

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des statistiques des transports****Soixante-quinzième session**

Genève, 24-26 avril 2024

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

**Suivi de la réalisation des objectifs de développement durable ayant trait aux transports****Accès à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable****Note du secrétariat***Résumé*

Le présent document porte sur le suivi de l'indicateur 11.2.1 des objectifs de développement durable en ce qui concerne les États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE). Il donne un aperçu des données recueillies par la CEE et d'autres entités en vue d'évaluer l'accessibilité des transports publics dans les zones urbaines.

**I. Introduction**

1. L'évaluation des progrès accomplis dans la réalisation de l'objectif de développement durable n° 11, qui vise à faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables, s'appuie de manière déterminante sur l'indicateur 11.2.1, qui mesure la proportion de la population ayant aisément accès aux transports publics, par âge, sexe et situation au regard du handicap. Cet indicateur porte sur un aspect essentiel des actions menées au niveau mondial pour promouvoir la durabilité, l'équité et l'inclusion. Il met en évidence le besoin pressant de mettre en place des systèmes de transport qui ne soient pas seulement efficaces mais qui contribuent en outre au développement économique, à la protection de l'environnement et au bien-être social.

2. Cependant, les données temporelles relatives à cet indicateur sont limitées. La base de données de l'Organisation des Nations Unies (ONU) sur les indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable<sup>1</sup> contient principalement des données annuelles par pays, 2020 étant l'année faisant l'objet du plus grand nombre de données. Le nombre de villes pour lesquelles des données sont communiquées varie considérablement d'un pays à l'autre, allant

<sup>1</sup> <https://unstats.un.org/sdgs/dataportal/database>.



d'une seule ville en Azerbaïdjan, en Islande, au Luxembourg et à Malte, à 139 villes au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

3. Le Centre pour un réseau international d'information géoscientifique (CIESIN) produit également des ensembles de données de ce type. Dans l'édition de 2023 de son recueil de documents concernant les ensembles de données sur les indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable, le CIESIN a présenté des ensembles de données concernant quatre indicateurs, dont l'indicateur 11.2.1<sup>2</sup>. Comme dans la base de données de l'ONU, les données qui y sont présentées correspondent généralement aux renseignements les plus récents pour la période allant de 2015 à 2022.

4. Bien que la CEE ne recueille pas directement de données se rapportant à cet indicateur, elle a collecté depuis 2019 des statistiques relatives au tramway et au métro dans les villes, qui peuvent fournir des indications précieuses sur l'utilisation des transports publics urbains et constituent donc des indicateurs complémentaires pour l'évaluation du niveau d'accès à ces moyens de transport (voir ECE/TRANS/WP.6/2021/5).

5. On trouvera dans les sections suivantes du présent document un aperçu des résultats enregistrés dans la région de la CEE en ce qui concerne l'indicateur 11.2.1 des objectifs de développement durable.

## II. Proportion de la population ayant accès aux transports publics

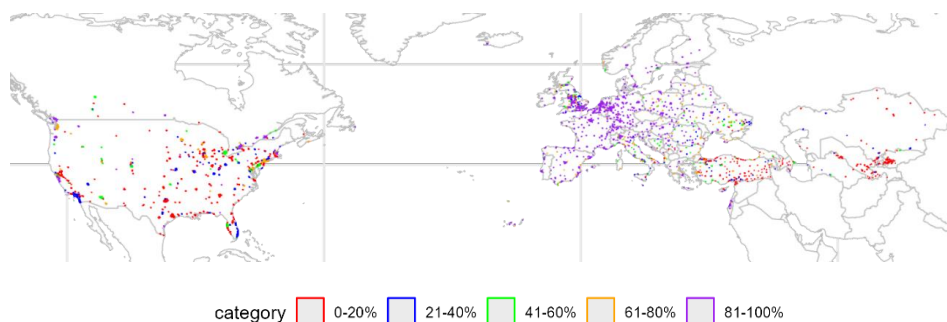
6. Dans le cadre du référentiel de métadonnées de l'ONU sur les indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable, on entend par « accès aisé aux transports publics » la présence dans un rayon de 500 mètres à partir de points de référence clefs (par exemple, maisons, écoles, lieux de travail, marchés) d'un arrêt d'un réseau de transport public de faible capacité (par exemple, bus, bus à haut niveau de service) ou dans un rayon d'un kilomètre d'un arrêt d'un réseau de transport de grande capacité (par exemple, rail, métro, ferry<sup>3</sup>).

7. Aux fins de la présente analyse, le secrétariat a choisi d'examiner les ensembles de données produits par le CIESIN, qui comprennent également des fichiers de formes facilitant la visualisation des cartes (voir la figure 1). La méthode du CIESIN consiste à extraire les données concernant les arrêts des réseaux de transport public dans OpenStreetMap et les centres urbains pour chaque pays. Ces arrêts sont classés selon le niveau de capacité, faible ou élevé, du système de transport et mis en mémoire tampon en conséquence, de manière compatible avec les métadonnées sur les indicateurs des objectifs de développement durable de l'ONU. Les données mises en mémoire sont utilisées pour déterminer les zones d'accès, à partir desquelles les données sur les zones sont calculées de manière à estimer la proportion de la population bénéficiant d'un accès aisé aux transports publics.

<sup>2</sup> <https://sedac.ciesin.columbia.edu/data/set/sdgi-11-2-1-urban-access-public-transport-2023>.

<sup>3</sup> <https://unstats.un.org/sdgs/metadata/>.

Figure 1  
**Proportion de la population ayant accès aux transports publics dans la région de la CEE**



Les points de couleur représentent les centres urbains classés en fonction du niveau d'accès aux transports publics.

*Source* : Centre pour un réseau international d'information géoscientifique – CIESIN – Université de Columbia, 2023. Indicateur 11.2.1 des ODD : facilité d'accès aux transports publics urbains, édition 2023. Palisades, New York : NASA Socioeconomic Data and Applications Center (SEDAC). <https://doi.org/10.7927/1a5z-3h71>. Consulté le 29 novembre 2023.

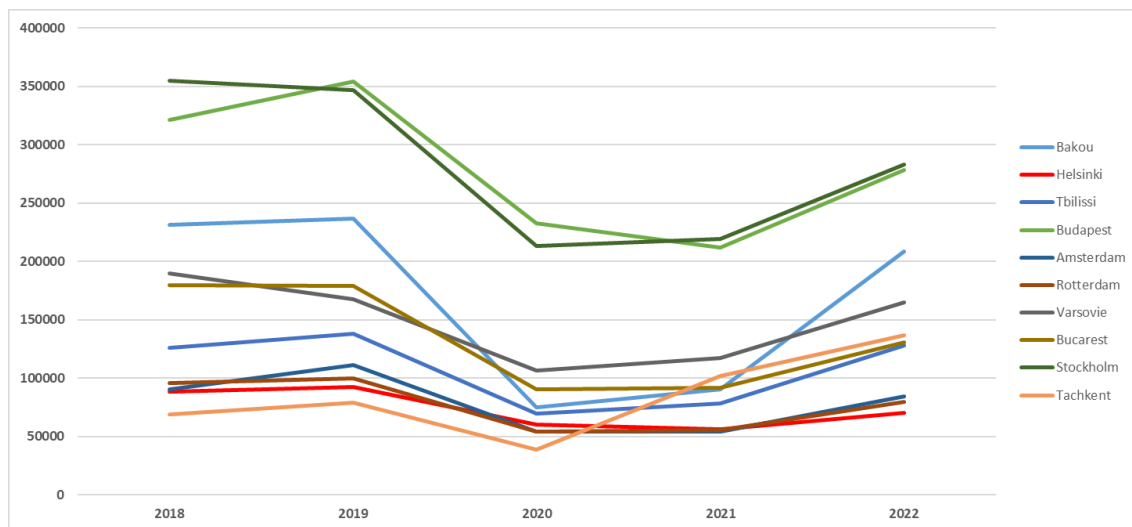
8. La carte met en évidence une proportion élevée de populations urbaines ayant accès aux transports publics en Europe occidentale, probablement due à la densité de population plus élevée dans cette région, qui permet la mise en place de vastes réseaux de transports publics et garantit leur viabilité économique. À l'inverse, les proportions moins élevées de populations ayant accès aux systèmes de transport dans les villes américaines pourraient être dues à une densité de population moins élevée dans les zones résidentielles, qui peut entraver l'extension des services de transport public.

### III. Statistiques relatives au tramway et au métro

9. La dernière collecte de statistiques relatives au tramway et au métro effectuée par le secrétariat a eu lieu entre août et novembre 2023. Suite à l'ajout de données pour l'Ouzbékistan, cette collecte porte désormais sur 150 villes dans 28 États membres.

10. La figure 2 illustre l'évolution du nombre de passagers dans les métros de certaines villes de 2018 à 2022, faisant apparaître les effets importants de la pandémie de COVID-19 sur la mobilité urbaine. Les données indiquent une forte baisse du nombre de passagers en 2020 après l'entrée en vigueur des restrictions de déplacement. L'année 2022 marque un net redressement du nombre de passagers, mais le relèvement n'est pas encore achevé, ce nombre restant inférieur aux valeurs de référence antérieures à la pandémie.

Figure 2  
Nombre de passagers des métros dans certaines villes (par an)



Source : Base de données de la CEE sur les transports.

11. On a également étudié la corrélation entre les données du CIESIN sur la population ayant accès aux transports publics et les statistiques de la CEE sur le nombre de passagers des tramways et des métros pour l'année 2022. Les données de la CEE ont d'abord été traitées de manière à rendre compte de la fréquentation des transports publics par habitant, calculée à partir des chiffres sur la population urbaine fournis dans les ensembles de données du CIESIN. L'analyse, effectuée à l'aide du logiciel R, n'a pris en compte que les villes pour lesquelles des données étaient disponibles dans les deux sources.

12. Un ensemble de données portant sur 52 villes dans 26 pays de la CEE a ainsi été obtenu, comme le montre la figure 3. Le coefficient de corrélation de 0,122 qui en résulte indique une relation linéaire positive négligeable entre les variables, ce qui ne permet pas d'établir des prédictions fiables ou une corrélation significative. Cela peut s'expliquer par le fait que les chiffres concernant la fréquentation par habitant ne prennent en considération que les passagers des tramways et des métros, ce qui explique pourquoi les villes où la population a largement recours à ces moyens de transport, telles que Prague, Bucarest et Budapest, figurent en bonne place dans le quadrant supérieur droit du diagramme de dispersion. En revanche, les villes dans lesquelles les systèmes de transport par autobus sont prédominants enregistrent de faibles nombres de passagers par habitant, bien que les transports publics y soient presque accessibles à tous. Cette situation est particulièrement remarquable dans les villes du Royaume-Uni, telles que Sheffield et Nottingham, où non seulement la fréquentation des autobus est plus importante que celle des métros légers, mais où l'utilisation de la voiture dépasse également celle des transports publics.

