

---

## Commission du développement durable

### Dix-neuvième session

2-13 mai 2011

Point 3 de l'ordre du jour provisoire\*

**Module thématique du cycle d'application**

**2010-2011 – session directive**

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

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

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

- a) Contribuer à promouvoir une meilleure appréhension des orientations écologiquement viables possibles et des mesures technologiques et institutionnelles permettant de développer des transports écologiquement viables et à faibles émissions de carbone, et à renforcer le consensus régional dans ce domaine;
- b) Étudier et identifier les possibilités d'actions communes et de partenariats, y compris un mécanisme financier international permettant de mettre en place des systèmes de transport abordables, économiquement viables, socialement acceptables et écologiquement valables dans les pays en



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

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

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

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

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

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

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

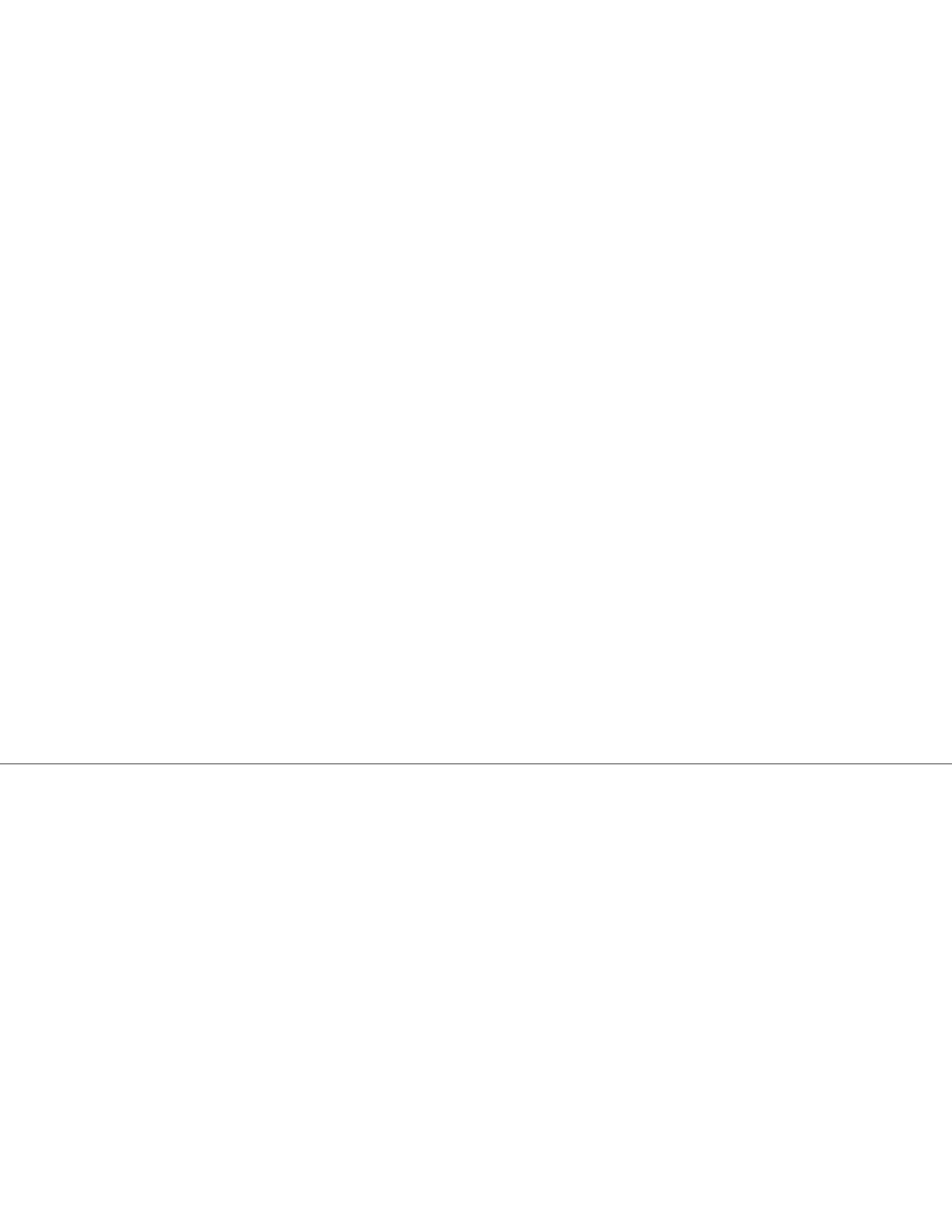
**Cinquième Forum régional sur les transports  
écologiquement viables en Asie : « Une nouvelle  
décennie pour le transport durable »**

**Bangkok, 23-25 août 2010**

**Résumé de la réunion**

**I. Introduction**

1.



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

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

énergétique, la pollution atmosphérique et les nuisances sonores, la sécurité, la santé, les questions relatives à la transparence et à la gouvernance, les études d'impact sur l'environnement, l'aménagement intégré du territoire et la justice sociale. Si l'on voulait mettre le secteur des transports au service de la croissance économique, de la justice sociale et de la lutte contre le changement climatique, sa planification devait répondre à un certain nombre d'exigences fondamentales concernant, notamment, la réduction de l'empreinte écologique et de l'empreinte carbone, l'analyse des risques pour la sécurité, le développement d'une nouvelle éthique du transport, l'élaboration de meilleures normes de conception, de



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

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

11. Les humains adoraient se déplacer, voyager et découvrir en utilisant différents modes de transport. Dans la plupart des villes, cette mobilité prenait pour l'essentiel la forme du transport motorisé privé. Beaucoup de gens préféraient se déplacer en



14. Les statistiques disponibles pour certaines villes sur les émissions de dioxyde de carbone (CO<sup>2</sup>) imputables aux transports de passagers par comparaison avec la répartition modale montraient que plus la part des transports en commun, du vélo et de la marche était importante, moins la ville générait d'émissions de CO<sup>2</sup> par habitant. La démarche « évitement-évolution-progrès » pourrait être une solution efficace (elle consistait à réduire ou à éviter les déplacements ou la nécessité de se déplacer, à adopter des modes de transport plus respectueux de l'environnement et à améliorer le rendement énergétique des modes de transport et des technologies automobiles). Il a été indiqué que de nombreux pays avaient pu réaliser des indicateurs du développement humain élevés avec des moyens de transport terrestre motorisé relativement peu importants.

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

16. Parallèlement, le transport à faibles émissions de carbone devait faire face à un certain nombre d'obstacles auxquels il convenait d'opposer une action stratégique.

suffisants pour permettre à des transports durables de répondre aux besoins du XXI<sup>e</sup> siècle. Selon l'Institute for Transportation and Development Policy, les gouvernements consacraient chaque année plus d'un billion de dollars en subventions aux carburants pour véhicules à moteur, ce qui encourageait encore davantage l'utilisation de la voiture. Ces subventions étaient accordées au détriment d'investissements dans la satisfaction des besoins humains plus urgents que représentaient les réseaux de transport rapide par bus, la sécurisation des rues pour la marche et le vélo, et les espaces publics de qualité, sans parler de la santé, du logement et de l'éducation. Les investissements avisés devaient faire l'objet de

18. Certains participants ont dit craindre de voir les actions de partenariat et de financement faire la part belle à l'investissement proprement dit aux dépens des objectifs initiaux de ces actions, surtout si

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

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



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

27.







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

39. Les observations et recommandations sur lesquelles avaient débouché les réunions de groupes de pays avaient notamment porté sur les points suivants : a) la nécessité d'adopter des mesures destinées à limiter strictement l'utilisation des voitures particulières : taxes sur les carburants, péage routier, augmentation des tarifs de stationnement, tarification de la congestion, zones à faibles émissions et réduction des subventions aux infrastructures adaptées à la voiture; b) les recettes supplémentaires tirées des différentes mesures de gestion de la demande de transport

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

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

44. Pour évaluer les progrès réalisés dans la réalisation de ces objectifs, la qualité des données devait être le souci principal. Cette qualité était affaire d'exactitude, de transparence, d'exhaustivité, de fréquence, de concordance et de disponibilité. Le principal problème des statistiques des transports était qu'elles étaient souvent incomplètes, inexactes et fondées sur des méthodes ou une taille d'échantillon inadéquates, ce qui faisait que les décisions en matière de transport privilégiaient les impacts faciles à évaluer aux dépens des impacts d'évaluation plus difficile. Il importait d'améliorer d'urgence ces données sur les transports incomplètes et peu fiables car il était indispensable de disposer d'2(e d)-5(es )TJ6 0 5(s )-6(e)284 vncipaent so(te)-4(s, )-6



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

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

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

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

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

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

## **X. Transport de marchandises durable**

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

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

53. Pour tenter de régler les problèmes de transport de fret, les pays d'Asie pouvaient envisager d'appliquer plusieurs stratégies, telles que la stratégie





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

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

58. La Déclaration de Bangkok pour 2020 était appelée à constituer un point de départ important pour l'examen des progrès qui auraient été réalisés en matière de transports écologiquement viables lors des Forums à venir, et notamment le sixième



*Prenant note* de la conclusion de la dix-huitième session de la Commission du



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

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

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

IV. Stratégies tran/TT1 1 Tn de la mhsTn dl0 1 T

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

*Objectif 18.* Préconiser la mise en place de mécanismes de **financement** novateurs pour les infrastructures et opérations de transport durable en adoptant des mesures telles que le stationnement payant, la fixation du prix des carburants et le calcul

## Annexe à la Déclaration de Bangkok pour 2020

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

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

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

<i>Stratégie</i>	<i>Indicateur</i>
Stratégies d' « évitement »	Métaindicateur : Modification du nombre de kilomètres parcourus par véhicule et par personne dans le temps au niveau des zones urbaines et au niveau national
Intégration de l'organisation de l'espace et de la planification des transports	Nombre de villes du pays ayant élaboré des plans officiels intégrés concernant l'organisation de l'espace et les transports Obligation d'application au niveau local des plans intégrés concernant l'organisation de l'espace et les transports
Aménagement mixte	Réduction de la longueur moyenne des déplacements par passager en ville Réduction de la distance moyenne des déplacements pour le transport de fret aux niveaux régional et national Nombre d'unités mises au point dans le cadre de projets spécifiques d'aménagement mixte

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







<i>Stratégie</i>	<i>Indicateur</i>
Santé	<p>Nombre de cas de maladies liés aux émissions dues aux moyens de transport, y compris l'asthme, les autres maladies pulmonaires, les maladies cardiaques, les accidents vasculaires cérébraux et la grippe</p> <p>Réduction du nombre de jours où les activités de plein air sont limitées en raison des inquiétudes pour la santé suscitées par la qualité de l'air</p> <p>Nombre de villes ayant interdit de fumer dans les lieux publics, y compris dans les réseaux de transport en commun</p>
Pollution atmosphérique et bruit	<p>Nombre de villes ayant mis en place une surveillance de la qualité de l'air ambiant et s'étant dotées d'appareils de surveillance des particules (PM10 et PM2,5), des oxydes d'azote (NOx), des oxydes de soufre (SOx), du monoxyde de carbone (CO) et de l'ozone au niveau du sol, installés en particulier dans les zones à circulation intense et dans les ports</p> <p>Niveaux de qualité de l'air s'agissant des particules (PM10 et PM2,5), des oxydes d'azote (NOx), des oxydes de soufre (SOx), du monoxyde de carbone (CO) et de l'ozone au niveau du sol pour chaque grande ville</p> <p>Nombre de jours où la qualité de l'air est conforme aux normes locales et aux directives de l'OC8 Tw - agissant 002 Te r(local)-7(es et)-7( aux)-6( d</p>



---

<i>Stratégie</i>	<i>Indicateur</i>
	<p data-bbox="646 296 1435 422">Organisation des acteurs nationaux, régionaux et locaux des transports écologiquement viables et liens existant entre ces acteurs, y compris leur coopération avec la société civile et le monde des affaires</p> <p data-bbox="646 436 1435 539">Noter les études d'impact sur l'environnement destinées à évaluer l'impact des programmes d'infrastructures de transport avant approbation environnementale</p>

---