux d'intensité énergétique du transport mondial ont augmenté régulièrement au cours de la même période (voir figure I). Pour atteindre les objectifs de développement durable n^{os} 7, 9 et 11, le rythme des améliorations doit être accéléré.

Figure I

Intensité énergétique des transports des pays membres et membres associés de la CESAP, par sous-région (2010-2019)



Source : AIE et Banque mondiale.

⁶ Ibid.

⁷ OCDE et FIT, *Perspectives des transports FIT 2021*.

⁸ Statista, « Number of passenger cars sold in the Asia-Pacific region from 2011 to 2021 ».

II. Accélérer la transition vers des infrastructures, systèmes et services de transport écologiquement viables : la course contre les changements climatiques

7. L'accélération susmentionnée de la hausse de la demande de transport et des émissions connexes menace la cible de décarbonisation de l'Accord de Paris à l'horizon 2050 et la réalisation des objectifs de développement durable liés au transport. Il convient d'élaborer des stratégies et de prendre des mesures afin de promouvoir la transition vers un développement écologiquement durable. On trouvera dans la présente section des informations sur les mesures prises et les interventions menées dans les domaines thématiques, en phase avec les priorités définies dans le Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (2022-2026).

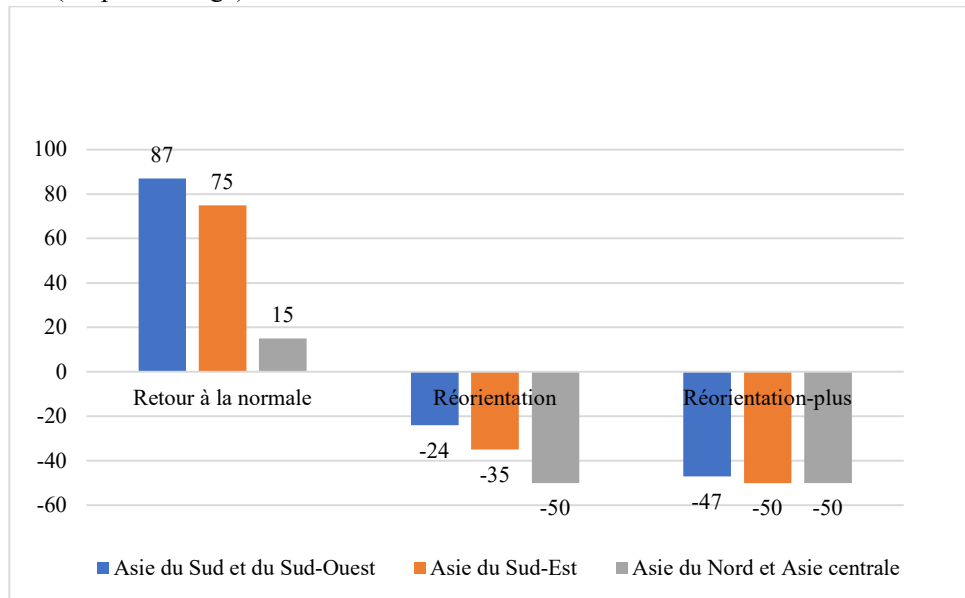
A. Décarboniser les chaînes d'approvisionnement régionales

8. La pandémie de COVID-19 ne devrait pas inverser ou stopper la croissance du transport de marchandises en Asie et dans le Pacifique au cours des prochaines décennies⁹. Si aucune mesure n'est prise, cette croissance aura un coût environnemental de plus en plus élevé. Parallèlement, les dernières analyses montrent qu'en mettant en place des politiques adaptées, il est possible de briser le lien entre la croissance économique et une nouvelle augmentation des émissions de dioxyde de carbone.

9. Une analyse menée récemment par le secrétariat de la CESAP et le FIT sur certaines sous-régions, à savoir l'Asie du Sud et du Sud-Ouest, l'Asie du Nord et l'Asie centrale et l'Asie du Sud-Est, montre qu'il existe un potentiel énorme de décarbonisation des opérations de fret dans la région d'ici à 2050 (voir figure II).

⁹ Voir également ESCAP/CTR/2022/2.

Figure II
Évolution estimée des émissions de dioxyde de carbone liées au transport non urbain de marchandises entre 2015 et 2050, par scénario
 (En pourcentage)



Source : FIT, *ITF North and Central Asia Transport Outlook* ; *ITF Southeast Asia Transport Outlook* ; *ITF South and Southwest Asia Transport Outlook* (Paris, 2022).

10. Dans le scénario de retour à la normale (situation inchangée), les trois sous-régions connaîtront une augmentation radicale des émissions de dioxyde de carbone, à hauteur de 15 % en Asie du Nord et en Asie centrale, 75 % en Asie du Sud-Est et 87 % en Asie du Sud et du Sud-Ouest. La situation change considérablement si les gouvernements adoptent les mesures suivantes : incitations visant à encourager les usagers des transports à changer de comportement, adoption de technologies visant à rendre les énergies et les véhicules plus propres, développement du numérique afin d'améliorer l'efficacité des transports et investissements dans les infrastructures à l'appui de la réalisation des objectifs de développement environnemental et social (scénario de réorientation). Ces mesures pourraient entraîner la réduction des émissions de dioxyde de carbone de 24 % en Asie du Sud et du Sud-Ouest, de 35 % en Asie du Sud-Est et de 50 % en Asie du Nord et en Asie centrale. Les émissions pourraient être réduites de près de 50 % dans les trois sous-régions si les possibilités de décarbonisation créées par la pandémie sont concrétisées, si la réduction de la demande observée pendant la pandémie se poursuit et si un ensemble de mesures de décarbonisation plus ambitieux est également adopté (scénario de réorientation-plus)¹⁰.

11. La décarbonisation du transport de marchandises exigerait de nombreuses interventions sur tous les fronts : instruments économiques et réglementaires, amélioration des infrastructures, amélioration de la

¹⁰ Les descriptions détaillées des trois scénarios sont disponibles dans OCDE et FIT, *Perspectives des transports FIT 2021*, p. 185 à 186.

gestion des opérations et stimulation de l'innovation et du développement¹¹.

12. Le cadre régional existant relatif aux opérations régionales de fret, qui comprend le Réseau routier asiatique, le Réseau ferroviaire transasiatique, les ports secs d'importance internationale et la connectivité des transports maritime et intégrée entre les ports et l'arrière-pays, peut être davantage exploité afin de décarboniser les opérations de transport. De plus, les pays sont encouragés à améliorer leurs nouveaux réseaux routiers et ferroviaires.

13. Le recours au rail dans le fret international est une autre possibilité majeure de décarbonisation. Si la hausse du recours au rail contribue déjà à la décarbonisation, il est également possible de décarboniser le rail lui-même, le transformant ainsi en un mode de transport à émissions pratiquement nulles. Étant donné que les chemins de fer de la région Asie-Pacifique transportent des volumes variables de marchandises en utilisant différents niveaux d'infrastructure, il n'existe pas de solution unique pour concrétiser la décarbonisation. Dans cet esprit, le secrétariat de la CESAP a mis au point une matrice d'évaluation de la maturité, un outil stratégique visant à cartographier la maturité et les capacités de chaque compagnie ferroviaire en matière de décarbonisation des chemins de fer en fonction de quatre paramètres : les sources d'approvisionnement en électricité, les infrastructures d'appui, la disponibilité du financement et les priorités de gestion¹².

14. Dans le domaine du transport maritime, la réalisation des objectifs internationaux de décarbonisation demande une intensification des efforts nationaux et régionaux. Le secrétariat travaille avec les membres et les membres associés de la CESAP à la diffusion d'informations sur les initiatives et les bonnes pratiques les plus novatrices en matière de décarbonisation du transport maritime, telles que les couloirs de navigation verts¹³.

15. Enfin, les dernières évolutions du premier et du dernier kilomètre des livraisons dans le réseau de logistique, notamment celles causées par les effets du commerce électronique et de la pandémie de COVID-19, ont encouragé les logisticiens à concevoir de nouvelles manières d'atténuer les incidences nocives sur l'environnement de leurs activités en étendant leur réseau d'entrepôts, en améliorant la performance environnementale des véhicules de livraison et en optimisant les trajets¹⁴.

B. Efficacité énergétique du secteur des transports

16. Au niveau international, la demande d'énergie dans le secteur du transport a augmenté plus rapidement que dans n'importe quel autre secteur. Il en résulte une augmentation de la consommation d'énergie dans le secteur des transports, qui devrait continuer de croître,

¹¹ Pour consulter des exemples de mesures mises en œuvre dans les scénarios de réorientation et de réorientation-plus, voir le tableau 2 du document ESCAP/78/16.

¹² CESAP, « Enhancing shift towards sustainable freight transport in Asia and the Pacific: opportunities through railway decarbonization » (Bangkok, 2021).

¹³ Voir également ESCAP/CTR/2022/2.

¹⁴ CESAP, « Green and sustainable logistics network: micro mobility in the first-last mile », note de synthèse (Bangkok, 2021).

principalement dans les pays non membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), la croissance la plus forte étant enregistrée en Asie¹⁵. Dans la région Asie-Pacifique, le secteur des transports représente plus de 19 % de la consommation finale d'énergie totale. En 2019, 33 millions de térajoules d'énergie ont été consommés. Ce chiffre a triplé depuis 2000¹⁶ en raison de la croissance rapide de la population et du développement économique.

17. En 2019, dans la région Asie-Pacifique, les produits pétroliers représentaient 84 % de la consommation du secteur des transports¹⁷. Dans le même temps, 80 % des membres et des membres associés de la CESAP dépendaient des importations pour répondre à leurs besoins en pétrole : alors que les États membres asiatiques importaient entre 15 et 70 % du pétrole qu'ils consommaient, la proportion était de 100 % chez les États insulaires du Pacifique.

18. La hausse continue de la consommation d'énergie dans le secteur des transports rend ce dernier dépendant à l'égard de la disponibilité du pétrole et vulnérable aux fluctuations des prix. Au vu de l'importance et de l'accroissement de la part d'énergie finale consommée dans le transport, ainsi que de la dépendance du secteur à l'égard du pétrole importé, le passage aux énergies renouvelables répondra aux problèmes macroéconomiques liés à la sécurité énergétique et la balance des paiements, par exemple. En 2018, seulement 11,3 % de la fourniture totale d'énergie en Asie et dans le Pacifique était renouvelable, contre 15,4 % en 2000¹⁸. Dans le même temps, le recours aux énergies renouvelables dans la production d'électricité a presque triplé sur la même période, démontrant ainsi le fort potentiel de la région pour alimenter la mobilité électrique. Cela est particulièrement important au vu des récentes fluctuations des prix des carburants au niveau mondial. L'amélioration de l'efficacité énergétique est donc cruciale, en particulier pour les nombreux membres et membres associés de la CESAP qui dépendent fortement des carburants importés. Actuellement, les énergies renouvelables ne représentent cependant qu'une petite part du mix énergétique dans le secteur des transports.

19. L'efficacité énergétique est reconnue comme le moyen le plus rentable de réduire les émissions. Le coût de chaque unité d'énergie économisée est inférieur au coût de production de la même quantité d'énergie¹⁹. L'amélioration de l'efficacité énergétique peut réduire la consommation finale d'énergie et donc favoriser l'utilisation accrue des énergies renouvelables. Une réduction de 25 % de l'intensité énergétique d'ici à 2030 accroîtra la part des énergies renouvelables de 7 % supplémentaires sans nécessiter d'investissement additionnel dans les énergies renouvelables²⁰. Mais le recours aux énergies renouvelables dans

¹⁵ Nations Unies, « Interlinkages between energy and transport », Accelerating SDG 7 Achievement Policy Briefs, n° 16 (New York, 2018).

¹⁶ Division de statistique, Département des affaires économiques et sociales, « Data visualization portal », Energy Balance Visualization.

¹⁷ Ibid.

¹⁸ CESAP, Asia Pacific Energy Portal, disponibles à l'adresse suivante : <https://asiapacificenergy.org/> (page consultée le 1^{er} septembre 2022).

¹⁹ *Energy Transition Pathways for the 2030 Agenda in Asia and the Pacific: Regional Trends Report on Energy for Sustainable Development 2018* (publication des Nations Unies, 2018).

²⁰ Ibid.

le secteur des transports n'augmentera que si les pays mettent également en place des mesures d'efficacité énergétique en parallèle.

20. On trouvera dans le tableau 1 quelques exemples de mesures d'efficacité énergétique, notamment les meilleures pratiques issues principalement de la région Asie-Pacifique.

Tableau 1

Exemples des meilleures pratiques en matière de mesures d'efficacité énergétique

<i>Mesure</i>	<i>Contexte</i>	<i>Effets sur l'environnement</i>
Amélioration des normes d'économie de carburant	Accroître la réduction moyenne de la consommation de carburant grâce à des réglementations qui limitent la consommation de carburant des véhicules ou les émissions de dioxyde de carbone.	Une réduction de la consommation de carburants, et par conséquent une baisse des émissions de dioxyde de carbone, à hauteur de près de 50 % peut être réalisée grâce aux technologies des véhicules sans nécessiter d'adopter des configurations de chaîne de traction coûteuses comme dans les véhicules hybrides et électriques ^a .
Obligation de mélange des carburants	Mélange obligatoire de carburants à faible intensité de carbone, centré sur les carburants liquides et gazeux.	Le biodiesel pur réduit les émissions de gaz à effet de serre de plus de 50 % tout au long du cycle de vie, tandis que les carburants composés à 20 % de biodiesel réduisent ces émissions d'au moins 10 % ^b .
Réduction des limites de vitesse sur les autoroutes	La réduction des limites de vitesse sur les autoroutes limite l'usure des moteurs et des freins, ce qui diminue les frais et la fréquence d'entretien ^c .	La réduction des limites de vitesse pour les voitures à 80 km/h peut réduire les émissions de dioxyde de carbone liées au transport sur les routes principales de 30 % à long terme ^d .
Technologies de véhicule autonome	Intégrer différents degrés d'automatisation afin de promouvoir une conduite souple, d'améliorer la circulation et d'économiser du carburant.	Un programme novateur au Japon consistant à mener des tests opérationnels à grande échelle des véhicules autonomes tend à montrer une réduction des émissions de dioxyde de carbone allant de 0,3 à 0,8 % ^e .
Programmes de logistique verte	Encourager les entreprises à prendre des mesures qui réduisent l'impact de leurs activités sur l'environnement, par exemple des programmes de formation à la conduite écologique.	Les économies de carburant des parcs de camions peuvent aller de 3,5 à 30 %. Un projet mené au Japon en 2013 a montré une amélioration de la consommation de carburant de 8,7 % immédiatement après la formation ^f .

Exploitation des capacités des systèmes logistiques	Plateforme en ligne de promotion de la collaboration logistique entre les entreprises par le partage de ressources comme les véhicules et les entrepôts.	En Chine, une plateforme d'informations logistiques en ligne qui fournit des services d'échange de renseignements a aidé les sociétés de transport routier dans la ville d'Anyang à réduire le pourcentage de kilomètres parcourus à vide de 53 % en 2006 à 38 % en 2008 ^g .
---	--	---

^a Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), *ASEAN Fuel Economy Roadmap for Transport Sector 2018-2025: With Focus on Light-Duty Vehicles* (Jakarta, 2019).

^b États-Unis d'Amérique, Agence de protection de l'environnement, *How to Develop a Green Freight Program: A Comprehensive Guide and Resource Manual* (Washington, 2014).

^c Ibid.

^d Matthijs Otten et Huib van Essen, « Why slower is better: pilot study on the climate gains of motorway speed reduction » (Delft, CE Delft, 2010).

^e CESAP, *Using Smart Transport Technologies to Mitigate Greenhouse Gas Emissions from the Transport Sector in Asia and the Pacific* (Bangkok, 2019).

^f Leticia Pineda et Yihao Xie, « Truck eco-driving programs: current status in Latin America and international best practices » (Washington, International Council on Clean Transportation, 2021).

^g *Étude sur les transports maritimes 2012* (publication des Nations Unies, 2012).

C. Développement du transport urbain intégré et transport public

21. Les systèmes et les services de transport public jouent un rôle essentiel en permettant aux personnes d'accéder aux endroits où elles travaillent, vivent, jouent et apprennent. À mesure que les économies de la région Asie-Pacifique croissent, la demande de transport urbain devrait doubler entre 2015 et 2050. Les pays et les villes rencontrent des difficultés alors qu'ils tentent d'étendre leurs systèmes de transport public et d'améliorer l'efficacité de leurs services afin de répondre à l'accroissement de la demande. Seulement environ 34 % de la population urbaine de l'Asie centrale et de l'Asie du Sud et environ 38 % de la population urbaine de l'Asie de l'Est et du Sud-Est ont aisément accès aux services de transport public. De plus, la mobilité urbaine souffre d'un niveau de congestion élevé. Par exemple, en 2021, de nombreuses villes asiatiques ont connu un encombrement sévère de la circulation : les temps de trajet globaux ont augmenté d'entre 21 et 62 % par rapport à une circulation fluide.

22. La région doit encore se concentrer sur la mise en place de systèmes de transport public intégrés et écologiquement viables afin d'améliorer l'accessibilité et de réduire les embouteillages et les émissions. Parmi les politiques pouvant être employées pour améliorer la durabilité environnementale du secteur des transports, on compte celles visant à réduire la demande de trajets, à étendre les systèmes de transport collectif public, à accroître le taux d'occupation des véhicules, à améliorer l'efficacité énergétique des transports, à promouvoir la mobilité électrique et la tarification du carbone.

23. Un exercice de modélisation intégrée du transport et de l'énergie peut aider à comprendre les effets de scénarios stratégiques représentatifs sur la réduction des émissions. Six scénarios stratégiques représentatifs ont été retenus pour être analysés. Ils visaient à promouvoir une réduction

de la demande de transport, le développement du transport public, le partage de véhicules, l'amélioration de l'efficacité énergétique, la mobilité électrique et la tarification du carbone²¹.

24. Le scénario de partage de véhicules indique une réduction des émissions de dioxyde de carbone de 20 % d'ici à 2050. En revanche, une réduction de la demande de transport entraînerait une baisse des émissions de dioxyde de carbone de moins de 10 % d'ici 2050. Ces résultats indiquent que les politiques d'évitement et de transformation auraient une incidence modérée sur la réduction des émissions. Néanmoins, ces stratégies demanderaient moins d'investissements que ceux nécessaires pour les interventions comportementales.

25. Le scénario d'adoption de la mobilité électrique a présenté le plus grand potentiel de réduction des émissions, représentant une réduction de 72 % des émissions de dioxyde de carbone d'ici 2050. Le scénario d'amélioration de l'efficacité énergétique a montré une réduction de 66 % des émissions de dioxyde de carbone d'ici 2050 par rapport à un scénario tendanciel. Si ces politiques sont les plus efficaces, elles reposent sur la technologie, demandent davantage d'investissements et sont généralement bridées par les capacités nationales et locales à adopter les nouvelles technologies.

26. Pour encourager l'adoption de la mobilité électrique dans la région Asie-Pacifique, le secrétariat a lancé des activités de soutien stratégique sur la transition vers la mobilité électrique dans les transports publics et présenté un projet d'initiative Asie-Pacifique sur la mobilité électrique afin de résoudre les difficultés posées à l'application des politiques et des mesures visant à accroître l'adoption de la mobilité électrique (voir également les paragraphes 37 à 46 ci-dessous).

D. Déploiement à plus grande échelle de systèmes de transport intelligents durables

27. Le recours aux technologies numériques peut également contribuer à accroître l'efficacité des systèmes de transport. Dans les faits, les systèmes de transport ont connu une transformation considérable au cours des dernières décennies. Par exemple, le Réseau des villes intelligentes de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) a servi à répondre aux problèmes du trafic urbain et à fournir des options de mobilité rentables. Par ailleurs, l'application de systèmes de gestion des bus, la collecte automatique des prix des billets et des informations sur les passagers, la localisation automatique des véhicules et les systèmes de comptage automatique des passagers peuvent rationaliser et améliorer l'efficacité des déplacements en fournissant des informations en temps réel sur les heures et les lieux d'arrivée et de départ.

28. Bien que les émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports aient décliné de plus de 10 % en 2020 en raison des effets des mesures relatives à la COVID-19, la demande de transport a rebondi en 2021 et devrait continuer d'augmenter. Les véhicules privés continuent de représenter la plus grande part des émissions de dioxyde de carbone liées au transport car ils bénéficient des avantages comparatifs d'offrir un

²¹ *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific 2021: Towards Sustainable, Inclusive and Resilient Urban Passenger Transport in Asian Cities* (publication des Nations Unies, 2021).

service pratique de porte à porte, ce que les transports publics ne peuvent pas faire. Pour cette raison, la mobilité intelligente a émergé dans le cadre des systèmes de transport intelligent afin de fournir des services personnalisés et axés sur l'utilisateur afin de répondre aux besoins des voyageurs et d'encourager les navetteurs à réduire l'utilisation de véhicules privés. Pour promouvoir les avantages de la mobilité intelligente, la CESAP a défini ce concept ainsi : systèmes et services de transport intégrés et axés sur l'utilisateur qui peuvent rendre les déplacements plus sûrs, plus intelligents et plus écologiques grâce aux technologies novatrices²². Divers services, dont le partage de véhicules, la mobilité partagée, le covoiturage, les services de chauffeur privé à la demande, la mobilité en tant que service, la mobilité personnelle et le transport à la demande, relèvent du concept de mobilité intelligente.

29. La mobilité intelligente restructure le paradigme traditionnel en chamboulant l'héritage du transport privé, du transport public et du transport adapté aux personnes handicapées. Même si la mobilité intelligente est un concept relativement nouveau, certains pays ont déjà lancé des initiatives dans ce domaine. Par exemple, en Australie, de nombreuses entreprises privées se font concurrence pour fournir des services de partage de véhicules et de mobilité partagée. Une entreprise majeure de mobilité partagée opère dans 40 villes. Depuis 2017, 36 projets de transport à la demande ont été exécutés dans toute l'Australie et ont reçu un bon accueil. Dans un de ces projets en Australie du sud, plus de 4 000 voyageurs ont utilisé le service le premier mois. Les services de mobilité intelligente sont également assez populaires en Chine. En juillet 2018, on comptait 49 entreprises de services de chauffeur privé à la demande et 20 exploitants de services de partage de véhicules ayant plus de 40 000 véhicules en Chine dans les villes principales.

30. Les pays de l'Asie du Sud-Est ont également adopté le concept de mobilité intelligente. Singapour est une figure de proue des initiatives de transport intelligent et s'efforce de mettre en place divers services de mobilité intelligente dans le cadre du plan stratégique Smart Mobility 2030. En 2020, dans la vallée du Kelang en Malaisie, plus de 300 véhicules de partage étaient utilisés par plus de 20 000 utilisateurs enregistrés. La Thaïlande a légalisé les services de chauffeur privé à la demande en mars 2020. De plus, le partage de scooters électrique a également été mis en place dans des villes majeures de Thaïlande : en 2019, environ 200 scooters ont été utilisés en 500 et 600 fois par jour dans un quartier résidentiel chic de Bangkok. Des tendances similaires ont été observées en Asie du Nord-Est. À Séoul, par exemple, des services de partage de scooters électriques ont été mis en place aux alentours de plus de 100 stations de métro, ce qui a permis à plus de 50 000 scooters et vélos électriques d'être exploités par plus de 20 entreprises. Quelques entreprises privées ont également tenté de lancer le concept de mobilité en tant que service en République de Corée en signant un accord commercial avec les autorités de transport public.

31. En popularisant les options de mobilité intelligente, il est possible de réduire les émissions de dioxyde de carbone en faisant baisser le nombre de véhicules privés en circulation. Une analyse coûts-avantages réalisée en Australie indique que l'utilisation d'un véhicule partagé

²² CESAP, *Increasing the Use of Smart Mobility Approaches to Improve Traffic Conditions in Urban Areas in South-East Asia: Policy Guidelines* (Bangkok, 2022).

équivalait à retirer environ 13 véhicules privés de la circulation chaque année, ce qui contribue positivement à la réalisation des objectifs environnementaux. À Singapour, un service de partage de voitures électriques a permis de réduire les émissions de dioxyde de carbone de 480 tonnes en 2018. Le partage de vélos présente également des avantages pour l'environnement. À Shanghai (Chine), le partage de vélos a entraîné une diminution de l'utilisation de l'essence de 8 358 tonnes et une baisse des émissions de dioxyde de carbone et d'oxydes d'azote de respectivement 25 240 tonnes et 64 tonnes en 2016.

32. Les progrès récents des technologies numériques ont également contribué à de nouvelles utilisations des données dans les services de transport. Les mégadonnées liées au transport sont un exemple représentatif qui a rapidement gagné en intérêt. La précision des données est d'une importance capitale pour fournir des services de transport efficaces aux voyageurs. De plus, pour décider du type de stratégies de gestion du trafic à adopter pour atténuer les émissions de dioxyde de carbone, il convient d'analyser toute une série d'informations détaillées sur les habitudes de déplacement, le trafic sur différents tronçons et les facteurs socioéconomiques. Les analyses multivariées de données peuvent servir à identifier les lacunes en matière d'accessibilité et de connectivité des services de transport public. Les mégadonnées liées aux transports pouvant offrir des avantages sans précédent pour améliorer la qualité des services, certains essais ont été réalisés dans la région Asie-Pacifique (voir tableau 2).

Tableau 2

Exemples d'utilisation des mégadonnées dans le domaine des transports en Asie et dans le Pacifique

<i>Cas</i>	<i>Utilisation principale des mégadonnées</i>	<i>Objectifs principaux</i>
Réseau australien d'infrastructures de recherche urbaine (Australie)	Évaluation du projet	Accroissement de l'efficacité
Système de gestion du trafic urbain (Chine)	Surveillance et gestion du trafic	Accroissement de l'efficacité et de la commodité
Transport axé sur la demande avec des données sur les taxis (Japon)	Conception des lignes	Accroissement de l'efficacité et de l'accessibilité
Bus de nuit de Séoul (connu sous le nom de Owl Bus) (République de Corée)	Conception des services	Accroissement de l'efficacité et de la commodité
Programme d'amélioration des services de bus (Singapour)	Conception des lignes	Accroissement de l'efficacité et de la commodité

Source : CESAP, *Increasing the Use of Smart Mobility Approaches to Improve Traffic Conditions in Urban Areas in South-East Asia: Policy Guidelines* (Bangkok, 2022).

33. Compte tenu du grand potentiel offert par la mobilité intelligente et les mégadonnées sur les transports pour résoudre les problèmes de transport, il convient d'encourager des interventions stratégiques en temps voulu pour tirer le meilleur parti des avantages et des contributions aux fins du développement durable. Le besoin de mobilité intelligente dans un pays doit être identifié et précisé. Ensuite, la priorité des services devrait être hiérarchisée, des plans et stratégies nationaux devraient être établis et les mégadonnées liées aux transports devraient être utilisées pour soutenir ces plans et stratégies. Aux niveaux sous-régional et régional, des feuilles de route globales, y compris des stratégies, devraient être élaborées pour encourager la coopération, la collaboration et l'harmonisation des orientations stratégiques entre les pays.

III. Vers des systèmes et services de transport écologiquement viables : voie à suivre

34. Comme mentionné ci-dessus, le Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (2022-2026) définit de multiples points d'entrée pour accélérer le transport et la mobilité à faible émission de carbone dans la région, allant de la décarbonisation du transport de marchandises à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le secteur des transports, en passant par l'intégration du développement des transports urbains et publics et l'application d'approches de mobilité intelligente et d'autres technologies applicables. Des efforts concertés doivent être déployés pour mettre en œuvre ces mesures et pour soutenir la collaboration régionale et multipartite grâce à des données pertinentes, des analyses politiques et des outils d'assistance technique.

35. Parmi les priorités clefs identifiées dans le Programme d'action régional figurent la mise en place d'un mécanisme de coopération régionale visant à promouvoir les transports à faible émission de carbone et la fourniture d'une assistance aux membres et aux membres associés pour la formulation de politiques et de stratégies qui accéléreront les actions liées aux transports afin de respecter les engagements régionaux et mondiaux en matière d'environnement, notamment l'accélération de la transition vers la mobilité électrique. Ces actions jetteraient les bases pour favoriser les synergies entre les membres et les membres associés et les principales parties prenantes afin de parvenir à des systèmes et services de transport écologiquement viables.

36. Dans le but d'approfondir la collaboration régionale pour promouvoir les transports à faible émission ou à zéro émission de carbone en Asie et dans le Pacifique par le partage d'expériences, d'informations et des meilleures pratiques, ainsi que d'identifier les intérêts communs et les priorités stratégiques, le secrétariat facilite la mise en place d'un tel mécanisme de coopération régionale et développe un concept pour une initiative Asie-Pacifique sur la mobilité électrique. Le contexte, les objectifs et les activités prévues, ainsi que les mises à jour des progrès, sont décrits ci-dessous.

A. Initiative Asie-Pacifique sur la mobilité électrique

37. Le potentiel de la mobilité électrique a été reconnu aux niveaux mondial, régional et national. Lors de sa troisième session, qui s'est tenue à Glasgow (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord) du

31 octobre au 13 novembre 2021, la Conférence des Parties agissant comme réunion des Parties à l'Accord de Paris a adopté le Pacte de Glasgow pour le climat, dans lequel elle a reconnu que la limitation du réchauffement de la planète à 1,5 °C exigeait de réduire rapidement, nettement et durablement les émissions mondiales de gaz à effet de serre, notamment les émissions mondiales de dioxyde de carbone²³. Toujours à Glasgow, des appels ont été lancés pour accélérer le recours aux véhicules électriques²⁴. Au niveau régional, le Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (2022-2026) comprend des activités liées aux politiques de transport public urbain relatives aux véhicules électriques et un passage à la mobilité électrique et aux technologies d'énergie propre pour contribuer à la réduction des émissions liées aux transports. Le passage à des sources d'énergie renouvelables grâce à la mobilité électrique et l'amélioration des transports publics sont deux des principales stratégies de transport énumérées dans les contributions déterminées au niveau national des pays asiatiques.

38. L'électrification des systèmes de transport public urbain peut accélérer la réduction des émissions liées au transport. Certains pays asiatiques bénéficient d'avantages considérables en raison de la part importante des énergies renouvelables dans leur bouquet énergétique, ce qui peut favoriser l'adoption de la mobilité électrique, accroître la sécurité énergétique et contribuer à des économies de devises en réduisant les importations de combustibles fossiles. Accélérer le développement des transports publics électriques tout en utilisant les énergies renouvelables contribuera grandement à atteindre l'objectif de décarbonisation à l'horizon 2050. Cette démarche est également considérée comme une solution à portée de main, non seulement parce que les véhicules de transport public parcourent de grandes distances chaque jour, mais aussi parce que le transport public est souvent contrôlé ou réglementé par le gouvernement, ce qui offre des possibilités d'influencer son développement.

39. Bien qu'ils bénéficient des avantages susmentionnés, de nombreux pays de la région Asie-Pacifique ont des politiques axées sur les voitures privées ou les véhicules électriques à deux ou trois roues. De plus, ils ne disposent pas d'une politique et d'une stratégie globales visant à respecter les engagements pris dans les contributions déterminées au niveau national. Il reste une chance d'élaborer des politiques et des stratégies globales à court, moyen et long terme axées sur les flottes de véhicules de transport public et les véhicules à fort kilométrage.

40. Malgré les avantages potentiels de la mobilité électrique, les efforts d'électrification des transports publics urbains sont confrontés à de nombreux défis, notamment des coûts initiaux élevés, un manque d'infrastructures de recharge normalisées et interopérables, des technologies imparfaites pour l'élimination et le recyclage des batteries et un manque de ressources humaines et de capacités institutionnelles. Pour les administrations nationales, les véhicules électriques apportent également de nouveaux défis en termes de gestion urbaine et de politiques fiscales. Toutefois, certains pays de la région ont réussi à surmonter ces

²³ FCCC/PA/CMA/2021/10/Add.1, décision 1/CMA.3.

²⁴ Voir <https://ukcop26.org/wp-content/uploads/2021/11/COP26-Presidency-Outcomes-The-Climate-Pact.pdf>.

difficultés et à progresser dans la promotion et l'utilisation des véhicules électriques et hybrides. Les Gouvernements de la Chine, de l'Inde, du Japon, de la République de Corée, de Singapour et de la Thaïlande, par exemple, ont commencé à élaborer des stratégies visant à promouvoir la fabrication et l'utilisation de véhicules électriques et hybrides.

41. Afin d'accélérer la transition vers la mobilité électrique, des cadres politiques solides en matière de fiscalité, de réglementation et d'infrastructures seront nécessaires, tout comme la mobilisation de tous ceux qui participent au développement des écosystèmes des véhicules électriques, notamment les fabricants, les concepteurs des infrastructures et des technologies de recharge, les bailleurs de fonds, les professionnels des ressources humaines et les consommateurs. Les pays de la région Asie-Pacifique ont également la possibilité de partager leurs expériences et les enseignements qu'ils en ont tirés.

42. Le Programme mondial de mobilité électrique du Programme des Nations Unies pour l'environnement²⁵, l'initiative sur les véhicules électriques de l'AIE²⁶ et le partenariat pour l'accélération du déploiement rapide des bus à émissions zéro de l'International Council on Clean Transportation²⁷ sont autant de plateformes de collaboration sur la mobilité électrique. Il existe une grande variété de caractéristiques des transports publics dans les villes asiatiques, notamment une forte proportion de véhicules à deux ou trois roues, de nombreuses formes de transport adapté, des options de transport public limitées dans de nombreuses villes en développement et une forte proportion de mobilité active (marche ou vélo). Une telle variété nécessite de mettre en place des systèmes de transport public intégrés où différents modes de transport sont proposés. Les pays asiatiques sont également à des stades différents de développement des transports publics, ce qui offre des possibilités de planifier des systèmes de transport public écologiquement viables et de lancer des réformes.

43. Compte tenu des différences structurelles des transports publics dans la région Asie-Pacifique, un forum régional de collaboration sur la mobilité électrique pourrait faciliter l'échange d'expériences et l'apprentissage entre pairs, ainsi que la fourniture d'un soutien politique aux pays en transition vers la mobilité électrique. Les parties prenantes participant à la planification et à la gestion des systèmes de transport public, notamment les pouvoirs publics, le secteur privé, le monde universitaire et les organisations internationales et régionales, doivent travailler ensemble pour accélérer la transition.

44. Dans ce contexte, une initiative Asie-Pacifique sur la mobilité électrique est proposée dans le but d'accélérer la transition vers la mobilité électrique pour les transports publics dans la région. L'initiative renforcerait la coopération régionale et offrirait des possibilités d'apprentissage entre pairs et de partage d'expériences entre les parties prenantes des secteurs privé et public travaillant dans le domaine de la mobilité électrique. Les activités suivantes, entre autres, devraient être menées dans le cadre de cette initiative : forums réguliers sur la mobilité

²⁵ Voir <http://www.unep.org/explore-topics/transport/what-we-do/global-electric-mobility-programme>.

²⁶ Voir www.iea.org/programmes/electric-vehicles-initiative.

²⁷ Voir <https://theicct.org/initiatives-partnerships/zebra>.

électrique, élaboration et diffusion de supports de connaissances sur les écosystèmes de la mobilité électrique et soutien au renforcement des capacités des pays de la région Asie-Pacifique en matière de formulation de politiques et de stratégies nationales sur la mobilité électrique.

45. La participation à l'initiative sera à titre volontaire. Tous les membres et membres associés de la CESAP ainsi que les parties prenantes des secteurs public et privé travaillant sur la mobilité électrique pourront participer à l'initiative. Des réunions entre les participant(e)s seront organisées régulièrement aux niveaux régional, sous-régional et national, au moins une fois par an.

46. Le concept d'une initiative Asie-Pacifique sur la mobilité électrique a été proposé et soutenu lors d'ateliers nationaux sur la mobilité électrique tenus en Géorgie²⁸, au Népal²⁹ et en République démocratique populaire lao³⁰, organisés dans le cadre du projet de coopération technique visant à accélérer la transition vers la mobilité électrique pour les transports publics en Asie et dans le Pacifique. Les participant(e)s à la réunion régionale sur une transition équitable vers la mobilité à faible émission de carbone en Asie et dans le Pacifique³¹, tenue à Bangkok et en ligne les 10 et 11 août 2022, ont soutenu la proposition de l'initiative Asie-Pacifique sur la mobilité électrique. Certains pays et certaines organisations ont exprimé le souhait de participer à l'initiative proposée et de collaborer dans ce cadre.

B. Mécanisme de coopération régionale sur les transports à faible émission de carbone

47. L'adoption en 2015 de l'Accord de Paris a créé un élan politique en faveur de l'atténuation des changements climatiques dans tous les secteurs et conduit les États à soumettre leurs plans d'action climatique, appelés contributions déterminées au niveau national. L'Accord de Paris a pour objectif de contenir le réchauffement de la planète nettement en dessous de 2 °C, et préférablement en dessous de 1,5 °C, par rapport aux niveaux préindustriels. Sur les 194 pays qui ont soumis leurs contributions déterminées au niveau national, 98 % font référence au transport, 81 % mentionnent des mesures relatives au transport et seulement 17 % ont fixé des objectifs spécifiques de réduction des émissions de dioxyde de carbone liées au transport³². Les contributions déterminées au niveau national des États membres de la CESAP sont principalement axées sur la promotion des services de transport public par bus, les sources d'énergie de substitution et la mobilité électrique. Comme les États sont censés rendre leurs objectifs plus ambitieux tous les cinq ans, conformément au cycle quinquennal de l'Accord de Paris, il est possible de renforcer les mesures d'atténuation dans le secteur des transports. La mise en œuvre de l'Accord de Paris nécessitera des réformes économiques

²⁸ Voir www.unescap.org/events/2022/national-consultation-workshop-transitioning-electric-mobility-public-transport.

²⁹ Voir www.unescap.org/events/2022/national-consultative-workshop-strategy-electrification-public-transport-nepal.

³⁰ Voir www.unescap.org/events/2022/national-workshop-transitioning-electric-mobility-lao-peoples-democratic-republic.

³¹ Voir www.unescap.org/events/2022/regional-meeting-just-transition-low-carbon-mobility-asia-and-pacific.

³² FIT, « Les pays prennent-ils vraiment au sérieux la décarbonation des transports ? ». Disponible à l'adresse suivante : <https://www.itf-oecd.org/ndc-tracker/fr>.

et sociales dans tous les secteurs, y compris le secteur des transports, qui représente 24 % des émissions directes de dioxyde de carbone dues à la combustion de carburants dans le monde³³. Ce secteur, qui est l'un de ceux dont les émissions de dioxyde de carbone augmentent le plus rapidement, n'est actuellement pas en mesure d'atteindre son objectif de décarbonisation d'ici 2050. Malgré le rôle important que le secteur des transports pourrait jouer dans l'atténuation des effets des changements climatiques, les ministères des transports ne sont généralement pas directement impliqués dans le processus d'élaboration des contributions déterminées au niveau national, ce qui peut être attribué à un manque de mécanismes institutionnels permettant de faire participer les parties prenantes et les décideurs du secteur des transports au processus.

48. La demande de transport de passagers augmentera le plus fortement en Asie et dans le Pacifique, où la croissance démographique et économique devrait être la plus forte. Dans la région Asie-Pacifique, la demande de transport de marchandises par route, rail et voies navigables intérieures, ainsi que de transport maritime et aérien au niveau national, est élevée. Par ailleurs, la demande de transport urbain est la plus élevée en Asie et dans le Pacifique : elle représentait 40 % de l'activité liée au transport en 2015, soit la plus grande part de toutes les régions³⁴. Parallèlement, la demande de transport non urbain devrait tripler d'ici à 2050. Par conséquent, en l'absence d'interventions stratégiques supplémentaires, il s'agit d'une région où les émissions de dioxyde de carbone devraient augmenter au cours des 30 prochaines années³⁵. Malgré l'augmentation de la demande de transport et des émissions de dioxyde de carbone, la région Asie-Pacifique a le potentiel de réaliser des économies d'échelle dans les technologies et systèmes émergents de transport à faible émission de carbone.

49. Parallèlement, une collaboration plus étroite au sein de la région Asie-Pacifique peut influencer l'action climatique mondiale, d'autant que les pays continuent à mettre en œuvre l'Accord de Paris au niveau national en élaborant des plans de transformation. La collaboration régionale contribue à la définition des priorités régionales et nationales, tout en s'alignant sur les efforts mondiaux de décarbonisation des transports. Elle a également été reconnue comme un catalyseur clef des progrès mondiaux et jouera un rôle de plus en plus crucial en faisant progresser la réalisation des objectifs de l'Accord de Paris. Par conséquent, une approche sectorielle et régionale axée sur la collaboration pourrait harmoniser les objectifs nationaux en matière de climat et de transport tout en renforçant le rôle influent des pays d'Asie et du Pacifique dans les processus politiques mondiaux relatifs aux changements climatiques et au transport.

50. Le Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (2022-2026) comprend une activité spécifique consistant à mettre en place un mécanisme de coopération régionale pour promouvoir les transports à faible émission de carbone, notamment le passage à la mobilité électrique et aux technologies énergétiques propres, afin de contribuer à la réduction des émissions dues aux transports. Cette activité aidera les membres et les membres associés de la CESAP à définir et à élaborer des politiques

³³ AIE, *Transport* (Paris, 2022).

³⁴ OCDE et FIT, *Perspectives des transports FIT 2021*.

³⁵ Ibid.

relatives à la mobilité à faible émission de carbone, aux technologies d'énergie propre et à la logistique.

51. La mise au point d'un mécanisme de coopération régionale pour des transports à faible émission de carbone dépend de la collaboration régionale et multipartite et est soutenue par des données pertinentes, des analyses politiques et des outils d'assistance technique. Le mécanisme complétera les processus intergouvernementaux existants dirigés par la CESAP sur le transport et renforcera et accélérera les efforts de collaboration dans le domaine des transports à faible émission de carbone déployés entre les sessions du Comité des transports, qui se tiennent tous les deux ans. Ces efforts de collaboration permettront non seulement d'accroître l'ambition climatique dans la région, mais aussi de recenser des possibilités supplémentaires d'atténuer les émissions liées au transport dans les contributions déterminées au niveau national et de progresser en même temps vers la réalisation des objectifs mondiaux.

52. L'objectif de l'établissement d'un mécanisme de coopération régionale est de promouvoir le transport à faible et zéro émission de carbone en Asie et dans le Pacifique et d'approfondir la collaboration régionale en partageant les expériences, les informations et les meilleures pratiques et en identifiant les intérêts communs et les priorités stratégiques. Les discussions tenues dans le cadre du mécanisme et ses résultats contribueraient à : a) mettre au point et affiner les cibles spécifiques aux transports dans les contributions déterminées au niveau national ; b) arrêter les objectifs et les mesures aux niveaux national et régional en matière de transports à faible émission ou à zéro émission de carbone ; c) renforcer les liens entre les plateformes régionales et mondiales de haut niveau sur les politiques de décarbonisation des transports et les politiques nationales. Ce mécanisme de coopération régionale constituerait également un forum pour la collaboration multipartite entre les membres et les membres associés de la CESAP, d'autres entités des Nations Unies, des organisations intergouvernementales, des organisations non gouvernementales et le secteur privé.

53. Les activités du mécanisme de coopération régionale seraient alignées sur le calendrier du Programme d'action régional et suivraient donc un plan de travail quinquennal, allant de 2022 à 2026. Les activités spécifiques à mener dans le cadre du mécanisme de coopération régionale comprennent des consultations sous-régionales, des réunions régionales, des rapports de synthèse sur les mesures prioritaires liées aux transports et aux changements climatiques, des documents d'orientation et un cadre de coopération qui encouragera les travaux conjoints, le transfert de connaissances et le partage de données sur les transports à faible émission ou à zéro émission de carbone pour les membres et les membres associés de la CESAP.

54. Le concept d'un mécanisme de coopération régionale sur les transports à faible émission de carbone a été présenté et examiné lors de la réunion régionale sur une transition équitable vers la mobilité à faible émission de carbone en Asie et dans le Pacifique, qui s'est tenue à Bangkok et en ligne les 10 et 11 août 2022. Les participant(e)s à la réunion ont soutenu la proposition d'un mécanisme de coopération régionale. Certains pays et certaines organisations ont exprimé le souhait de participer au mécanisme proposé et de collaborer dans ce cadre.

IV. Questions portées à l'attention du Comité

55. Le Comité souhaitera peut-être soutenir la mise en place du mécanisme de coopération régionale sur les transports à faible émission de carbone comme moyen de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports. Le Comité souhaitera peut-être également soutenir l'initiative Asie-Pacifique sur la mobilité électrique afin d'accélérer la transition vers la mobilité électrique dans les transports publics.

56. De plus, le Comité est invité à présenter des informations récentes et insister sur certains points concernant les politiques et initiatives nationales, bilatérales et multilatérales relatives aux systèmes et services de transports écologiquement viables, à examiner les orientations stratégiques, les mesures et les activités décrites dans le présent document et à donner au secrétariat de nouvelles orientations sur les activités qui sont en cours ou prévues à l'appui des infrastructures, systèmes et services de transport écologiquement viables.
