



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Quatre-vingtième session**

Genève, 20-23 février 2018

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 des transports intérieurs (CTI)****au Programme de développement durable à l'horizon 2030****Le rôle des transports intérieurs dans la réalisation
des objectifs de développement durable : mise en œuvre,
suivi et repositionnement du système des Nations Unies****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. Trois grands mécanismes mondiaux sont prévus dans ce cadre pour suivre les progrès : les cibles et indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable, l'initiative Mobilité durable pour tous (SuM4All) et l'initiative portant sur l'élaboration d'objectifs et d'indicateurs de résultats volontaires fixés à l'échelle mondiale concernant la sécurité routière. Par ses travaux d'analyse et de renforcement des capacités et par les mesures utiles qu'il prend dans ce domaine, le Comité des transports intérieurs (CTI) contribue directement aux trois mécanismes.

Compte tenu du travail actuel de repositionnement du système des Nations Unies pour le développement de manière à ce qu'il contribue à la réalisation effective des objectifs de développement durable, le rôle du CTI dans le traitement des questions de transport mondiales, notamment dans les domaines susmentionnés, gagne en importance. Le Comité souhaitera peut-être **réfléchir aux moyens de renforcer** son rôle et sa contribution à la réalisation des objectifs du Programme 2030 qui concernent les transports.



I. Le Programme 2030 et le rôle des transports durables

1. 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 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, le travail du Comité a un lien direct avec 14 des 17 objectifs de développement durable, notamment en tant qu'administrateur d'instruments juridiques et de règlements des Nations Unies de portée mondiale ou applicables à la zone relevant de sa compétence et compte tenu de ses activités d'analyse, de renforcement des capacités et de concertation sur les actions à mener.

2. 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 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.

3. 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 traité aux évolutions majeures en cours.

II. Trois mécanismes mondiaux pour suivre les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de développement durable dans le domaine des transports

4. 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.

Indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable

5. Premièrement, 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.

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

7. On trouvera à l'annexe I une description plus détaillée des indicateurs et de la contribution correspondante du Comité.

Mobilité durable pour tous

8. 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, qui prévoit notamment l'élaboration d'un Cadre de suivi mondial.

9. 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 impliquée dans l'initiative comme coordonnateur du pilier efficacité.

¹ Voir aussi ECE/TRANS/2017/6, ECE/TRANS/2016/6 et ECE/TRANS/2015/4.

10. 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 de l'initiative qui ont été menées à bien.

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

11. 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 encore 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 relatives aux objectifs de développement durable. La CEE prend une part active à la formulation et au suivi de ces objectifs.

Tableau 1

Indicateurs des objectifs de développement durable relatifs aux transports

Indicateurs des objectifs de développement durable relatifs aux transports

Indicateur 3.6.1 : Nombre de décès liés à des accidents de la route

Dépositaire possible : Organisation mondiale de la Santé (OMS)

Organisme partenaire : CEE

Indicateur 9.1.1 : Part de la population rurale vivant à moins de 2 km d'une route praticable toute l'année

Dépositaire possible : Banque mondiale

Organismes partenaires : CEE, Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE)

Indicateur 9.1.2 : Nombre de passagers et volume de fret

Dépositaire possible : Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), Forum international des transports-Organisation de coopération et de développement économiques (FIT-OCDE)

Organismes partenaires : CEE, Union postale universelle (UPU), PNUE

Indicateur 11.2.1 : Proportion de la population ayant aisément accès aux transports publics, par groupe d'âge, sexe et type de handicap

Dépositaire possible : Organisation des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-HABITAT)

Organisme partenaire : CEE, PNUE

III. « Adapté à la situation » : Un appel à repositionner le système des Nations Unies pour le développement

12. L'ampleur et l'ambition du Programme 2030 impliquent que le système de développement des Nations Unies s'adapte aux circonstances de façon à être apte à produire les résultats désirés et à appuyer les États Membres dans leurs efforts. À cet effet, le Secrétaire général a publié le 30 juin 2017 un rapport intitulé « Repositionnement du système des Nations Unies pour le développement en vue de la mise en œuvre du Programme 2030 : garantir à chacun un avenir meilleur » (A/72/124-E/2018/3) qui sera suivi en décembre 2017 d'un deuxième rapport contenant des propositions de réforme plus concrètes. En vue de l'établissement de ce deuxième rapport, le cabinet de consultants

international Dalberg a établi un document sur les fonctions et les capacités de l'ensemble du système des Nations Unies pour le développement².

13. Le Secrétaire général met l'accent sur le renforcement du pouvoir mobilisateur, du principe de responsabilité, de la transparence et de la cohésion, dans le souci de mieux appuyer la mise en œuvre du Programme 2030. Pour y parvenir, le Secrétaire général a présenté les changements concrets à introduire à tous les niveaux – y compris en ce qui concerne les compétences, les mécanismes de coordination, les outils de planification, les incitations financières, les chaînes de responsabilité et la supervision.

14. En prévision du nouveau rapport, il est probable que l'appel au repositionnement du système des Nations Unies pour le développement lancé par le Secrétaire général aura pour effet qu'une plus grande attention sera accordée aux liens entre les travaux accomplis et la réalisation des objectifs de développement durable.

15. Compte tenu de l'éventuelle réforme du système des Nations Unies pour le développement, le Comité s'est positionné de façon stratégique. En ce qui concerne l'appui politique de haut niveau et les mandats, la résolution ministérielle de 2017, qui a été signée à l'occasion du soixante-dixième anniversaire du Comité le 21 février 2017 et approuvée par celui-ci le 24 février 2017, contient de nombreuses références aux objectifs de développement durable et renvoie aux travaux du Comité et de ses organes subsidiaires (voir l'annexe II de la présente note). En outre, le Comité a exprimé son soutien à la réalisation des objectifs de développement durable dans de nombreuses décisions adoptées lors de ses sessions annuelles depuis 2015 (non reproduites dans la présente note).

16. Dans le même temps, en termes de mise en œuvre et de suivi, le Comité prend directement part aux efforts déployés au niveau mondial pour suivre les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de développement durable évoqués plus haut. Pour mieux illustrer ceci, outre le recensement de ses activités au regard de leur incidence sur les objectifs de développement durable, le rapport annuel de cette année (ECE/TRANS/2018/18) fait apparaître de manière explicite les liens entre les travaux du Comité et la réalisation des objectifs de développement durable.

17. Enfin, l'examen stratégique du Comité vise à faire en sorte que sa mission soit pleinement compatible avec la réalisation des objectifs de développement durable et y contribue.

IV. Conclusion : Renforcer le rôle du Comité dans la réalisation des objectifs de développement durable relatifs aux transports

18. Le Comité participe directement aux efforts d'envergure déployés au niveau mondial pour suivre les progrès réalisés dans la réalisation des objectifs de développement durable relatifs aux transports. L'examen stratégique actuellement en cours accorde une attention particulière à la réalisation des objectifs de développement durable. Dans l'ensemble, les travaux du CTI et de ses organes subsidiaires se rapportent directement à 14 des 17 objectifs de développement durable. Pourtant, de graves lacunes restent à combler en termes de capacités et de mise en œuvre pour que les transports durables et la mobilité jouent pleinement leur rôle dans la recherche de durabilité au niveau mondial.

19. Cela étant, et compte tenu des discussions en cours sur le repositionnement du système des Nations Unies pour le développement, le Comité souhaitera peut-être inviter les États Membres à veiller à ce que le Comité des transports intérieurs, ses organes subsidiaires et le secrétariat du Comité jouent un rôle important dans le suivi des objectifs de développement durable et prier le secrétariat de renforcer sa contribution aux cadres de suivi des objectifs de développement durable.

² https://www.un.org/ecosoc/sites/www.un.org.ecosoc/files/files/en/qcpr/sg-report-dalberg_unds-outline-of-functions-and-capacities-june-2017.pdf.

Annexe I

Cibles et indicateurs des objectifs de développement durable relatifs aux transports

En mars 2016, 230 indicateurs ont été mis en place pour mesurer la réalisation des objectifs de développement durable. Par la suite, les indicateurs ont été classés en fonction de la disponibilité des données source dans les trois catégories suivantes :

- Niveau I : L'indicateur correspond à un concept précis, il existe une méthode et des normes établies et les données sont produites régulièrement par les pays ;
- Niveau II : L'indicateur correspond à un concept précis, il existe une méthode et des normes établies mais les données ne sont pas produites régulièrement par les pays ;
- Niveau III : Il n'existe pas de méthode ou de normes établies pour l'indicateur, ou elles sont en cours d'élaboration ou d'essai.

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 3.6.1 : Nombre de décès liés à des accidents de la route

Dépositaire possible : Organisation mondiale de la Santé (OMS)

Organisme partenaire : CEE

Niveau 1

Justification de la participation du CTI : Le CTI 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 :

- Les règles de circulation routière ;
- La signalisation routière ;
- L'infrastructure routière ;
- La construction et le contrôle périodique des véhicules ;
- Le temps de conduite et les périodes de repos des conducteurs professionnels ;
- Le transport des marchandises dangereuses ;
- La mobilisation de la volonté politique et des ressources, incluant l'aide apportée aux activités de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière.

Objectifs relatifs aux transports

Le CTI recueille et diffuse des quantités importantes de données statistiques sur la sécurité routière dans les États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE), notamment via la base de données statistiques en ligne et dans des publications statistiques, en particulier celle intitulée « Statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord » et les cartes d'information (« Infocards ») sur les statistiques des transports. Les données spécifiquement liées aux décès évoquées dans cet indicateur sont mesurées et recueillies par la CEE depuis des décennies. En outre, ces données sont déjà en la possession du CTI et aucune recherche n'est nécessaire.

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 9.1.1 : Part de la population rurale vivant à moins de 2 km d'une route praticable toute l'année

Dépositaire possible : Banque mondiale

Organismes partenaires : CEE, Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE)

Niveau III

Indicateur 9.1.2 : Nombre de passagers et volume de fret

Dépositaire possible : Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), Forum international des transports-Organisation de coopération et de développement économiques (ITF-OCDE)

Organismes partenaires : CEE, Union postale universelle (UPU), PNUE

Niveau I

Par l'intermédiaire du WP.6, le CTI recueille des données statistiques importantes dans le domaine des transports, en particulier sur le nombre de passagers et le volume de fret dans les États membres de la CEE, et les publie notamment via la base de données statistiques en ligne et dans de nombreuses publications statistiques, en particulier celle intitulée « Statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord » et les cartes d'information (« Infocards ») sur les statistiques des transports. Les données spécifiquement liées au nombre de passagers et au volume de fret évoquées dans cet indicateur sont mesurées et recueillies par la CEE depuis des décennies. En outre, ces données sont déjà en la possession du CTI et aucune recherche n'est nécessaire.

Le Comité des transports intérieurs a également 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 11.2.1 : Proportion de la population ayant aisément accès aux transports publics, par groupe d'âge, sexe et type de handicap

Dépositaire possible : Organisation des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-HABITAT)

Organismes partenaires : CEE, PNUE

Niveau II

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.

Annexe II

Résolution ministérielle sur le thème « Embrasser l'ère nouvelle de la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité »

Nous, ministres, réunis pour célébrer le soixante-dixième anniversaire du Comité des transports intérieurs de la CEE, le 21 février 2017,

Pleinement conscients de l'ère nouvelle qui s'ouvre pour les transports intérieurs et la mobilité – marquée par la quatrième révolution industrielle – ainsi que de l'adoption du Programme de développement durable à l'horizon 2030, des objectifs de développement durable, du Programme d'action d'Addis-Abeba issu de la troisième Conférence internationale sur le financement du développement et de l'Accord de Paris conclu au titre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques,

(...)

Soutenant que les adhésions aux conventions de l'ONU sur les transports s'accompagnent d'une mise en œuvre plus satisfaisante des objectifs et cibles de développement durable relatifs aux transports,

(...)

Priant instamment les États Membres de l'Organisation des Nations Unies d'améliorer encore les services de transport intermodal et d'intégrer efficacement les modes de transport pour atteindre les objectifs de développement durable,

(...)

Engagés en faveur de la promotion et de la réalisation des objectifs de développement durable, qui sont inextricablement liés aux transports ; et eu égard aussi aux défis auxquels nous sommes confrontés du fait des changements climatiques,

(...)

Décidons :

(...)

2. *De nous attaquer* aux difficultés rencontrées pour développer durablement la mobilité et les transports intérieurs, en particulier dans le contexte du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et des objectifs de développement durable, en soutenant la coopération intergouvernementale multidisciplinaire dans le domaine des transports et les domaines connexes, dans le cadre de la plateforme du Comité des transports intérieurs, et en mettant dûment l'accent sur l'importance de mobiliser des ressources et de faire concorder les flux de financement avec les objectifs de développement durable ;