NATIONS
UNIES

UNEP/EA.6/3

Programme
des Nations Unies
pour l'environnement

PNUE

Distr. générale
22 novembre 2023

Français
Original : anglais

Assemblée des Nations Unies pour l'environnement
du Programme des Nations Unies pour l'environnement
Sixième session
Nairobi, 26 février–1er mars 2024
Point 5 de l'ordre du jour provisoire*

Questions relatives à la politique et à la gouvernance internationales en matière d'environnement

Progrès accomplis dans l'application de la résolution 4/3 sur la mobilité durable

Rapport de la Directrice exécutive

I. Introduction

1. Le présent rapport fait le point sur les progrès accomplis dans l'application de la résolution 4/3 de l'Assemblée des Nations unies pour l'environnement du Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE) sur la mobilité durable. Au paragraphe 4 f) de ladite résolution, l'Assemblée pour l'environnement a prié la Directrice exécutive du PNUE de lui présenter, à sa sixième session, un rapport sur les mesures prises au titre de cette résolution.

II. Progrès accomplis dans l'application de la résolution 4/3

2. Les émissions de CO_2 du secteur des transports, qui représentent près d'un quart des émissions totales liées à l'énergie, augmentent plus rapidement que celles de tout autre secteur. Une approche intégrée combinant l'utilisation de véhicules électriques, des normes pour des carburants et des véhicules plus propres, des moyens de transport publics et des infrastructures adéquates pour la mobilité active (marche et vélo) s'impose pour promouvoir la mobilité durable et atteindre les objectifs de l'Accord de Paris relevant de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques. Les mesures prises en faveur de la mobilité durable conduiront non seulement à une réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants climatiques à courte durée de vie, mais aussi à une amélioration considérable de la qualité de l'air et de la santé humaine, en particulier dans les zones urbaines, qui contribueront à leur tour à l'établissement d'une voie durable vers la réalisation des objectifs de développement durable.

3. Selon le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), il faudra remplacer les véhicules à carburant fossile par des véhicules électriques d'ici 2035-2050 si on veut rester sur la trajectoire d'un réchauffement planétaire maximal de 1,5 °C. En conséquence, il est essentiel, pour atteindre les cibles de l'Accord de Paris, que les pays à revenu faible et à revenu intermédiaire, où la croissance du parc automobile est la plus forte, participent à une transition mondiale vers une mobilité électrique à zéro émission.

* UNEP/EA.6/1.

4. Ces dernières années, les véhicules électriques ont fait l'objet d'améliorations technologiques notables, qui ont non seulement fait baisser leurs coûts et réduit leur empreinte écologique, mais aussi accru leur utilité, notamment en ce qui concerne les deux et trois roues et les autobus. Beaucoup de pays développés se sont fixé des cibles en matière de conversion intégrale à la mobilité électrique. La Norvège a, par exemple, l'intention de mettre fin aux ventes de véhicules autres que ceux à zéro émission d'ici à 2025[1]. Bon nombre de pays développés et de pays à revenu faible ou intermédiaire qui comptent en faire autant d'ici à 2040 ont, pour leur part, signé la Déclaration sur les véhicules à zéro émission lancée lors de la vingt-sixième session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques[2]. Grâce à leur abordabilité croissante et leurs nombreuses autres retombées positives, dont la possibilité d'utiliser des énergies renouvelables produites localement et d'économiser ainsi sur les importations de carburants, les véhicules électriques trouvent dès lors plus de preneurs dans un plus grand nombre de pays à revenu faible ou intermédiaire.

5. Les émissions produites par les véhicules à carburant fossile sont à ce jour une importante source de pollution de l'air ambiant, en particulier dans les zones urbaines. Alors que les pays développés disposent depuis de nombreuses décennies de carburants plus propres et de normes destinés à réduire les émissions de polluants atmosphériques nocifs, il n'en est pas de même pour les pays en développement. De plus, les pays à revenu faible ou intermédiaire dépendent en majorité de véhicules d'occasion importés pour répondre à leurs besoins croissants en matière de mobilité. L'absence de normes minimales incitant à l'importation de technologies automobiles plus propres, conjuguée à la mauvaise qualité des carburants, est une des principales causes des taux d'émission élevés des véhicules dans beaucoup de leurs villes. Au cours des 20 dernières années, le PNUE a fait figurer la mobilité durable dans ces pays au cœur de ses travaux. Il continue d'aider les gouvernements à tous les niveaux, par l'intermédiaire du Groupe de la mobilité durable, qui relève de sa Division de l'économie et de l'industrie, à élaborer et adopter des politiques et stratégies de mobilité durable. Ce travail se fait dans le cadre de partenariats, notamment avec d'autres organismes des Nations Unies, des banques multilatérales de développement et des acteurs régionaux et mondiaux de premier plan. Dans tous ses domaines d'activité relatifs à la mobilité durable, il fournit aux pays à revenu faible ou intermédiaire précités a) un appui technique axé sur la collecte et l'analyse des données de référence et tendances en matière de mobilité durable ; b) un soutien en matière de formation et de renforcement des capacités en vue de l'élaboration et de la mise en œuvre de politiques et normes de mobilité durable ; et c) un soutien en matière de relations extérieures et de sensibilisation afin de mettre le public et les décisionnaires au courant des solutions de mobilité à faible émission de carbone.

Quatre catégories d'activités relatives à la mobilité durable menées par le PNUE

1. Promotion de normes pour des carburants et des véhicules plus propres

6. Depuis 2002, le PNUE encourage les pays à revenu faible ou intermédiaire à adopter des normes pour des carburants plus propres (essence sans plomb et carburants à faible teneur en soufre) et des véhicules à faibles émissions. Grâce au Partenariat pour des carburants et des véhicules propres, dont le secrétariat se trouve au PNUE, l'essence au plomb a été éradiquée de la planète en juillet 2021, date de son abandon définitif en Algérie, à l'issue d'un processus commencé en 2002 par les 117 pays qui en utilisaient encore. Les raisons de ce succès se trouvent, entre autres, dans l'approche collaborative adoptée par le PNUE avec ses partenaires à tous les niveaux, et une approche sous-régionale de l'harmonisation des normes pour des carburants et des véhicules plus propres.

7. Une démarche systémique associant des carburants plus propres à des normes d'émission plus strictes est préconisée pour une réduction optimale des émissions des véhicules. Le PNUE travaille donc, selon cette démarche, avec les pays à revenu faible ou intermédiaire à l'adoption et à la mise en œuvre de technologies à essence ou diesel utilisant des carburants à faible teneur en soufre (50 parties par million et moins) et de normes d'émissions équivalentes ou supérieures à la norme EURO 4/IV. À ce jour, 43 pays ont adopté des carburants à faible teneur en soufre et 38 ont approuvé des normes d'émission plus strictes pour les véhicules. Environ la moitié de ces pays ont adopté ces normes en 2019, en application de la résolution 4/3. Toutefois, certains pays, en particulier en Afrique, n'ont pas encore entièrement appliqué les normes harmonisées relatives aux carburants et aux véhicules adoptées au niveau régional.

[1] Voir https://elbil.no/english/norwegian-ev-policy/.

[2] La déclaration est disponible à l'adresse https://acceleratingtozero.org/the-declaration/ ; la liste des signataires peut être consultée à l'adresse https://acceleratingtozero.org/signatories-views/.

8. Les autobus urbains sont une source importante d'émissions de particules et de carbone noir comptant pour 25 % des émissions mondiales de carbone noir liées aux transports. Il a été estimé qu'ils émettent 250 fois ou plus de carbone noir que les véhicules de tourisme à essence parcourant la même distance. Les camions ont également été identifiés comme une source importante de ces deux polluants. Le PNUE est un des principaux partenaires d'exécution de l'initiative sur les véhicules lourds de la Coalition pour le climat et la qualité de l'air, qui porte principalement sur la réduction des émissions des bus et des camions. Des technologies permettant de réduire à un minimum les émissions des deux polluants précités provenant des véhicules lourds sont déjà disponibles sur le marché mondial. L'initiative sur les véhicules lourds a permis, en collaboration avec l'International Council on Clean Transportation, un groupe de réflexion à but non lucratif basé aux États-Unis, et d'autres partenaires, d'aider des villes d'Afrique, d'Asie et d'Amérique latine dans leurs efforts d'adoption de technologies ne produisant aucune émission de particules pour leurs bus. Depuis 2019, six villes africaines ont bénéficié d'un soutien aux fins de l'élaboration d'une feuille de route pour des bus à zéro émission de particules à partir d'une analyse coûts-avantages de diverses technologies plus propres. Une ligne directrice à l'intention de l'Afrique pour le financement et l'acquisition de tels bus, y compris des bus électriques, a été élaborée et diffusée lors d'un atelier sous-régional organisé en novembre 2021. L'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) bénéficie également d'un soutien à l'élaboration de normes d'émission plus strictes pour les camions.

2. Réglementation de la qualité des véhicules d'occasion

9. En 2020, le PNUE a publié un rapport analysant les flux de véhicules légers usagés en provenance des trois plus grands exportateurs de véhicules d'occasion, à savoir les États-Unis, le Japon et l'Union européenne[3]. Ce rapport examinait également les cadres réglementaires en place dans 146 pays qui importent de tels véhicules. L'une de ses principales conclusions était que les trois grands exportateurs susnommés ont, entre 2015 et 2018, expédié un total de 14 millions de véhicules légers d'occasion dans le monde entier, sur lesquels, 54 % provenaient de l'Union européenne, 27 % du Japon et 18 % des États-Unis. Environ 70 % de ces véhicules étaient destinés à des pays en développement. Au cours de la période considérée, l'Afrique en avait importé le plus grand nombre (40 %), suivie de l'Europe de l'Est (24 %), de l'Asie-Pacifique (15 %), du Moyen-Orient (12 %) et de l'Amérique latine (9 %). Une mise à jour de ce rapport a été publiée en 2021.

10. À l'appui de l'étude du PNUE, le Gouvernement néerlandais a également mené une étude sur la qualité des véhicules d'occasion exportés à partir des ports du pays4, qui a montré que certaines de ces exportations, en particulier vers l'Afrique de l'Ouest, correspondaient à des véhicules en fin de vie censés être retirés de la circulation aux Pays-Bas. Les pays qui avaient mis en place une réglementation idoine, à l'exemple du Maroc, importaient des véhicules d'occasion de bonne qualité. En juillet 2023, l'Union européenne a adopté une proposition de nouveau règlement relatif aux véhicules en fin de vie contenant de nouvelles dispositions relatives aux exportations de véhicules d'occasion. Ce règlement aura un impact sur la qualité des véhicules d'occasion exportés de l'Union européenne, vu que plus de 6 millions de véhicules arrivent chaque année en fin de vie en Europe.

11. Le PNUE travaille avec les pays importateurs et exportateurs de véhicules d'occasion à la définition de normes minimales. Avec l'appui financier du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, de la Coalition pour le climat et la qualité de l'air, et des Gouvernements néerlandais et suédois, il aide les pays et les sous-régions à mettre en place des normes pour faire en sorte que les véhicules d'occasion qu'ils importent soient plus propres et plus sûrs. Il a mené des activités de formation et de renforcement des capacités en Afrique de l'Ouest et de l'Est, et prévoit d'apporter un soutien au Cambodge et à la Mongolie, en ce qui concerne l'Asie, ainsi qu'à la région de l'Amérique latine et des Caraïbes, et à l'Afrique australe et centrale.

3. Appui à la transition vers la mobilité électrique

12. Depuis le lancement de l'Initiative mondiale pour les économies de carburant en 2009, le PNUE a apporté à plus de 70 pays à revenu faible ou intermédiaire un soutien en matière d'élaboration de politiques de réduction de la consommation de carburant. Un rapport, financé par le PNUE, qui analyse les tendances de la consommation de carburant dans tous ces pays a été publié en juin 2023[5]. À terme, ces travaux de réduction de la consommation de carburant ont inclus les premières politiques

[3] Disponible à l'adresse https://www.unep.org/resources/report/used-vehicles-and-environment-progress-and-updates-2021.

[4] Disponible à l'adresse https://www.ilent.nl/documenten/rapporten/2020/10/26/rapport--used-vehicles-exported-to-Africa.

[5] Disponible à l'adresse https://www.unep.org/resources/report/fuel-economy-passenger-cars-global-south.

et réglementations relatives aux véhicules électriques dans les pays à revenu faible ou intermédiaire et ont évolué pour devenir ce qui est aujourd'hui le Programme mondial de mobilité électrique. Actuellement, ce programme dirigé par le PNUE est actif dans 60 pays et dispose d'un fonds de plus de 130 millions de dollars pour subventionner le passage des pays à revenu faible ou intermédiaire à la mobilité électrique.

13. Le Programme mondial de mobilité électrique est actif aux niveaux mondial, régional et national, et comprend quatre groupes de travail thématiques et partenariats mondiaux sur les véhicules électriques à deux et trois roues, les voitures particulières et utilitaires légers électriques, les véhicules utilitaires lourds électriques, les infrastructures de recharge des véhicules, l'intégration des énergies renouvelables et les batteries ; quatre plateformes régionales de soutien et d'investissement pour l'Afrique, l'Asie et le Pacifique, l'Europe de l'Est, l'Asie centrale et occidentale, et l'Amérique latine et les Caraïbes ; et 60 projets nationaux de mobilité électrique.

14. Les projets nationaux de mobilité électrique sont essentiellement axés sur : a) le renforcement des capacités et la sensibilisation ; b) l'établissement de feuilles de route et de stratégies ; c) l'élaboration de cadres politiques nationaux ; d) la création de modèles d'entreprise et de systèmes de financement ; e) la résolution des problèmes se rapportant à l'importation de véhicules électriques d'occasion, aux batteries en fin de vie, et à la circularité ; et f) la mise à l'essai de véhicules électriques sur le terrain. Au niveau des pays, le programme a conduit, de par le monde, à l'élaboration et à l'adoption de nombreuses politiques et normes. Au nombre des moyens d'action possibles mis en avant dans les pays figurent la taxation des véhicules en fonction de leur efficacité, l'introduction accélérée de nouvelles technologies grâce à des incitations fiscales et à l'amélioration de la réglementation, ainsi que d'autres mesures telles que le marquage de la consommation de carburant.

15. Les plateformes régionales de soutien et d'investissement sont gérées en partenariat avec des banques de développement, telles que la Banque asiatique de développement et la Banque européenne pour la reconstruction et le développement, afin d'accélérer l'introduction de la mobilité électrique par l'élaboration de projets bancables et l'appui à la mise en œuvre. Elles permettent de mener des programmes de formation et de renforcement des capacités, tels que le premier forum sur la mobilité électrique récemment tenu en Tanzanie, qui a réuni plus de 100 professionnel(le)s de ce domaine venu(e)s de tous les pays du continent africain[6].

16. Les groupes de travail thématiques mondiaux soutiennent l'élaboration de rapports, d'études et d'outils analytiques. Récemment, le programme a publié un premier rapport intitulé « Electric Vehicle Lithium-ion Batteries in Lower- and Middle-Income Countries : Life Cycle Impacts and Issues » (Batteries au lithium-ion pour véhicules électriques dans les pays à revenu faible ou intermédiaire : impacts produits durant le cycle de vie et problèmes connexes)[7].

17. La boîte à outils en ligne sur la mobilité électrique constituée dans le cadre du programme offre des rapports, études et outils produits par le PNUE et ses partenaires, tels que l'Initiative pour la mobilité électrique urbaine, l'Agence internationale de l'énergie et l'Agence allemande de coopération internationale (GIZ)[8].

18. Ce soutien global a aidé les pays à prendre des raccourcis vers des technologies automobiles plus propres, notamment électriques. Deux sous-régions, en l'occurrence les 15 pays de la CEDEAO (Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest) et les 10 pays de l'ASEAN, ont adopté des feuilles de route pour réduire leur consommation de carburant, entre autres en encourageant l'utilisation de véhicules électriques. Certains pays, tels que le Kenya, ont mis en place des incitations et des réglementations très complètes pour accélérer l'introduction, l'assemblage et la fabrication de véhicules électriques sur leur territoire.

19. De petites entreprises du secteur privé ont reçu un financement de démarrage et une assistance technique pour les aider à mettre au point des produits et des modèles commerciaux adaptés en vue de l'introduction de la mobilité électrique dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, et des véhicules ainsi que des infrastructures de recharge ont été mis à l'essai pour générer l'expérience pratique dont on a grand besoin concernant leur technologie.

[6] Voir https://www.unep.org/events/workshop/africa-e-mobility-forum.

[7] Disponible à l'adresse https://www.unep.org/resources/report/electric-vehicle-lithium-ion-batteries-lower-and-middle-income-countries.

[8] Voir https://emobility.tools/.

4. Appui à la mobilité active

20. Partout dans le monde, la marche et le vélo sont, pour beaucoup, les principaux modes de locomotion. La part modale de la mobilité active peut atteindre 70 à 90 % dans certaines villes, et les données montrent qu'en Afrique, un milliard de personnes se déplacent chaque jour à pied ou à vélo. Cependant, les investisseurs et les gouvernements continuent de privilégier la construction de nouvelles voies de circulation automobile, malgré leurs coûts sociétaux élevés. La faible importance accordée à la marche et au vélo dans les politiques et le manque d'investissements dans les infrastructures nécessaires renforcent la dépendance à l'égard des voitures particulières et autres véhicules motorisés (même pour les trajets courts) et aggravent les embouteillages. Il en résulte une détérioration de la qualité de l'air, des externalités climatiques négatives, des difficultés d'accès à divers biens et services, des millions de décès et de traumatismes dus à des accidents de la route (en particulier chez les piétons et les cyclistes) et des pertes économiques.

21. Le PNUE aide les administrations nationales et municipales ainsi que les autres parties prenantes à mieux définir les priorités d'investissement en matière de mobilité active, et s'emploie à faire connaître aux niveaux mondial et régional les contributions transversales que cette dernière apporte à la réalisation des objectifs de développement durable et à la prise en compte des priorités stratégiques et locales, notamment en matière de réchauffement climatique, de qualité de l'air, de villes vertes, d'accessibilité, d'équité, et d'amélioration de la santé et du bien-être.

22. Les activités du PNUE en matière de mobilité active sont menées dans le cadre de l'initiative Share the Road. Elles portent, entre autres, sur l'assistance technique, la mobilisation des parties prenantes, l'élaboration de politiques, le renforcement des capacités, l'élaboration de produits et outils de transmission du savoir, l'établissement de partenariats et la promotion aux niveaux mondial et régional. Le programme Share the Road a également collaboré avec des partenaires en vue d'élaborer une série de produits de transmission du savoir et de rapports visant à améliorer les connaissances et la capacité de définition des priorités en matière de mobilité active[9]. Un rapport récent publié conjointement par ONU-Habitat et la fondation Walk21 se penche sur les circonstances de la mobilité active dans l'ensemble des 54 pays d'Afrique et donne des exemples motivants de meilleures pratiques provenant de la région[10].

23. Le plan d'action panafricain pour la mobilité active est un plan d'action régional, le premier du genre, définissant des engagements que les pays du continent doivent s'attacher à tenir au cours des 10 prochaines années. Il a été rédigé en 2023 par le PNUE, en consultation avec des parties prenantes gouvernementales et autres, et sera publié en 2024. C'est une initiative complémentaire qui fait suite à l'aide et à d'autres formes d'assistance technique que le PNUE et ses partenaires ont apportées à divers pays, dont le Burundi, l'Égypte, l'Éthiopie, le Kenya, l'Ouganda, le Rwanda et la Zambie, en matière d'élaboration de politiques nationales et municipales relatives aux déplacements à pied et à vélo. D'autres pays, dont le Brésil, l'Indonésie et le Mexique, ont également reçu une aide et une assistance technique en matière d'élaboration de politiques. Par ailleurs, le PNUE a dirigé la création de l'Africa Network for Walking and Cycling (réseau africain pour la marche et le vélo), qui rassemble plus de 200 organisations ayant pour objectif commun de rendre la mobilité active sûre et confortable pour toutes et tous.

III. Enseignements tirés

24. Vu les taux d'urbanisation et de motorisation élevés constatés dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, la mobilité durable restera indispensable à ces derniers pour parvenir à la croissance économique souhaitée avec un minimum d'impacts négatifs, notamment sur la pollution de l'air et le climat. Une intervention sur plusieurs fronts conjuguant des systèmes de transport public à faibles émissions de carbone, des infrastructures sûres et adéquates pour la mobilité active et des véhicules à zéro émission est essentielle pour passer à une mobilité plus durable.

25. En raison des taux de croissance élevés du parc automobile, de la consommation d'énergie du secteur des transports, et de l'absence des normes voulues dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, il est recommandé, en particulier dans les pays du Sud, que les autorités élaborent et appliquent des politiques et des règlements en faveur de la mobilité durable.

[9] Voir https://www.unep.org/resources/report/walking-and-cycling-africa-evidence-and-good-practice-inspire-action.

[10] Disponible à l'adresse https://www.unep.org/resources/report/walking-and-cycling-africa-evidence-and-good-practice-inspire-action.

26. Il a été constaté qu'une approche harmonisée aux niveaux sous-régional, régional et international permet de pousser un plus grand nombre de pays à mettre en place des politiques et programmes de mobilité durable. Bien que des efforts et des progrès aient été faits aux niveaux local, infranational et national, l'élaboration et l'application d'engagements et d'accords harmonisés aux niveaux sous-régional, régional et international donnent aux pays des possibilités de passer à des options de mobilité plus durables. Le travail effectué par le PNUE pour promouvoir des carburants et des véhicules plus propres, la mobilité électrique et la mobilité active montre que les solutions de mobilité durable doivent certes être intégrées dans les contextes locaux, mais qu'une approche sous-régionale améliore leur formulation, leur mise en œuvre et leur impact.

27. Les projets de démonstration peuvent favoriser l'adoption de technologies et de pratiques de mobilité durable. En particulier dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, ils permettent de faire apparaître des résultats tangibles et de mettre en évidence le potentiel de transposition à plus grande échelle et de mobilisation d'un soutien plus important pour la transition vers la mobilité durable. Ceux du PNUE sur les véhicules électriques à deux et trois roues, qui ont incité des pays à adopter ces technologies à plus grande échelle, en sont un exemple.

28. La mobilisation des parties prenantes et la participation du public revêtent une importance cruciale. La campagne menée par le PNUE pour débarrasser la planète de l'essence au plomb est un exemple de la manière dont une mobilisation significative de toutes les parties prenantes et du public peut influer sur les politiques. La communication, la sensibilisation et le partage des informations et des connaissances doivent faire l'objet d'efforts continus afin de tirer parti de l'expertise des différentes parties prenantes, d'obtenir le soutien du public et d'inscrire la mobilité durable à l'ordre du jour des décisionnaires de tous les secteurs partout dans le monde.

29. Des programmes de formation et de renforcement des capacités adaptés aux besoins particuliers des pays sont essentiels pour la pleine mise en œuvre des stratégies de mobilité durable. Bien qu'un plus grand nombre de pays aient mis en place des normes, des règlements et des lois pour promouvoir la mobilité durable, l'application de ceux-ci et le contrôle de leur respect ne sont pas toujours garantis. Des programmes de formation et de renforcement des capacités adaptés portant sur les mécanismes de mise en œuvre aideront les pays à se conformer aux règlements mis en place en matière de mobilité durable. Le renforcement des capacités de collecte, d'analyse et d'évaluation des données et des informations est par ailleurs indispensable pour faire comprendre aux décisionnaires la nécessité d'agir tout de suite. Il faut également s'efforcer d'améliorer la cohérence et la coordination des diverses activités de renforcement des capacités menées par différents acteurs.

30. Un grand besoin de services d'assistance technique faisant intervenir les institutions financières existe en matière d'élaboration de projets susceptibles de recevoir le soutien des banques. Très souvent, la lenteur de l'adoption de mesures en faveur de la mobilité durable n'est pas due à l'absence de financement, mais à l'incapacité de mettre au point des projets bancables. Il est donc essentiel de fournir un soutien ciblé pour renforcer les capacités d'élaboration de tels projets.

IV. Recommandations et mesures proposées

31. Le PNUE continuera à :

a) Promouvoir la mise en place de politiques et programmes nationaux et municipaux d'accroissement des investissements dans la mobilité active ;

b) Promouvoir une transition mondiale vers la mobilité électrique, tout en accordant une attention particulière aux questions des véhicules électriques d'occasion, de la fin de vie des batteries, de la circularité, des liens avec les énergies renouvelables, des possibilités de fabrication locale, de l'électrification des transports publics et de la création d'emplois, qui sont des priorités pour les pays Sud ;

c) Aider les pays à revenu faible ou intermédiaire dans leur transition vers des carburants à faible teneur en soufre et des réglementations plus strictes pour les véhicules neufs et d'occasion ;

d) Mener à l'intention des pays à revenu faible ou intermédiaire des activités de formation et de renforcement des capacités axées sur les politiques et les technologies innovantes facilitant la mobilité durable ;

e) Fournir un appui en matière de communication et de sensibilisation par le biais de plateformes de mise en commun des connaissances, du partage des meilleures pratiques, de rapports techniques, de boîtes à outils et de sites Web à l'appui de la coopération Nord-Sud et Sud-Sud ;

f) S'engager dans des partenariats, notamment avec des partenaires régionaux et internationaux, des organisations de la société civile, des États membres, des administrations locales, le secteur privé et le monde universitaire.

32. Les États Membres sont vivement engagés à :

a) Se joindre aux efforts internationaux en faveur d'une mobilité à faible émission de carbone afin de pouvoir plus facilement atteindre les objectifs de l'Accord de Paris, améliorer la qualité de l'air dans les villes et soutenir les objectifs de développement durable ;

b) Adopter des normes pour des carburants et des véhicules plus propres afin de réduire les émissions nocives ;

c) Se fixer des objectifs de mobilité à zéro émission et élaborer une feuille de route pour l'abandon progressif des véhicules à carburant fossile ;

d) Soutenir la transition mondiale vers la mobilité électrique, tout en veillant à ce que le Sud ne soit pas laissé pour compte, en prenant en considération les questions des véhicules électriques d'occasion, de la fin de vie des batteries et de la circularité ;

e) Encourager l'investissement dans les transports publics et la réglementation de ceux-ci afin de faire en sorte qu'ils soient sûrs, agréés et efficaces. Sachant que les bus peuvent transporter 40 à 80 passagers, les investissements dans ce moyen de transport peuvent se traduire par une réduction considérable de la circulation de voitures particulières, une diminution des émissions de CO_2 et une amélioration notable de la sécurité routière pour les piétons et les cyclistes ;

f) Adopter des solutions intégrées de mobilité urbaine à faible émission de carbone privilégiant la mobilité active ;

g) Mettre à disposition des ressources financières et techniques pour l'accomplissement de la mission ambitieuse du programme de mobilité durable du PNUE.