



## Conseil économique et social

Distr. générale  
14 décembre 2015  
Français  
Original : anglais

### Commission économique pour l'Europe

#### Comité des transports intérieurs

##### Soixante-dix-huitième session

Genève, 23-26 février 2016

Point 4 d) i) de l'ordre du jour provisoire

**Questions stratégiques de nature horizontale : environnement, changements climatiques et transports – suite donnée par le Comité à la Conférence Rio+20 et au programme de développement durable pour 2030**

### **Les systèmes de transport viables dans le Programme de développement durable à l'horizon 2030 et les objectifs de développement durable**

#### **Note du secrétariat**

##### *Résumé*

Le présent document contient des informations sur les principaux faits nouveaux concernant la situation des transports durables dans le Programme de développement durable à l'horizon 2030 et les objectifs de développement durable, dont l'adoption est récente.

Étant donné le rôle qu'il joue dans le domaine des transports à l'échelle mondiale, notamment en tant qu'administrateur d'instruments juridiques et de règlements des Nations Unies de portée mondiale ou régionale, et compte tenu des activités d'analyse, de renforcement des capacités et de concertation sur les actions à mener qui sont les siennes, le Comité des transports intérieurs souhaitera peut-être **réfléchir aux moyens de renforcer** son rôle et sa contribution dans la mise en œuvre des objectifs en relation avec les transports du Programme de développement durable à l'horizon 2030.



## **I. Contexte général : le Programme de développement durable à l'horizon 2030**

1. Le 27 septembre 2015, les dirigeants du monde entier se sont réunis à l'occasion du Sommet de 2015 sur le développement durable et se sont déclarés déterminés à prendre les mesures audacieuses et porteuses de transformation qui s'imposent d'urgence pour engager le monde sur une voie durable, marquée par la résilience.
2. Ils ont à cet effet adopté 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.

## **II. Mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030**

3. Ce nouveau programme universel est d'une telle ampleur et d'une telle ambition que son succès sera dans une large mesure fonction de sa mise en œuvre opérationnelle, laquelle passe inévitablement par la mise au point des indicateurs de mesure relatifs aux objectifs de développement durable.
4. Ce travail est piloté par la Commission de statistique de l'ONU, dont l'objectif est d'homologuer un ensemble d'indicateurs à sa prochaine session, qui se tiendra en mars 2016. On s'accorde largement à penser qu'il sera nécessaire, pour assurer le suivi du programme de développement pour l'après-2015, de disposer d'un ensemble de données fiable. Ceci est l'un des enseignements tirés de l'expérience de la mise en œuvre des objectifs du Millénaire pour le développement.
5. La prochaine étape de la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 est l'établissement de la liste des indicateurs de réalisation des objectifs et des cibles, une tâche à laquelle s'est attelé le Groupe d'experts des Nations Unies et de l'extérieur chargé des indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable. La liste comporte aujourd'hui plus de 220 indicateurs, dont 165 ont déjà été homologués, les autres étant en cours de négociation.
6. La complexité du nouveau programme de développement pose également de sérieux problèmes au niveau des systèmes statistiques et de leurs capacités. Un travail considérable est donc nécessaire pour mettre sur pied un appareil statistique capable d'assurer le suivi du programme de développement pour l'après-2015.
7. À cet égard, la CEE continue de participer activement, dans le cadre de son sous-programme « Statistiques », à l'élaboration du dispositif de suivi statistique des objectifs de développement durable, en sa qualité de membre du Groupe d'experts des Nations Unies et de l'extérieur chargé des indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable et du Groupe des Amis de la présidence sur les indicateurs de progrès autres que le produit intérieur brut de la Commission de statistique de l'ONU.
8. En outre, le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6), organe intergouvernemental relevant du Comité des transports intérieurs, s'emploie à mettre au point un ensemble de méthodes et de termes en vue de l'harmonisation des statistiques sur les transports et à collecter auprès des États membres des données sur les transports, notamment sur la sécurité routière, et à diffuser ces données. À cet égard, en 2015, les statistiques de la CEE sur les transports et sur la sécurité routière ont été publiées en ligne dans les trois langues de la CEE. Ce travail pourrait fort bien s'intégrer et contribuer au suivi relatif aux cibles et objectifs de développement durable concernant les transports.

9. De plus, la CEE participe, à travers son sous-programme « Transports », aux travaux du groupe de travail technique des Nations Unies qui appuie le groupe consultatif de haut niveau du Secrétaire général sur les systèmes de transport durables, également partie prenante aux discussions.

10. Quelles sont les prochaines étapes? Les quelque 220 indicateurs seront regroupés dans une liste qui sera soumise à la Commission de statistique de l'ONU pour adoption. Les négociations sur les questions en suspens doivent se poursuivre entre décembre 2015 et février 2016. Il sera rendu compte des décisions définitives sur les indicateurs restant à adopter dans une note de synthèse à l'intention de la Commission de statistique. La Commission devrait arrêter la liste complète des indicateurs au mois de mars 2016. Cette liste sera ensuite soumise à l'ECOSOC et à l'Assemblée générale, respectivement au mois d'avril et au mois de septembre 2016, pour adoption.

### **III. Mise en œuvre des objectifs de développement durable et rôle du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires**

11. Pour obtenir certains résultats, il est nécessaire d'avoir des instruments de mesure. Cette règle montre l'importance d'un mécanisme permettant de suivre la mise en œuvre des objectifs de développement durable. Des discussions sont en cours à propos du dispositif de suivi et d'évaluation pour le programme de développement des Nations Unies pour l'après-2015. À cet égard, il est essentiel de déterminer les contributions respectives des niveaux national, régional et mondial au dispositif de suivi et d'évaluation, et de déterminer les relations entre ces différents niveaux. Le volet « suivi » du dispositif consiste à évaluer les progrès réalisés par rapport aux objectifs et aux cibles déterminés, en s'appuyant sur les données et les indicateurs. Le volet « évaluation » consiste à analyser les tendances et leurs causes sous-jacentes, à déceler les problèmes et à élaborer des recommandations qui permettront de se rapprocher des objectifs de développement durable, ce qui suppose un cadre de suivi et un ensemble de données de qualité.

12. Le suivi n'est que l'un des moyens du changement. Il ne remplace pas les mesures d'application. À l'avenir, le besoin d'aider les pays à atteindre les objectifs de développement durable se fera davantage sentir. Il sera donc important de traduire les objectifs mondiaux de développement durable en mesures concrètes qui amélioreront la vie des gens. Cette mise en œuvre peut passer par l'élaboration de recommandations pratiques, de règlements, de directives et d'instruments juridiques débouchant sur des mesures concrètes et favorisant la transition vers un développement durable, notamment dans le domaine des transports et de la mobilité.

13. En quoi le Comité des transports intérieurs peut-il contribuer à faire progresser les transports et la mobilité durables?

a) Le Comité des transports intérieurs a-t-il un rôle à jouer dans le suivi des progrès réalisés en matière de développement durable? Le suivi de la mise en œuvre peut être mené par différents acteurs tels que le Comité des transports intérieurs, en sa qualité de comité sectoriel de la CEE, ou les organes créés en vertu des instruments internationaux juridiquement contraignants. Le Comité, qui est le seul organe des Nations Unies à s'intéresser à l'ensemble des activités liées aux transports intérieurs et l'organe des Nations Unies compétent pour les conventions relatives à ces transports, les Règlements concernant les véhicules et le transport des marchandises dangereuses, devrait tout naturellement centraliser les évaluations relatives aux cibles de plusieurs des objectifs de développement durable proposés concernant les transports. Si une décision était prise en ce sens, cela augmenterait considérablement la charge de travail

du secrétariat et nécessiterait la création de postes supplémentaires au sein de la Division. Il peut cependant être décidé de ne pas faire participer le Comité des transports intérieurs et la Division des transports durables aux activités de suivi;

b) Convierait-il de mettre davantage l'accent, dans le cadre de l'appui à la mise en œuvre, sur des activités d'analyse et de renforcement des capacités, ainsi que de concertation sur les politiques à mener? Grâce à ses analyses de portée mondiale, à son large éventail d'activités de renforcement des capacités, à ses outils stratégiques d'analyse et au débat de politique générale de sa session annuelle, le Comité des transports intérieurs fournit des produits, des outils et des plateformes qui peuvent susciter un dialogue plus approfondi et plus fin entre les dirigeants de haut niveau des sphères politique, entrepreneuriale et universitaire.

14. Il est également possible que les indicateurs ayant déjà fait l'objet d'un accord ne soient ni les meilleurs ni les plus complets, tout au moins en ce qui concerne les transports. Il convient de noter à ce propos que si la plupart des objectifs ont une certaine pertinence pour les transports, les indicateurs ne leur font guère écho. Par exemple, l'un des aspects de la réglementation pour le transport des marchandises dangereuses est la prévention de la pollution de l'environnement aquatique. Sont définis en fonction de certains critères : i) les matières dangereuses pour l'environnement aquatique et les prescriptions particulières applicables à leur emballage et à leur étiquetage; et ii) le mode de construction et d'exploitation des véhicules et des bateaux de navigation intérieure transporteurs de produits pétroliers ou chimiques, afin d'empêcher toute fuite de ces matières vers les eaux douces et les cours d'eau pendant le transport. En ce qui concerne les cibles 3.9<sup>1</sup> et 6.3<sup>2</sup>, l'action du Comité est extrêmement pertinente, quoique de façon indirecte pour ce qui est des indicateurs convenus.

15. Le tableau ci-après présente les objectifs et cibles de développement durable dont les indicateurs sont en lien direct avec les travaux du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires.

16. En résumé, compte tenu du rôle particulier qu'il joue en tant qu'entité chargée des questions relatives aux transports à l'échelle mondiale dans le cadre des instruments juridiques et des règlements des Nations Unies qui relèvent de sa compétence, le Comité souhaitera peut-être réfléchir aux perspectives qui s'offrent à lui et aux moyens à mettre en œuvre pour renforcer sa contribution à la mise en œuvre des objectifs et des cibles relatifs aux transports du Programme de développement durable à l'horizon 2030, notamment pour ce qui est des objectifs dont les indicateurs ne correspondent pas à la nature et à l'importance des travaux du Comité.

---

<sup>1</sup> D'ici à 2030, réduire nettement le nombre de décès et de maladies dus à des substances chimiques dangereuses et à la pollution et à la contamination de l'air, de l'eau et du sol.

<sup>2</sup> D'ici à 2030, améliorer la qualité de l'eau en réduisant la pollution, en éliminant l'immersion de déchets et en réduisant au minimum les émissions de produits chimiques et de matières dangereuses, en diminuant de moitié la proportion d'eaux usées non traitées et en augmentant nettement à l'échelle mondiale le recyclage et la réutilisation sans danger de l'eau.

**Tableau**

Objectifs, cibles et indicateurs de développement durable relatifs aux transports

*Objectifs relatifs aux transports***Objectif 3 Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge****3.6 D'ici à 2020, diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route***Indicateur* : Nombre de décès dus à des accidents de la route pour 100 000 habitants (taux normalisés selon l'âge)

Le Comité des transports intérieurs de la CEE est le seul organe des Nations Unies qui couvre la totalité du champ de la sécurité routière, du fait de son activité en matière de réglementation, de renforcement des capacités, d'assistance technique, d'analyse et de concertation sur l'action à mener dans les domaines suivants :

- Signalisation;
- Infrastructure routière;
- Construction et contrôle périodique des véhicules;
- Temps de conduite et périodes de repos des conducteurs professionnels;
- Marchandises dangereuses;
- Mobilisation de la volonté politique et des ressources, ceci incluant l'aide apportée aux activités de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière.

**Objectif 9 Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation****9.1 Mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente, y compris une infrastructure régionale et transfrontière, pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain, en privilégiant un accès universel, financièrement abordable et équitable***Indicateur 1* : Pourcentage de la population rurale vivant à moins de 2 kilomètres d'une route praticable en toutes saisons*Indicateur 2* : Volumes de voyageurs et de marchandises

Le Comité des transports intérieurs a formulé, en s'appuyant sur les travaux menés, dans le domaine de l'adaptation aux changements climatiques, par son Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), des recommandations pratiques en vue de l'amélioration de la viabilité à long terme des systèmes de transport internationaux, et recensé les meilleurs exemples de mesures prises au niveau national pour remédier à la vulnérabilité des réseaux de transport dans les États membres, notamment les pays en développement et sans littoral, ainsi que les petits États insulaires.

---

*Objectifs relatifs aux transports*

---

---

**Objectif 11 Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables**

---

**11.2 D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées**

*Indicateur initial* : Proportion de la population disposant d'un arrêt de transport en commun dans un rayon de 0,5 km

*Modification proposée/indicateur de remplacement ou indicateur supplémentaire* : Proportion de la population ayant facilement accès aux transports publics [**NB : adopté**]

Le Comité des transports intérieurs fournit des exemples de pratiques et de politiques optimales pour la mise au point de systèmes de transports urbains durables, c'est-à-dire efficaces, interconnectés, financièrement abordables, sûrs et respectueux de l'environnement, offrant à tous une mobilité et une accessibilité améliorées dans les environnements urbains à forte densité.

---

**Objectif 13 Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions**

---

**13.2 Incorporer des mesures relatives aux changements climatiques dans les politiques, les stratégies et la planification nationales**

*Indicateur initial* : Nombre de pays ayant officiellement fait part de la mise en place intégrée de stratégies de développement prévoyant la réduction des émissions de carbone, la résilience face aux changements climatiques et la réduction des risques de catastrophe (plans nationaux d'adaptation, politiques et mesures de portée nationale visant à promouvoir le passage à des substances et à des techniques respectueuses de l'environnement) [**NB : aucun accord**]

Le Comité des transports intérieurs et ses organes subsidiaires contribuent à la diffusion de pratiques optimales et de recommandations pratiques visant à permettre aux transports intérieurs de s'adapter aux changements climatiques et d'en être moins affectés, et mettent au point des outils pratiques éprouvés pour atténuer les effets desdits changements. L'outil ForFITS, par exemple, permet aux autorités souhaitant mettre sur pied des systèmes de transport à faibles émissions de CO<sub>2</sub> de faire les meilleurs choix possibles.

---