



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail chargé d'examiner les tendances  
et l'économie des transports****Trente et unième session**

Genève, 3-5 septembre 2018

Point 11 a) de l'ordre du jour provisoire

**Examen de la situation, des tendances et de l'économie  
des transports dans la région de la CEE :****Tendances et économie des transports sur la période 2018-2019 :  
la mobilité en tant que service****Guide des contributions des États membres et des sessions  
du Groupe de travail à la mise en œuvre  
du Programme 2030\*\*****Communication du secrétariat****I. Introduction et mandat**

1. Le présent document a été établi sur la base des produits et activités énoncés dans le module 2, « Tendances et économie des transports », du programme de travail au titre du sous-programme « Transports » pour la période 2018-2019 (ECE/TRANS/2018/21), tel qu'adopté par le Comité des transports intérieurs le 20 février 2018 (ECE/TRANS/274, par. 123 à 126) et par le Comité exécutif de la CEE.

2. À sa dernière session, le Groupe de travail a examiné la possibilité de consacrer un numéro de la publication « Tendances et économie des transports » à la réalisation des objectifs de développement durable sous l'angle du développement de transports durables et a prié le secrétariat d'établir un document contenant un projet de guide relatif aux contributions des États membres et des sessions du Groupe de travail à la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 (Programme 2030) afin que le Groupe de travail l'examine et le finalise.

3. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner le présent document, publié sous la cote ECE/TRANS/WP.5/2018/4, qui comprend le projet de guide et donne des orientations pour les prochaines étapes.

---

\* Nouveau tirage pour raisons techniques (27 juillet 2018).

\*\* Le présent document n'a pas été revu par les services d'édition avant d'être envoyé aux services de traduction.



## II. Le Programme 2030 et le rôle du transport durable

4. Les dirigeants du monde entier ont adopté en 2015 un ensemble de 17 objectifs et 169 cibles à atteindre d'ici à 2030 dans le but d'aider l'humanité à retrouver la voie vertueuse du développement durable. L'étude des activités menées par le Comité des transports intérieurs (CTI) en vue de la réalisation des objectifs de développement durable a montré que les transports durables et la mobilité étaient des éléments essentiels à cette fin. De fait, les travaux du Comité se rapportent directement ou indirectement à la plupart des 17 objectifs de développement durable, par l'intermédiaire des instruments juridiques et des règlements de l'ONU d'application régionale ou mondiale relevant de sa compétence, compte tenu des activités de renforcement des capacités, et en raison de l'importance des activités d'analyse du Groupe de travail, qui en font LE groupe de réflexion sur les transports de la Division.

5. La capacité à réaliser les objectifs de développement durable sera également largement déterminée par les moyens mis en œuvre pour suivre les progrès accomplis. L'importance de la fixation d'objectifs de résultat et du suivi des progrès dans la réalisation des objectifs de développement durable a été soulignée dans la résolution A/70/260 de l'Assemblée générale des Nations Unies adoptée en avril 2016. Les trois principaux mécanismes de suivi auxquels le Comité contribue font l'objet de la section II du présent document.

6. Le nouveau programme universel est d'une ampleur et d'une ambition telles que son succès sera dans une large mesure fonction de la capacité du système des Nations Unies à produire les résultats escomptés et à appuyer les efforts déployés par la communauté internationale pour suivre les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de développement durable. La section III a trait aux évolutions majeures en cours.

7. Il existe actuellement trois grands mécanismes mondiaux de suivi des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de développement durable relatifs aux transports, auxquels le Comité participe directement.

### A. Indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable

8. Le suivi des progrès accomplis dans la réalisation des 17 objectifs de développement durable et des indicateurs correspondants est coordonné par le Département des affaires économiques et sociales de l'ONU (DAES), agissant en qualité de secrétariat du Groupe d'experts des Nations Unies et de l'extérieur chargé des objectifs de développement durable.

9. Quatre indicateurs élaborés au titre de trois objectifs de développement durable (3, 9 et 11) sont directement liés aux travaux du CTI. Le Comité contribue au suivi de ces quatre indicateurs en tant qu'organisme partenaire.

### B. Mobilité durable pour tous

10. La deuxième grande initiative mondiale, intitulée « Sustainable Mobility for All » (SUM4ALL, ou « Mobilité durable pour tous »), est une initiative menée par la Banque mondiale et plusieurs partenaires de premier plan, qui prévoit notamment l'élaboration d'un cadre de suivi mondial.

11. L'objectif de cette initiative est d'appuyer la réalisation des objectifs de développement durable relatifs aux transports et d'effectuer le suivi des progrès réalisés dans ce but. L'initiative repose sur quatre piliers, qui définissent la mobilité durable : accès universel, efficacité, sécurité et respect de l'environnement. La Commission économique pour l'Europe (CEE) est directement engagée dans l'initiative comme coordonnateur du pilier de l'efficacité.

12. Le premier Global Mobility Report (Rapport mondial sur la mobilité), élaboré avec les contributions de la CEE pour ce qui est du chapitre sur l'efficacité, fait partie des activités au titre de l'initiative qui ont été menées à bien.

## C. Objectifs et indicateurs volontaires relatifs à la sécurité routière fixés à l'échelle mondiale

13. La troisième initiative est l'élaboration et le suivi des objectifs et des indicateurs volontaires relatifs à la sécurité routière fixés à l'échelle mondiale. Compte tenu de l'ampleur de la crise de la sécurité routière, en 2011, l'ONU a proclamé une Décennie d'action pour la sécurité routière dans le but de réduire le nombre de décès dus aux accidents de la circulation dans le monde. En septembre 2015, les ambitieux objectifs mondiaux de la Décennie d'action des Nations Unies ont été renforcés par les cibles 3.6 et 11.2 des objectifs de développement durable. Le processus d'élaboration des objectifs volontaires relatifs à la sécurité routière à l'échelle mondiale vise à compléter les cibles correspondantes des objectifs de développement durable. La CEE prend une part active à la formulation et au suivi de ces objectifs.

## III. Guide des contributions des sessions du Groupe de travail à la mise en œuvre du Programme 2030 – situation actuelle

14. Le tableau ci-après résume les activités menées actuellement par le Groupe de travail ainsi que ses activités récentes, et met en évidence le lien entre ces activités et la mise en œuvre des objectifs de développement durable. Il est présenté au Groupe de travail aux fins de son examen.

<i>Activités des sessions du Groupe de travail 5 (WP.5)</i>	<i>Objectifs de développement durable</i>	<i>Liens entre les activités du WP.5 et les ODD/Rôle dans la mise en œuvre de l'objectif</i>
<b>Points permanents de l'ordre du jour</b>		
Liaisons entre ports et arrière-pays	a) Éliminer la pauvreté sous toutes ses formes et partout dans le monde (1) ;	a) Accès aux possibilités – le transport durable améliore l'accès aux possibilités économiques et sociales, notamment aux lieux de travail, aux biens de consommation, aux établissements scolaires et aux soins de santé en milieu urbain et rural ;
Faits nouveaux concernant les réseaux de transport paneuropéens		
Transports dans la région méditerranéenne		
Liaisons de transport Europe-Asie		
Mobilité urbaine et transports publics		
Examen de la situation, des tendances et de l'économie des transports dans la région de la CEE	b) Éliminer la faim, assurer la sécurité alimentaire, améliorer la nutrition et promouvoir l'agriculture durable (2) ;	b) Accessibilité rurale – corrélation entre les transports et la sécurité alimentaire ; infrastructure des transports (par exemple routes praticables en toutes saisons, rénovation de routes et construction de routes) et services de transport (par exemple existence de transports publics abordables, bicyclettes et charrettes à bras comme solution de rechange au transport à dos d'homme) ;
Assistance technique aux pays en transition		
<b>Groupe d'experts</b>		
Effets des changements climatiques et adaptation à ces changements dans les réseaux et nœuds de transports internationaux	c) Assurer à tous une éducation équitable, inclusive et de qualité et des possibilités d'apprentissage tout au long de la vie (4) ;	c) Accès aux établissements scolaires – Des transports fiables, moins pénibles (en termes d'efforts physiques) et à bas coût peuvent grandement contribuer à l'accès à une éducation suivie, ce qui a une incidence sur les moyens de subsistance ultérieurs ;
Évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport		

## Liaisons de transport Europe-Asie

**Ateliers**

Développement des couloirs de transport

La mobilité en tant que service

Financement des infrastructures de transport

Vulnérabilité et sécurité des infrastructures de transport

Transports urbains et mobilité

d) Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles (5) ;

e) Garantir l'accès de tous à des services d'alimentation en eau et d'assainissement gérés de façon durable (6) ;

d) Les transports comme facteur clef pour permettre aux femmes d'accéder aux services de santé (en particulier aux services de santé maternelle), aux établissements d'enseignement et à l'emploi, ou de participer à la vie politique, au développement social, etc... ;

e) Accès physique aux installations d'assainissement et d'approvisionnement en eau dans les zones rurales, grâce à des infrastructures et des services de transport sûrs, fiables et bon marché ;

**Publications**

Mobilité en tant que service

Financement des infrastructures de transport

Développement urbain et transports publics

Gaz d'échappement des moteurs diesel : mythes et réalités

Incidences des changements climatiques et mesures d'adaptation

Rapports du projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie (LTEA)

Méthodes pour les liaisons manquantes dans les réseaux d'infrastructure

f) Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable (7) ;

g) Promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous (8) ;

h) Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation (9) ;

f) Des systèmes de transport durables peuvent réduire considérablement la consommation d'énergie et de pétrole ;

g) La qualité et le coût des transports ont une forte incidence sur la croissance économique, sur la compétitivité des entreprises et sur la productivité individuelle ; les transports sont essentiels à une économie plus efficace ;

h) La robustesse et la résilience des infrastructures de transport sont essentielles pour assurer la résilience des chaînes d'approvisionnement/des couloirs de transport international ;

**Projets**

Renforcement de la connectivité régionale au moyen de la création d'un système d'information géographique (SIG), en coopération avec la Banque islamique de développement

Renforcement de la connectivité des pays d'Asie du Sud et d'Asie centrale, en particulier des pays sans littoral et des pays les moins avancés, pour établir des liens avec les réseaux de transport et commerciaux sous-régionaux et régionaux, en coopération avec la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique

i) Réduire les inégalités dans les pays et d'un pays à l'autre (10) ;

j) Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables (11) ;

i) La croissance économique est étroitement liée à l'accès croissant des personnes et des marchandises (au moyen des transports) aux principales économies. La baisse des coûts du transport de marchandises a constitué un facteur déterminant dans l'élargissement de l'accès aux marchés et, partant, dans la réduction des inégalités au niveau mondial ;

j) Le développement urbain durable et les transports durables sont des éléments essentiels pour que les villes soient inclusives, sûres et résilientes. Des systèmes de transport public intégrant la marche à pied et le vélo,

<i>Activités des sessions du Groupe de travail 5 (WP.5)</i>	<i>Objectifs de développement durable</i>	<i>Liens entre les activités du WP.5 et les ODD/Rôle dans la mise en œuvre de l'objectif</i>
<p>Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme/module relatif aux infrastructures – en coopération avec le Programme paneuropéen pour les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE)</p> <p>Transports et développement urbain : élaboration du manuel portant sur cette question</p> <p>Projet d'établissement d'une liaison permanente Europe-Afrique</p> <p>Observatoire international des infrastructures de transport</p>	<p>k) Établir des modes de consommation et de production durables (12) ;</p>	<p>qui proposent une solution de transport à cinq ou dix minutes de marche, accessibles à tous, abordables et sûrs, notamment pour les femmes, les filles et les enfants, peuvent être considérés comme des systèmes de transport inclusifs. La mobilité comme service est un aspect des transports qui contribue à rendre les villes inclusives et devrait être pris en compte dans la poursuite de cet objectif. Le partage de voitures et de vélos et les services porte-à-porte par rail ne sont pas uniquement des solutions technologiques/des plateformes en ligne qui fournissent des informations en temps réel ;</p>
<p>l) Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions (13) ;</p>	<p>k) La mondialisation s'est traduite par des chaînes d'approvisionnement plus longues. Dans de nombreuses chaînes de production, le lieu de production des matières premières est très éloigné du lieu de fabrication ou de consommation du produit final. Ce modèle ne fonctionne que grâce à l'existence de possibilités de transport durables et efficaces. En outre, les chaînes de fabrication nécessitent le déplacement de personnes, de ressources et de moyens qui, là encore, est rendu possible par la facilitation des transports. De plus, les mesures qui induisent la gestion collaborative du fret ou encouragent cette pratique permettent la réalisation d'économies d'échelle, c'est-à-dire moins de transport pour la même quantité ou une plus grande quantité de marchandises, et donc moins de déplacements, de pollution atmosphérique, d'émissions de CO<sub>2</sub> et de bruit et une amélioration de la sécurité routière ;</p> <p>l) Il est essentiel de mettre en place des politiques en faveur des transports durables en vue de la réalisation de cet objectif, pour ce qui est de l'atténuation tout comme de l'adaptation. S'agissant de l'adaptation, il conviendrait d'étoffer les spécifications techniques relatives à la construction de nouvelles infrastructures de transport ou à l'entretien des infrastructures existantes, afin que celles-ci puissent</p>	

Activités des sessions du Groupe de travail 5  
(WP.5)

Objectifs de développement durable

Liens entre les activités du WP.5 et les  
ODD/Rôle dans la mise en œuvre de l'objectif

m) Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable (14) ;

n) Renforcer les moyens de mettre en œuvre le Partenariat mondial pour le développement durable et le revitaliser (17).

s'adapter aux effets des changements climatiques. Les pays devraient établir des cartes des zones sensibles permettant de visualiser à la fois les infrastructures de transport essentielles et les projections en fonction des différents facteurs climatiques, afin de mettre en évidence les infrastructures les plus vulnérables ;

m) La mise en place de liaisons fiables entre les ports et les arrière-pays pourrait réduire le transport maritime ;

n) Les recommandations relatives aux politiques en matière de transport doivent être converties en plans d'action concrets afin d'accélérer les progrès en vue du développement durable. Atteindre les objectifs prévus en matière de développement de transports durables au niveau mondial suppose une collaboration, sur le modèle du Groupe consultatif de haut niveau du Secrétaire général sur le transport durable ou de la Conférence d'Achgabat sur le transport durable, organisée par l'ONU.