



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Soixante-quinzième session**

Genève, 26-28 février 2013

Point 5 b) i) de l'ordre du jour provisoire

Questions stratégiques de nature horizontale:**Changements climatiques et transports – Suite****donnée par le Comité à la Conférence Rio+20****Suite donnée par le Comité à la Conférence Rio+20
et évolutions intervenues dans le domaine des transports****Note du secrétariat**

1. Les transports n'ont pas été retenus comme thème devant donner lieu à l'établissement d'un objectif du Millénaire pour le développement (OMD), alors que leur importance est indéniable pour la réalisation de plusieurs OMD: élimination de la pauvreté (accès aux marchés et à l'emploi), éducation (accès aux établissements scolaires), santé de la mère et de l'enfant (accès aux services médicaux), viabilité environnementale, sécurité de la circulation routière, etc. Sans un accès adéquat, et à des prix abordables, aux services de transport pour tous, la réalisation de la plupart des OMD serait bien plus improbable. Les trois dimensions de la viabilité – économique, sociale et environnementale – ont toutes été récemment évaluées sous l'angle des transports dans la récente étude de la CEE sur les transports dans la perspective du développement durable.

2. On observe un consensus croissant parmi les acteurs du secteur des transports pour inclure les transports durables en tant que domaine d'action prioritaire supplémentaire dans la section relative à l'économie verte et pour les inscrire en tant que thème à prendre en compte dans un futur objectif de développement durable, au cas où les gouvernements décideraient de fixer des objectifs de développement durable (ODD) pour l'époque post-OMD¹. Le Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE a appuyé l'inclusion d'un objectif de développement durable relatif aux transports à sa session tenue récemment en février 2012.

¹ L'accord sur les OMD est axé sur l'aide aux pays en développement. Les objectifs de développement durable sont envisagés pour tous les pays.

3. L'inclusion des modes de transports viables en tant que priorité au chapitre V (Cadre d'action et suivi) du document final de la Conférence de Rio intitulé «L'avenir que nous voulons» a fait de la Conférence Rio+20 un tournant décisif pour la progression des transports durables et leur intégration.

4. Le texte adopté dans le document final de la Conférence de Rio contient le passage suivant sur les modes de transports viables: «Nous constatons que les transports et la mobilité sont déterminants pour le développement durable. Des systèmes de transport viables peuvent favoriser la croissance économique et améliorer l'accessibilité. Ils permettent une meilleure intégration de l'économie tout en respectant l'environnement. Nous sommes conscients de l'importance que revêtent la circulation effective des personnes et des biens et l'accès à des moyens de transport écologiquement rationnels, sûrs et d'un coût abordable pour améliorer la justice sociale, la santé, la capacité d'adaptation des villes, les liens entre ville et campagne et la productivité dans les zones rurales. À cet égard, il faut tenir compte de la sécurité routière, qui fait partie de nos efforts pour réaliser un développement durable. Nous préconisons le recours à des systèmes de transport viables, notamment des systèmes de transport multimodal utilisant moins d'énergie, en particulier pour les transports publics, des carburants et des véhicules non polluants et des systèmes de transport améliorés dans les campagnes. Nous estimons qu'il faut promouvoir l'adoption d'une approche intégrée pour définir des politiques relatives aux services et aux systèmes de transport qui favorisent le développement durable à l'échelle locale, nationale et régionale. Nous considérons par ailleurs que les besoins particuliers des pays en développement sans littoral et de transit en matière de développement doivent être pris en compte pour établir des systèmes de transport en transit viables. Nous estimons que la communauté internationale doit fournir une aide aux pays en développement à cet égard.»².

5. Cette année, le Secrétaire général de l'ONU, M. Ban Ki-moon, a annoncé que, dans le cadre du Programme d'action de son deuxième quinquennat, il souhaiterait réunir un consensus au sujet d'un cadre de développement durable pour l'après-2015. Il faudrait notamment définir une nouvelle génération d'objectifs de développement durable en s'appuyant sur les OMD et établir une feuille de route à proposer aux États Membres. Il faudrait également mobiliser le système des Nations Unies autour de stratégies mondiales, régionales et nationales pour mettre en place les blocs constitutifs du développement durable: a) énergie; b) alimentation et nutrition; c) eau; d) océans; et e) transports. Les transports durables ont été identifiés comme étant l'un de ces principaux blocs. Le Programme d'action du Secrétaire général appelle les Nations Unies à «réunir les différents acteurs des transports aérien et maritime, du transbordement par bateau, des transports ferroviaire et routier ainsi que des transports en commun urbains avec les autorités et les investisseurs pour mettre au point des recommandations et les exécuter afin de créer des moyens de transport plus viables qui permettraient de résoudre les problèmes croissants d'encombrement et de pollution partout dans le monde, en particulier dans les zones urbaines».

6. L'inclusion des transports dans le Programme d'action quinquennal représente un progrès considérable dans la promotion des transports durables et il est à prévoir qu'elle amènera les organismes des Nations Unies à jouer un rôle plus affirmé de chefs de file dans ce domaine. Ceci peut également contribuer à donner une plus grande place aux transports durables dans le processus de la Conférence Rio+20.

7. Le Département des affaires économiques et sociales (DAES) de l'ONU a joué un rôle de premier plan dans la coordination des contributions au programme d'action et a créé un groupe de travail technique chargé de proposer un plan au Secrétaire général sur la meilleure façon de réunir les parties prenantes pour traiter la question des transports durables et de faire des suggestions sur les résultats de ce processus. Aux côtés des organes

² A/RES/66/228.

concernés de l'ONU et d'autres organisations internationales, les États Membres de l'ONU sont représentés au sein du Groupe de travail technique par des pays qui jouent un rôle de premier plan dans le développement des transports écologiquement viables qui servent de liens entre les aspirations nationales au développement et le Programme d'action du Secrétaire général.

8. Les transports intérieurs constituent l'axe principal des travaux, une activité spéciale étant prévue à un stade ultérieur pour traiter les questions relatives au transport international routier, ferroviaire et intermodal. Le Groupe de travail technique a tenu une première réunion préparatoire les 7 et 8 juin 2012, et une deuxième réunion les 29 et 30 octobre 2012, à New York.

9. La Division des transports de la CEE assure les services du Comité des transports intérieurs (CTI) et du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques du Conseil économique et social depuis plus de soixante ans. C'est le seul organe du Secrétariat de l'ONU qui possède une aussi longue expérience et des compétences aussi étendues pour surmonter les nombreuses difficultés rencontrées dans le domaine des transports intérieurs. Le CTI est un organe unique en son genre spécialisé dans les transports intérieurs. Les accords et conventions relatifs au transport international élaborés sous les auspices de la CEE ont soit eu une portée mondiale dès le début (par exemple dans le domaine de la sécurité routière) soit acquis avec le temps une pertinence au niveau mondial, parce que, dans de nombreux cas, leurs Parties contractantes comprennent maintenant des États Membres de l'ONU partout dans le monde. Le Comité des transports intérieurs de la CEE (CTI) a établi une structure intergouvernementale à même de traiter les difficultés rencontrées dans le développement des transports durables et d'y faire face avec le maximum d'efficacité. Fort de cet éventail de mécanismes de coordination politique et institutionnelle, le CTI est bien placé pour traiter les futures difficultés associées au développement de transports écologiquement plus viables dans tous les pays.

10. Par conséquent, il semblerait tout naturel que la CEE joue un rôle plus important dans la préparation et l'organisation de la manifestation envisagée dans le Programme d'action du Secrétaire général. On estime que, grâce à sa collaboration établie de longue date avec les gouvernements, à l'expérience qu'il a acquise dans l'organisation des réunions ministérielles et de haut niveau sur les transports internationaux, à ses contacts avec les organisations internationales, les institutions financières internationales ainsi que les acteurs du secteur des transports (rail, route et transports en commun urbains), le CTI est en mesure d'appuyer la mise en œuvre des recommandations qui seront formulées dans le Programme d'action du Secrétaire général. Toutefois, il ne jouit pas toujours, tant au sein de l'ONU que parmi ses États Membres, de la notoriété et de la reconnaissance que devraient lui valoir ses travaux remarquables.

11. Dans la note du Secrétaire général intitulée «Pour l'avenir des hommes et de la planète: choisir la résilience», le Groupe de haut niveau sur la viabilité mondiale a formulé 56 recommandations en faveur de l'établissement d'une communauté mondiale. Selon la Recommandation n° 48, les gouvernements devraient fixer un ensemble d'objectifs universels fondamentaux en matière de développement durable, qui porteraient sur les trois dimensions du développement durable et les liens qui existent entre elles; ces objectifs devraient galvaniser l'action individuelle et collective et compléter les objectifs du Millénaire pour le développement tout en laissant de la marge pour un cadre applicable après 2015; et le Secrétaire général devrait mettre en place un mécanisme d'experts pour élaborer et affiner ces objectifs avant qu'ils ne soient adoptés par les États Membres. Plus concrètement, le Groupe recommande que, lors de la définition des objectifs de développement durable, le cadre soit établi de manière à répondre aux principes suivants:

- Être de caractère universel et tenir compte des difficultés de tous les pays – et non pas seulement de celles des nations en développement;
- Refléter une stratégie mondiale largement consensuelle dans le domaine du développement durable;
- Couvrir toutes sortes de domaines que n’abordent pas les objectifs du Millénaire pour le développement, tels que la sécurité alimentaire, l’eau, l’énergie, les emplois verts, le travail décent et l’inclusion sociale, la consommation et la production durables, les villes durables, les changements climatiques, la biodiversité et les océans, ainsi que la réduction des risques de catastrophe et la résilience face aux catastrophes;
- Être d’une portée exhaustive, en englobant tant les dimensions économique, sociale et environnementale du développement durable que les rapports entre elles;
- Comporter des indicateurs à court terme tout en étant axé sur le long terme, jusqu’à une échéance fixée à 2030 par exemple;
- Faire participer toutes les parties prenantes à la mise en œuvre et à la mobilisation des ressources, notamment les collectivités locales, la société civile et le secteur privé, ainsi que les gouvernements;
- Être assorti d’outils de mesure des progrès ainsi que d’objectifs absolus, afin, d’une part, d’orienter l’attention des décideurs vers l’obtention de résultats concrets dans le domaine du développement et, d’autre part, de tenir compte des différentes priorités et situations en matière de développement selon les pays et les régions;
- Prévoir le réexamen de ces objectifs en fonction de l’évolution des connaissances scientifiques.

12. Si un objectif de développement durable est défini pour les transports de manière à être conforme aux recommandations formulées par le Groupe de haut niveau sur la viabilité mondiale et à susciter l’appui des gouvernements, son inclusion ferait ressortir la reconnaissance générale de l’importance des liens entre transports durables, passage à une économie «verte» et réduction de la pauvreté, ainsi que le fait que les transports durables sont essentiels pour la réalisation des objectifs de développement durable et font partie intégrante desdits objectifs.

13. Toutefois, pour qu’il en soit ainsi, il faudrait qu’il y ait une collaboration étroite entre les acteurs du secteur des transports (ministères du transport) et les ministères des affaires étrangères de tous les pays de la CEE. Le groupe de travail ouvert de l’Assemblée générale des Nations Unies sur les objectifs de développement durable et le Groupe de personnalités de haut niveau chargé d’étudier le programme de développement pour l’après-2015 seront tous deux composés de diplomates représentant les pays membres. Peut-être ne seront-ils pas conscients du consensus solide dégagé en vue de soutenir l’inclusion des transports dans les objectifs de développement durable pour l’après-2015. Il pourrait donc être nécessaire que les ministères des transports, ainsi que les représentants de la société civile, des milieux universitaires et du secteur des affaires intensifient leurs efforts pour faire avancer la cause des transports et la soutenir.

14. Le présent document a pour objet: i) de tenir le CTI informé des évolutions découlant de la Conférence Rio+20 concernant les transports; ii) d’appeler au maintien et à la réaffirmation de l’appui à un objectif de développement durable relatif aux transports; et iii) de demander que des conseils soient donnés au secrétariat quant au rôle que le CTI pourrait souhaiter jouer dans la préparation de la Réunion de haut niveau sur les transports mondiaux qui doit être convoquée par le Secrétaire général.