



---

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

Genève, 25-28 février 2020

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

**Questions stratégiques de nature horizontale ou réglementaire :****Environnement, changements climatiques et transports :****Suite donnée par le Comité des transports intérieurs au  
Programme de développement durable à l'horizon 2030****Informations actualisées sur le suivi de la réalisation des  
objectifs de développement durable relatifs aux transports****Note du secrétariat\****Résumé*

Le présent document contient des informations sur les principaux faits nouveaux concernant le suivi de la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et des objectifs de développement durable, ainsi que sur la contribution du Comité des transports intérieurs (CTI) et de ses organes subsidiaires.

Compte tenu du travail actuel de repositionnement du système des Nations Unies pour le développement de manière 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.

---

\* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur.



## I. Programme de développement durable à l'horizon 2030 et rôle du Comité dans le suivi des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de développement durable relatifs aux transports

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 Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE 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.

2. Le CTI contribue directement au suivi des progrès accomplis dans la réalisation des cibles de trois objectifs de développement durable, concernant les transports, et l'utilisation des indicateurs y relatifs<sup>1</sup>. 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.

3. Le présent document fournit des informations détaillées sur la contribution du CTI au suivi des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de développement durable et sur la situation actuelle en la matière.

## II. Cibles et indicateurs des objectifs de développement durable relatifs aux transports

4. 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.

5. Dans le cadre de ses travaux et de ceux de ses organes subsidiaires, en particulier le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6), la CEE participe en tant qu'organisme partenaire au suivi de la réalisation des cibles et de la mise en œuvre des indicateurs suivants (voir l'annexe pour des informations plus détaillées) :

- Cible 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 », en particulier l'indicateur 3.6.1 (niveau I) : « Taux de mortalité lié aux accidents de la route ».
- Cible 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 humain, en privilégiant un accès universel, financièrement abordable et équitable », en particulier l'indicateur 9.1.1 (niveau III) : « Proportion de la population rurale vivant à moins de 2 km d'une route praticable toute l'année » et l'indicateur 9.1.2 (niveau I) : « Nombre de passagers et volume de fret transportés, par mode de transport ».

<sup>1</sup> 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.

- Cible 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 », en particulier l'indicateur 11.2.1 (Niveau II) : « Proportion de la population ayant aisément accès aux transports publics, par âge, sexe et situation au regard du handicap ».

### III. Informations actualisées sur l'utilisation des indicateurs servant de base à l'évaluation des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de développement durable relatifs aux transports

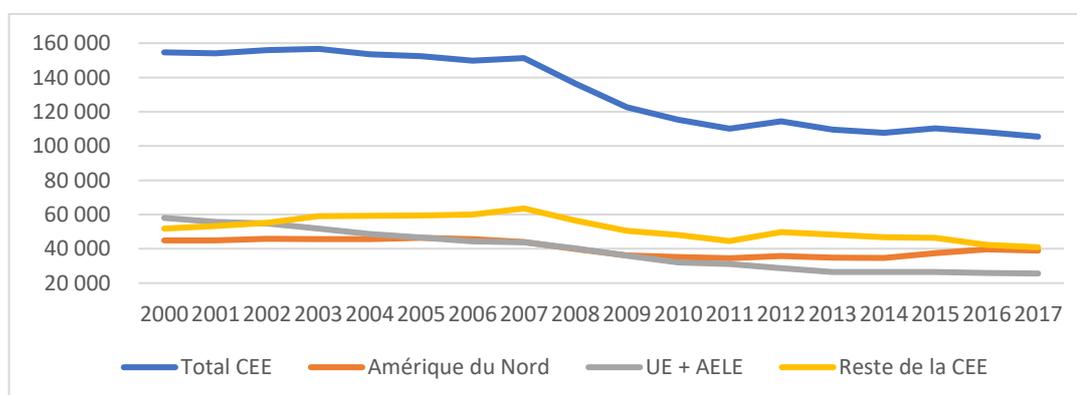
#### A. Réalisation de la cible 3.6, indicateur 3.6.1 (sécurité routière)

##### 1. État d'avancement

6. Selon les derniers chiffres disponibles publiés par l'OMS dans son *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde* en 2018, le nombre annuel de décès sur les routes serait de 1,35 million de personnes, les accidents de la route étant désormais la principale cause de décès chez les personnes âgées de 5 à 29 ans. L'objectif global de la Décennie d'action pour la sécurité routière était de stabiliser puis de réduire le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la route dans le monde d'ici 2020. Les faits montrent que la communauté mondiale ne parviendra pas à réaliser la cible 3.6.

7. Les données recueillies par la CEE au niveau régional montrent que le nombre des décès imputables aux accidents de la route dans la région de la CEE continue à diminuer, passant de plus de 154 000 en 2000 à environ 105 000 en 2017, et qu'il a baissé de 2,4 % depuis 2016. Les données de 2018 sont déjà disponibles pour 22 pays, dont une grande majorité – 16 d'entre eux – affichent une nouvelle baisse, soit une diminution, sur une base comparable, de 5,4 % en 2018 par rapport à 2017. Les données de 2018 indiquent que la Norvège est le pays le plus sûr, avec 20 décès par million d'habitants. Calculé sur une période plus longue, le bilan s'est également amélioré, le nombre de décès ayant diminué de près de 9 % entre 2010 et 2017. Au cours de cette période, le nombre de décès a diminué de plus de 40 % dans de nombreux pays (Biélorus, Norvège et Grèce), alors qu'il est resté inchangé ou a même augmenté dans d'autres pays.

Figure I  
Décès dus aux accidents de la circulation routière, CEE et sous-régions, 2000-2017



Source : base de données statistiques de la Commission économique pour l'Europe.

##### 2. Rôle du CTI

8. Les données montrent que les pays comptant le plus grand nombre d'adhésions aux conventions et accords ont de meilleurs résultats en matière de sécurité routière, ce qui s'explique par la nature juridiquement contraignante de ces instruments et par les

meilleures pratiques utilisées dans le cadre de leur élaboration, qui favorisent elles-mêmes des changements positifs au niveau national. L'agrégation des adhésions individuelles favorise l'instauration, aux niveaux national et international, d'un cadre juridique et réglementaire plus harmonisé et propice au développement de systèmes de transport intérieur durables.

9. Le CTI recueille et diffuse des quantités importantes de données statistiques sur la sécurité routière dans les États membres de la 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 évoqués dans cet indicateur sont mesurées et recueillies par la CEE depuis des décennies.

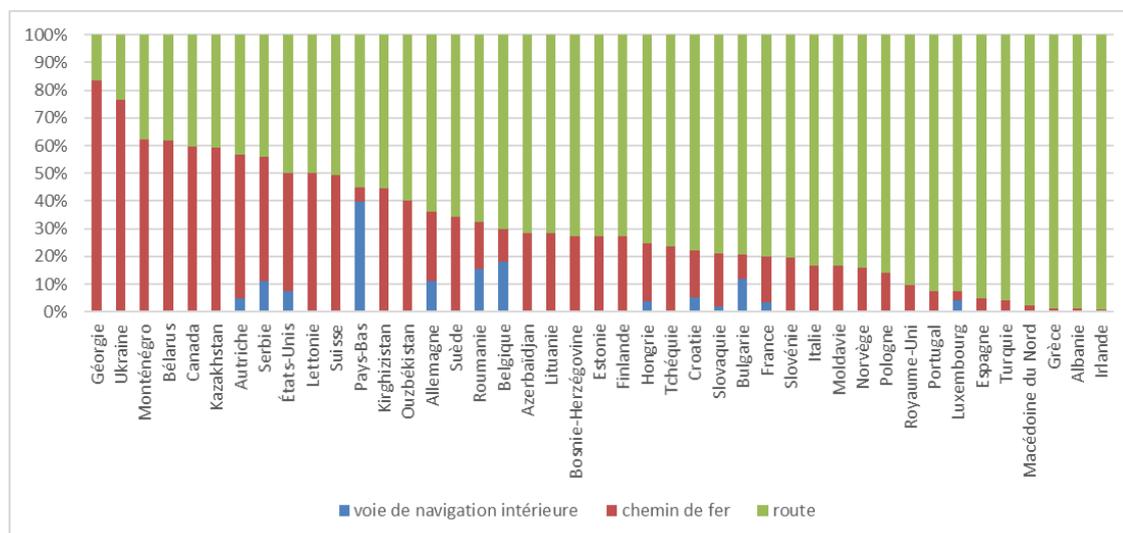
## B. Réalisation de la cible 9.1, indicateur 9.1.2 (nombre de passagers et volume de fret transportés, par mode de transport)

### 1. État d'avancement

10. La répartition modale du transport intérieur de marchandises dans la région de la CEE varie considérablement d'un pays à l'autre, étant donné que près de 100 % du fret est transporté par route dans certains pays, alors que dans 10 autres pays, plus de la moitié des marchandises sont transportées par voie de navigation intérieure ou par chemin de fer (les données relatives aux oléoducs/gazoducs ne sont pas prises en compte ici en raison d'incohérences dans la couverture des données).

Figure II

#### Répartition modale du transport de marchandises, pays de la CEE



Source : base de données statistiques de la Commission économique pour l'Europe.

11. La répartition modale du transport de voyageurs dans la région de la CEE est difficile à calculer en raison de différences dans la disponibilité des données. Il apparaît toutefois que l'utilisation du transport ferroviaire par rapport au transport routier est restée globalement la même ces dernières années, le train représentant environ 5 à 7 % du nombre de voyageurs-kilomètres. Il est possible que la part des transports routiers soit sous-estimée, étant donné que certains pays indiquent le nombre total de voyageurs-km sur les routes sans tenir compte de l'utilisation de la voiture par les particuliers.

### 2. Rôle du CTI

12. 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.

13. Cet indicateur des objectifs de développement durable, bien qu'il soit de niveau 1, est actuellement absent des normes ou lignes directrices de portée internationale. À sa session de 2019, le WP.6 a décidé d'améliorer les orientations en la matière, tant au niveau international que national. Le secrétariat a déjà préparé une page wiki détaillant les approches nationales relatives au suivi de cet indicateur pour présenter des exemples aux pays. Il élabore actuellement un cadre de suivi de cet indicateur au niveau national, qu'il prévoit de publier en 2020.

14. 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.

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

15. Le Comité participe directement aux efforts d'envergure déployés au niveau mondial pour suivre les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de développement durable relatifs aux transports. L'un des objectifs de la stratégie du CTI jusqu'en 2030, qui a été adoptée en 2019, est de contribuer 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.

16. Le Comité souhaitera peut-être inviter les États membres à soutenir le renforcement du rôle que le CTI et ses organes subsidiaires, en particulier le WP.6, jouent dans le suivi de la réalisation des objectifs et demander au secrétariat de renforcer sa contribution au cadre de suivi des objectifs de développement durable.

## Annexe

### 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* : Taux de mortalité lié aux accidents de la route

*Dépositaire possible* : Organisation mondiale de la Santé (OMS)

*Organisme partenaire* : CEE

*Niveau* : I

---

#### **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 humain, en privilégiant un accès universel, financièrement abordable et équitable**

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

*Dépositaire possible* : Banque mondiale

*Organismes partenaires* : CEE, PNUE

*Niveau* : III

---

*Indicateur 9.1.2* : Nombre de passagers et volume de fret transportés

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

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

*Niveau* : I

---

---

*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* : Programme des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-Habitat)

*Organismes partenaires* : CEE, PNUE

*Niveau* : II

---