

**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****Suivi des indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable dans la région de la Commission économique pour l'Europe****Note du secrétariat***Résumé*

Le présent document porte sur le suivi des indicateurs des objectifs de développement durable liés aux transports en ce qui concerne les États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE). Il présente les indicateurs mondiaux disponibles ainsi que les indicateurs supplémentaires sur lesquels une décision a été prise à la session précédente. Il s'agit d'une version mise à jour du document ECE/TRANS/WP.6/2023/1.

**I. Contexte**

1. Avec 17 objectifs, 169 cibles et plus de 230 indicateurs, les objectifs de développement durable nécessitent un suivi local, national, régional et mondial, ainsi que des orientations thématiques. Les indicateurs relatifs aux transports n'étant pas liés à un objectif particulier, les informations les concernant ne sont pas toujours communiquées de manière intégrée, que ce soit au niveau national ou international. La Commission économique pour l'Europe (CEE) s'efforce de remédier à ce problème, d'une part en participant à l'initiative « Mobilité durable pour tous »<sup>1</sup> et d'autre part en appliquant la stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030 (ECE/TRANS/288/Add.2), adoptée en 2019. Le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) s'emploiera en particulier à devenir l'organe où se déroulent les discussions sur la méthodologie à appliquer aux indicateurs des objectifs de développement durable liés aux transports.

2. Compte tenu de ce qui précède, le présent document contient une brève description des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de développement durable liés aux

<sup>1</sup> [www.sum4all.org/](http://www.sum4all.org/).



transports dans la région de la CEE. Cette évaluation est fondée sur des indicateurs mondiaux reconnus et sur les indicateurs régionaux que le Groupe de travail a établis à sa session précédente. Pour rappel, les indicateurs mondiaux les plus pertinents pour le transport sont les suivants : l'indicateur 3.6.1, qui porte sur la réduction de moitié des décès dus aux accidents de la route, l'indicateur 9.1.1 sur l'accès de la population rurale à une route praticable toute l'année, l'indicateur 9.1.2 sur le nombre de passagers et le volume de fret transportés, par mode de transport, et l'indicateur 11.2.1 sur la facilité d'accès aux transports publics.

3. À ces indicateurs mondiaux s'ajoute un élément clef du Programme de développement durable à l'horizon 2030, à savoir le principe de prise en main nationale et régionale. Ce principe est confirmé par la Feuille de route sur les statistiques pour les objectifs de développement durable<sup>2</sup> de la Conférence des statisticiens européens, dont la deuxième édition a été publiée en février 2022. Les régions ont donc la possibilité de choisir leurs propres indicateurs, s'il y a lieu, dans les cas où les données sont aisément disponibles et où un indicateur donné est considéré comme adéquat pour mesurer les progrès dans la région. Ainsi, dans la région de la CEE, Eurostat définit un ensemble de 100 indicateurs des objectifs de développement durable<sup>3</sup>, dont certains concordent pleinement avec les indicateurs mondiaux, tandis que d'autres sont étroitement liés au cadre politique défini dans le document de la Commission européenne intitulé « Prochaines étapes pour un avenir européen durable – action européenne en faveur de la durabilité ». Le Comité inter-États de statistique de la Communauté d'États indépendants (CIS-STAT) procède de la même manière<sup>4</sup>.

4. Par conséquent, à sa précédente session, tenue en mai 2023, le Groupe de travail a décidé que les indicateurs supplémentaires suivants étaient utiles pour le suivi, dans la région de la CEE, de la réalisation des objectifs de développement durable relatifs aux transports : pourcentage de nouvelles voitures particulières à émission zéro, évolution du poids des nouvelles voitures particulières, et ventilation des décès par type d'usager de la route (ECE/TRANS/WP.6/185).

5. On trouvera dans la suite du présent document une description des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de développement durable liés aux transports. Cette analyse s'appuie sur les indicateurs mondiaux et tient compte également des indicateurs propres à la région de la CEE susmentionnés.

## II. Sécurité routière

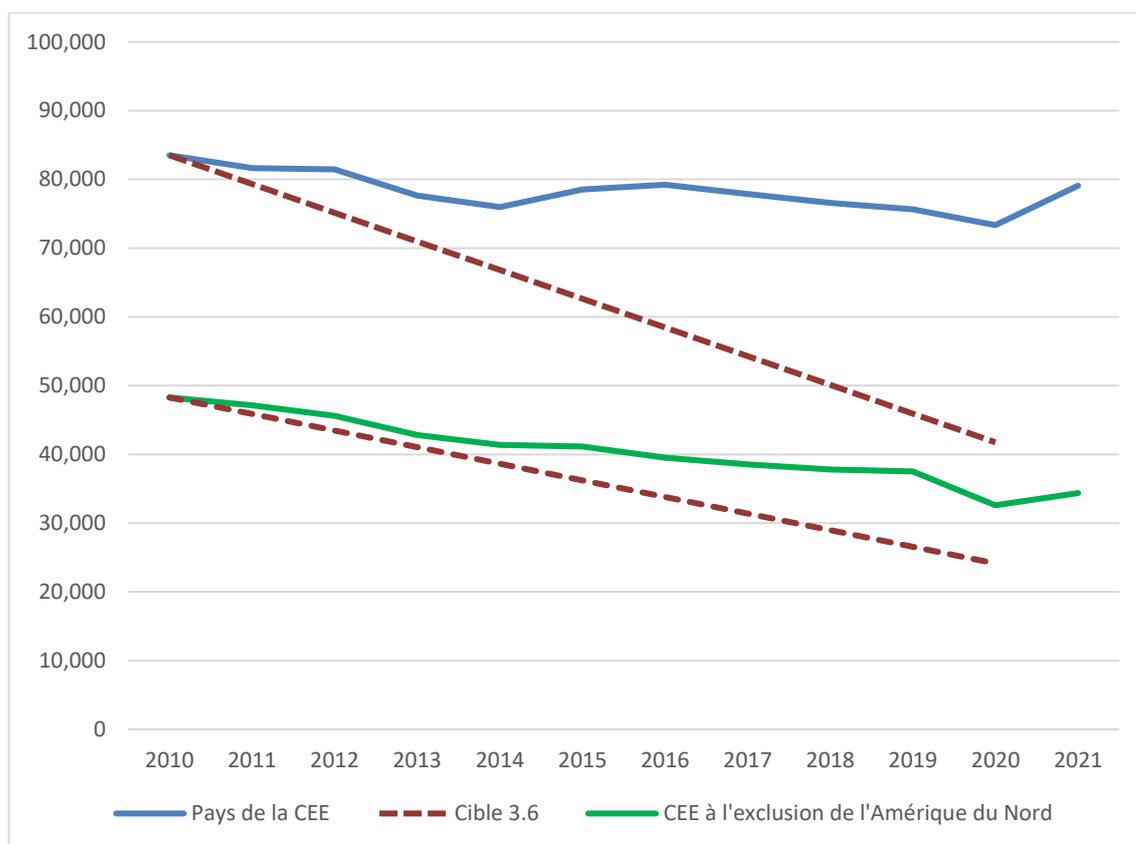
6. En ce qui concerne la sécurité routière, la disponibilité de données se rapportant à l'indicateur mondial 3.6.1 (réduire de moitié le nombre de décès dus à des accidents de la route) est excellente dans les pays de la CEE, les 56 États membres de la CEE ayant tous communiqué le nombre total de décès pour au moins une année entre 2017 et 2022. La CEE et d'autres acteurs encouragent les pays à mettre leurs définitions en conformité avec les normes internationales. Les données relatives aux décès sur la route en Türkiye illustrent clairement cette nécessité : en 2017, le taux de mortalité total a presque doublé en raison d'un changement de méthodologie consistant à compter les décès dans les 30 jours suivant l'accident, conformément aux recommandations internationales.

<sup>2</sup> <https://unece.org/statistics/publications/CES-roadmap-sdg-2>.

<sup>3</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/web/sdi/database>.

<sup>4</sup> [www.cisstat.com/sdgs/sb-monitoring\\_2016-2019.pdf](http://www.cisstat.com/sdgs/sb-monitoring_2016-2019.pdf).

Figure I  
**Décès dus aux accidents de la route dans la région de la CEE**



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

7. La figure I rend compte des modestes progrès accomplis dans la réduction du nombre de décès dus aux accidents de la route dans la région de la CEE, malgré des améliorations limitées. On notera que les données présentées ici portent sur 49 pays de la CEE, des données exhaustives n'étant pas disponibles pour toutes les années concernant les autres pays. Entre 2010 et 2021, le nombre de décès n'a diminué que de 5,3 %. L'amélioration dans la région de la CEE est bien plus nette si on ne tient pas compte de l'Amérique du Nord, principalement en raison du fait que le nombre, élevé, de décès sur les routes des États-Unis d'Amérique reste constant. Ainsi, le nombre de décès dus aux accidents de la route dans la région de la CEE, à l'exclusion de l'Amérique du Nord, a diminué de 28,8 %.

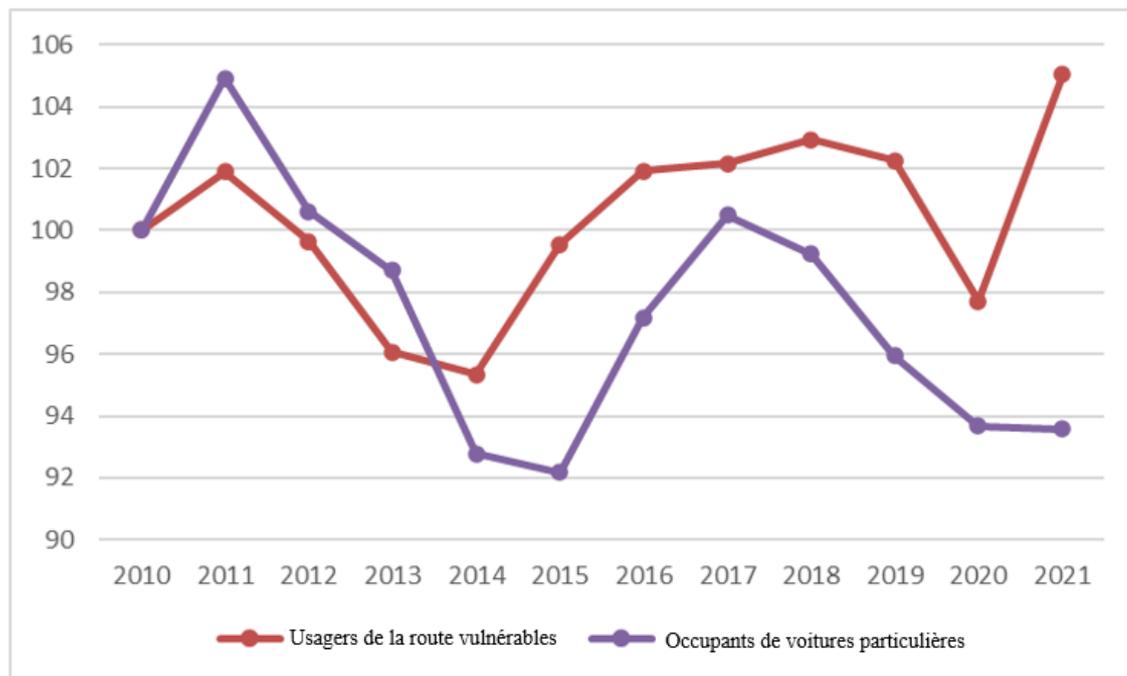
8. Il est à noter que le nombre de décès dus aux accidents de la route a reculé assez fortement en 2020, probablement en raison de la baisse de la circulation pendant les périodes de confinement liées à la pandémie. Une augmentation a toutefois été enregistrée en 2021, les niveaux approchant, voire dépassant, ceux d'avant la pandémie, dans de nombreux pays de la CEE. Néanmoins, cette hausse devrait être de courte durée, une tendance à la baisse étant attendue dans les années à venir. Bien que cette diminution à long terme soit un pas dans la bonne direction, elle ne suffit pas à atteindre le but fixé au titre de la cible 3.6 des objectifs de développement durable, à savoir, 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. Les progrès enregistrés dans la région de la CEE sont restés inférieurs à ce niveau de référence.

9. Quasiment toutes les données étant disponibles et l'indicateur examiné étant sans aucun doute pertinent (dans tous les pays) du point de vue de la sécurité des transports, le Groupe de travail a décidé, à sa session précédente, de ventiler les données par type d'utilisateur de la route afin de les affiner à l'échelle de la CEE. La figure II rend compte des différences entre la tendance de ces dernières années s'agissant des décès d'occupants de voitures particulières et des décès d'utilisateurs de la route vulnérables, à savoir les piétons, les cyclistes et les motocyclistes. Ces données montrent que les progrès dans la réduction des accidents mortels ne semblent pas uniformes entre ces deux grands groupes. La situation des usagers

de la route vulnérables, qui ne s'est pas améliorée aussi nettement que celle des occupants de voitures particulières, s'est détériorée en 2021. Il convient toutefois de noter que ces chiffres ne concernent que les 20 pays de la CEE pour lesquels des données sont disponibles pour toutes les années de 2010 à 2021, et qu'il ne s'agit donc pas nécessairement d'un échantillon pleinement représentatif.

Figure II

**Indice de mortalité des occupants de voitures particulières par rapport aux piétons et aux cyclistes, moyenne des pays de la CEE pour lesquels des données sont disponibles, 2010-2019 (2010 = 100)**



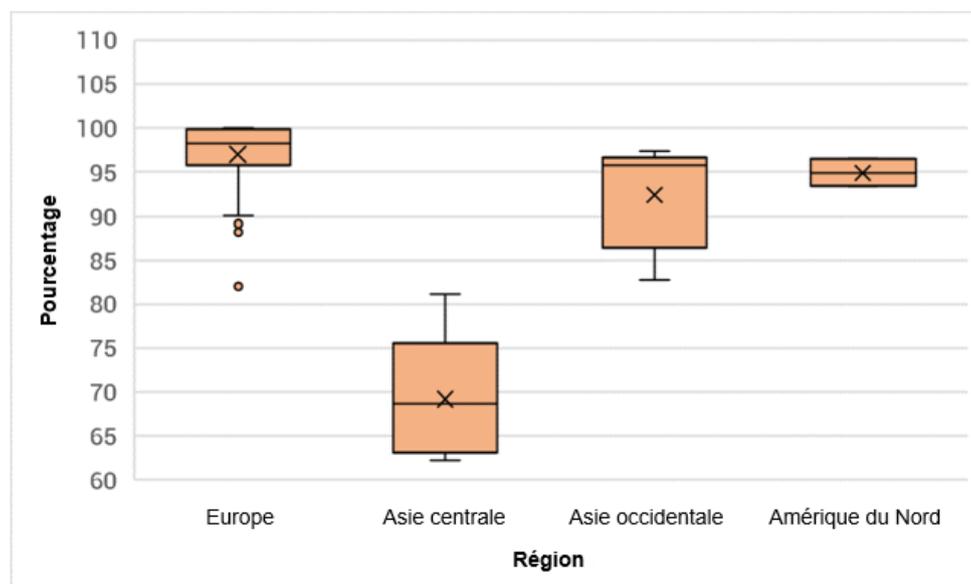
Source : Base de données de la CEE sur les transports.

10. Bien que ces observations soient instructives, elles doivent être interprétées avec prudence. La sous-déclaration des accidents mortels concernant les usagers de la route vulnérables peut être problématique, et fausser la compréhension globale des tendances à l'œuvre. En outre, la pandémie de COVID-19 peut avoir entraîné une augmentation du nombre de ces usagers de la route, en particulier des cyclistes, faisant croître le taux de mortalité dans ce groupe, surtout si l'infrastructure routière et les mesures de sécurité n'ont pas été adaptées pour tenir compte de cette évolution. Malgré ces complexités, il ne fait aucun doute que ce sont les utilisateurs de voitures qui bénéficient le plus des dispositifs de sécurité dont les véhicules modernes sont équipés. En outre, il est possible que bon nombre des mesures de sécurité routière adoptées par les pays à titre de priorité profitent principalement aux automobilistes.

### III. Accessibilité physique et financière

11. Les indicateurs des objectifs de développement durable les plus pertinents pour mesurer l'accès aux services de transport sont l'indicateur 9.1.1, relatif à l'accès dans les zones rurales (plus précisément la proportion de la population rurale ayant accès à une route praticable en toute saison) et l'indicateur 11.2.1, relatif à l'accès aux transports publics urbains (plus précisément la proportion de la population urbaine vivant à moins de 500 m d'un arrêt de transport public). La CEE ne recueille pas de données qui mesurent directement l'un ou l'autre de ces indicateurs, bien que la récente série de données sur les tramways et les métros fournisse des chiffres à l'échelle des villes sur l'utilisation des transports publics et constitue un indicateur complémentaire très utile lorsqu'on se penche sur les questions d'accessibilité (voir ECE/TRANS/WP.6/2021/5).

Figure III  
**Proportion de la population rurale ayant accès à une route praticable en toute saison dans la région de la CEE**



Source : Centre pour un réseau international d'information géoscientifique – Université de Columbia<sup>5</sup>.

12. La figure III montre la proportion de la population rurale de différentes régions qui vit à moins de 2 kilomètres d'une route praticable en toute saison, selon les ensembles de données concernant les objectifs de développement durable publiés en 2023 par le Centre pour un réseau international d'information géoscientifique. Les chiffres relatifs à l'Europe sont élevés, ce qui témoigne d'une infrastructure solide et d'une bonne accessibilité. Dans cette région, le plus faible pourcentage enregistré est de 82 %. Par contraste, en Asie centrale, le taux d'accès le plus élevé est de 81 %. L'accessibilité relevée dans les deux pays d'Amérique du Nord, comprise entre 93 et 96 %, est particulièrement élevée. L'Asie occidentale présente de plus grandes variations, avec des taux d'accès compris entre 82 et 97 %.

13. Dans sa publication de 2023, le Centre pour un réseau international d'information géoscientifique a également élaboré des ensembles de données pour l'indicateur 11.2.1 des objectifs de développement durable, qui porte sur l'accès aux transports publics urbains. On trouvera de plus amples détails à ce sujet dans le document ECE/TRANS/WP.6/2024/2.

14. Les États membres sont encouragés à donner leur avis sur tout indicateur supplémentaire susceptible de donner un aperçu de l'accessibilité physique et financière des transports dans la région de la CEE. Dans l'environnement urbain, il est particulièrement utile de mesurer les coûts de transport et, plus précisément, les coûts des différents modes de transport dans le temps. Cela permet de comparer le coût que représente l'utilisation des transports publics par rapport à la possession d'une voiture particulière, par exemple.

15. Un autre aspect de l'accessibilité physique et financière est également lié au principe de ne laisser personne de côté : il s'agit de la mesure des types de déplacements dans les différents sous-groupes de la population. Ainsi, le fait de ventiler les données relatives aux voyageurs-kilomètres et au nombre de trajets dans les différents modes de transport en fonction du niveau de revenu, par exemple, permet d'étudier la question de l'accessibilité physique et financière des transports. Ces dernières années, certaines politiques environnementales relatives aux transports se sont parfois heurtées à des oppositions au motif qu'elles risquaient de toucher de manière disproportionnée les personnes à faible revenu. Il

<sup>5</sup> <https://sedac.ciesin.columbia.edu/data/set/sdgi-9-1-1-rai-2023>.

ne faut donc pas négliger la dimension sociale du développement durable dans le domaine des transports.

16. Eurostat publie des données sur les dépenses des ménages par quintile de revenu, ventilées par catégorie. Pour ce qui est des transports, les catégories de dépenses sont les suivantes : 071 (achat de véhicules), 072 (utilisation de moyens de transport personnels) et 073 (services de transport de voyageurs). Cette ventilation permet d'observer la variation dans le temps des dépenses associées à l'utilisation d'un véhicule particulier par rapport à l'utilisation des transports publics dans chaque quintile de revenu.

#### IV. Efficacité et incidences sur l'environnement

17. Le principal indicateur mondial permettant de mesurer à la fois l'efficacité des transports et leurs incidences sur l'environnement est l'indicateur 9.1.2, qui porte sur les volumes de passagers et de fret par mode de transport. Le secrétariat a déjà souligné l'importance et l'utilité que pourrait avoir cet indicateur (voir documents ECE/TRANS/WP.6/2020/1, ECE/TRANS/WP.6/2020/2 et ECE/TRANS/WP.6/2020/3). À la dernière session de la Commission statistique des Nations Unies, cet indicateur a été cité parmi ceux qui, selon le Groupe d'experts des Nations Unies et de l'extérieur chargé des indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable, seraient probablement très sensibles aux effets de la pandémie de COVID-19 (cinquante-deuxième session de la Commission statistique, document de référence pour le point 3 a) de l'ordre du jour)<sup>6</sup>. En effet, la répartition modale des transports, pas seulement les volumes totaux de transport, sera un indicateur clef à mesure que les économies sortiront de la pandémie.

18. Pour ce qui est de la disponibilité des données, les données relatives au transport de marchandises sont très complètes, 38 États membres disposant de données exhaustives récentes sur la répartition modale. Toutefois, le principal problème dans le cas des données relatives aux passagers est que de nombreux pays ne fournissent pas de données sur les voyageurs-kilomètres pour les routes ou, lorsqu'ils le font, ces données ne couvrent que les trajets de particuliers en taxi, qui représentent un très faible pourcentage du total des voyageurs-kilomètres des voitures particulières. C'est dans ce domaine qu'existe la plus grande marge d'amélioration des données de la CEE s'agissant de mesurer l'efficacité des transports et leurs incidences sur l'environnement.

19. Outre l'indicateur mondial, d'autres indicateurs peuvent contribuer au suivi de l'efficacité des transports et de leurs incidences sur l'environnement dans la région de la CEE. La ventilation du nombre de nouvelles immatriculations de voitures particulières par type de carburant permet de se faire une idée de l'intensité d'émission de carbone du parc automobile dans les années à venir. C'est ce que montre la figure IV, où apparaît le pourcentage de voitures particulières nouvellement immatriculées qui ne sont pas équipées uniquement d'un moteur à essence ou diesel (les voitures électriques étant ainsi regroupées avec les véhicules hybrides et les véhicules hybrides rechargeables). Ce graphique révèle que, pour 2021, des données ne sont disponibles que concernant 16 des États membres de la CEE. Cet indicateur pouvant être fortement révélateur des importants changements que le parc automobile pourrait connaître dans les années à venir, il importe de fournir des données détaillées en répondant au questionnaire commun en ligne.

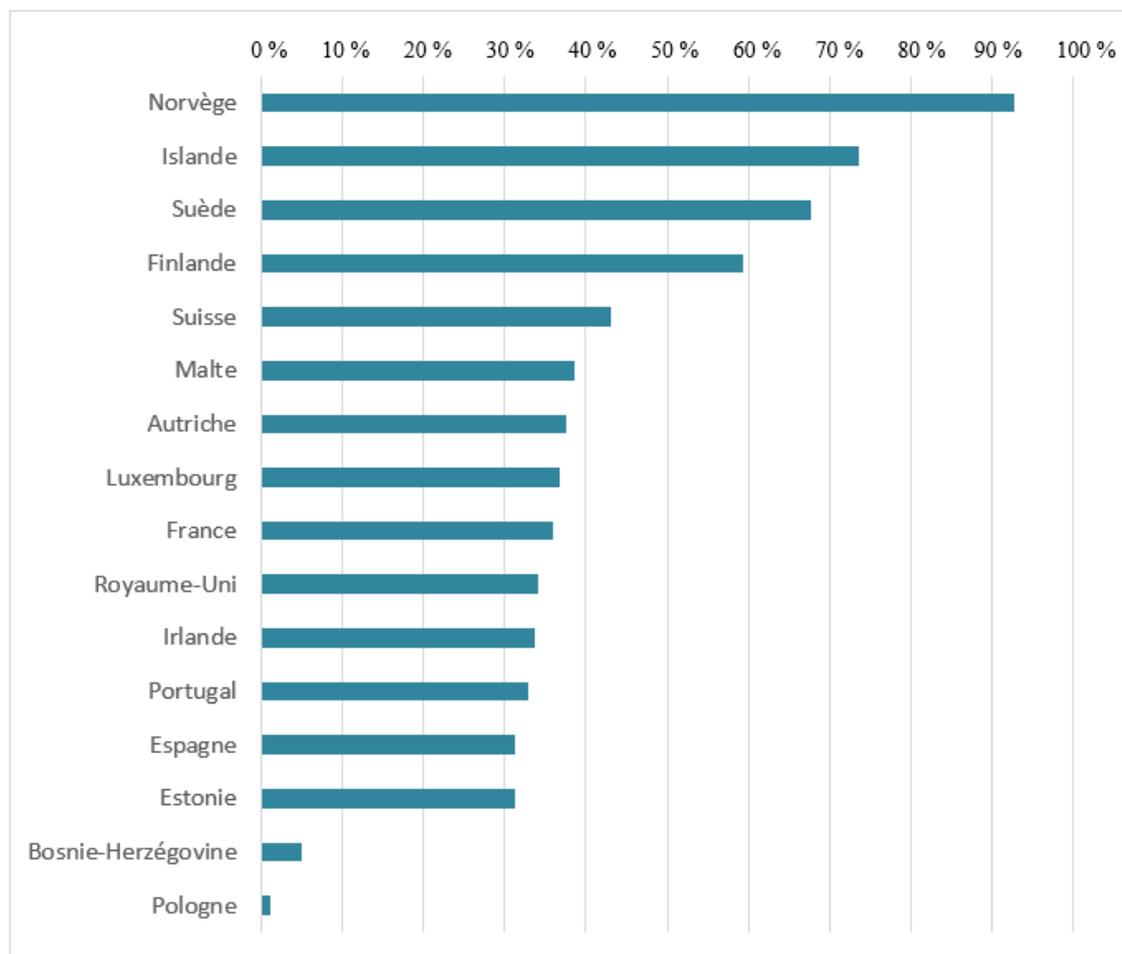
20. Les données sur le nombre de nouvelles immatriculations de voitures particulières par type de carburant constituent un indicateur indirect de la performance environnementale, mais il existe pour certains pays des données permettant de la mesurer plus directement, à savoir celles relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves. Eurostat reconnaît l'utilité de cet indicateur pour mesurer le développement durable dans le contexte européen, plus précisément à l'égard de l'objectif 12 relatif aux modes de consommation et de production durables<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> [https://unstats.un.org/unsd/statcom/52nd-session/documents/BG-3a-COVID-19\\_and\\_the\\_global\\_SDG\\_indicators-E.pdf](https://unstats.un.org/unsd/statcom/52nd-session/documents/BG-3a-COVID-19_and_the_global_SDG_indicators-E.pdf).

<sup>7</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/web/sdi/responsible-consumption-and-production>.

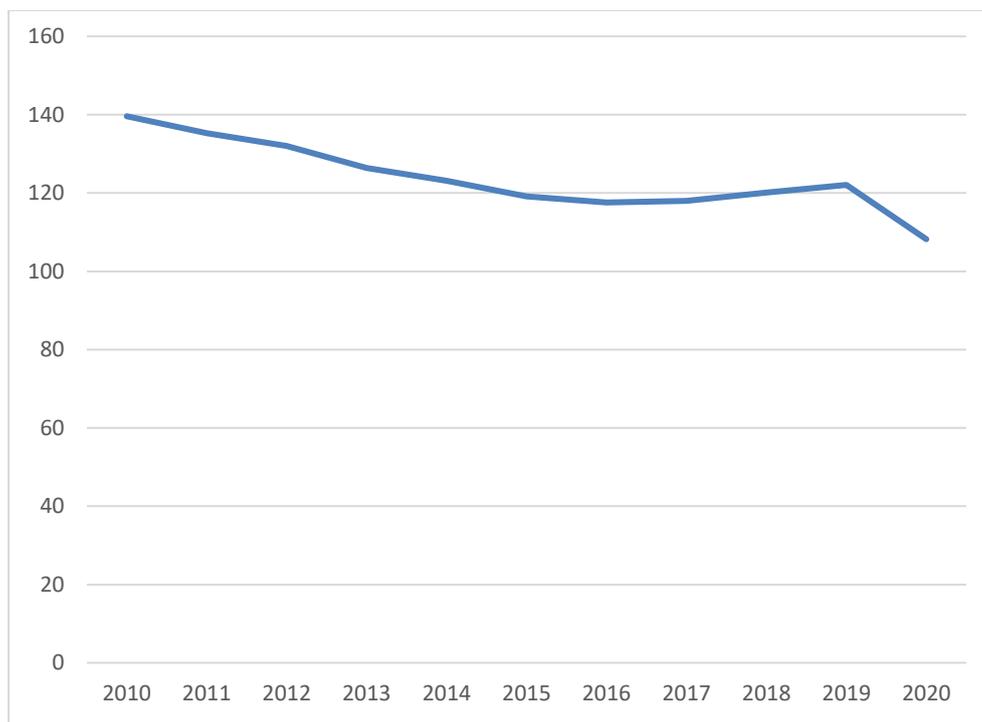
Figure IV

**Pourcentage de voitures particulières nouvellement immatriculées qui ne sont pas équipées uniquement d'un moteur à essence ou diesel, données pour 2021**



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

Figure V  
**Émissions de CO<sub>2</sub> produites par les voitures particulières neuves, moyenne de l'Union européenne**



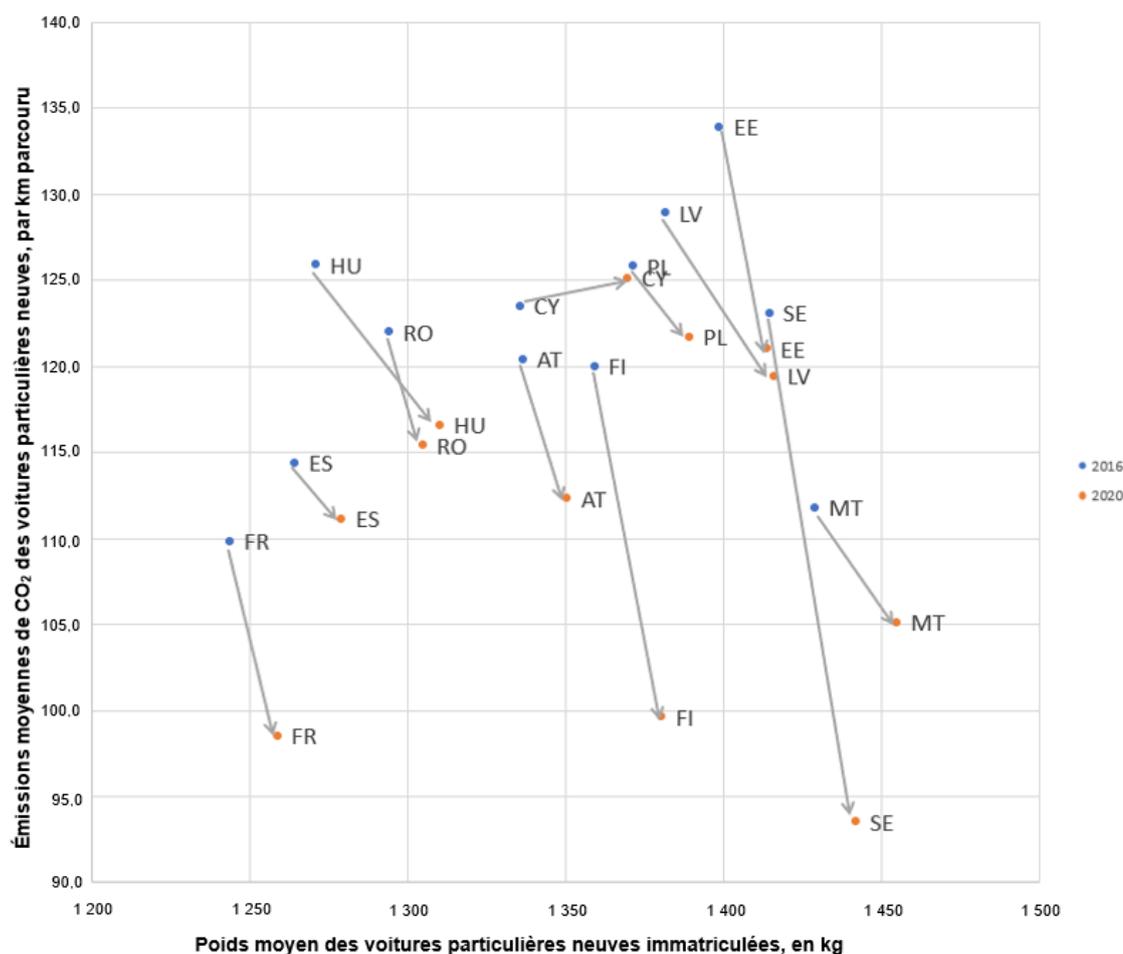
Source : Eurostat, tableau sdg\_12\_30.

21. La figure V montre la variation dans le temps de la moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> produites par les voitures particulières neuves dans l'Union européenne. Après les progrès observés de 2010 à 2016, les chiffres ont recommencé à augmenter entre 2016 et 2019, avant de diminuer de nouveau en 2020, année où une forte baisse, de 12 %, a été enregistrée.

22. Le secrétariat a étudié les facteurs qui pouvaient influencer sur la variation de cet indicateur. Outre le type de carburant, le poids constitue un élément clef dans les émissions de CO<sub>2</sub> d'une voiture particulière : plus une voiture est lourde, plus sa propulsion nécessite d'énergie. Il est possible que cette corrélation s'atténue au cours de la prochaine décennie, avec l'apparition de véhicules lourds, en raison du poids des batteries des véhicules électriques, produisant de faibles émissions de CO<sub>2</sub>. Pour le moment, ce n'est pas encore suffisant au vu de la figure V.

23. La figure VI représente, pour les voitures particulières neuves, les variations des émissions de CO<sub>2</sub> par rapport aux variations du poids entre 2016 et 2020 dans plusieurs pays. Les données font apparaître une baisse des émissions de CO<sub>2</sub> malgré l'augmentation du poids des véhicules, ce qui peut s'expliquer par certains facteurs comme le poids des batteries et l'amélioration générale du rendement énergétique des véhicules récents.

Figure VI  
Émissions de CO<sub>2</sub> par rapport au poids moyen des voitures particulières neuves



Source : Eurostat, tableaux road\_eqr\_unlweig et sdg\_12\_30.

24. Les indicateurs supplémentaires que les pays de la CEE pourraient trouver utiles du point de vue de l'efficacité et des incidences sur l'environnement sont notamment le taux d'occupation des voitures particulières (qui peut être calculé à partir des données sur les voyageurs-km et les véhicules-km, bien que les différences de couverture entre chaque partie de l'indicateur réduisent souvent sa fiabilité) et le nombre total de trajets de passagers (ou voyageurs-km) réalisés dans les transports en commun ou même à pied ou à vélo.

## V. Exemples nationaux

25. En plus des pays présentés à la session précédente (ECE/TRANS/WP.6/2023/1), on trouvera ci-après une liste d'exemples d'indicateurs établis par des pays donnés pour le suivi des objectifs de développement durable liés aux transports dans leur contexte national. Le Royaume des Pays-Bas a actualisé ses indicateurs depuis la session précédente.

### A. Office fédéral allemand de la statistique

26. Eu égard à la cible 11.2, l'Allemagne a adopté des indicateurs supplémentaires axés sur la consommation d'énergie finale dans les transports de marchandises et de passagers. Dans le premier cas, il s'agit de l'énergie consommée pour le transport de marchandises en Allemagne, ce qui englobe le transport fluvial, ferroviaire et routier. Dans le deuxième cas, il s'agit de l'énergie utilisée pour le transport des personnes à l'intérieur du pays, ce qui

englobe le transport ferroviaire, aérien et routier (secteurs public et privé inclus)<sup>8</sup>. Ces données sur la consommation finale d'énergie au niveau national, qui proviennent de la base de données TREMOD de l'Institute for Energy and Environmental Research, rendent précisément compte de l'utilisation directe d'énergie dans les transports, à l'exclusion des pertes d'énergie liées à la production de carburant ou au transport par pipeline.

## B. Statistics Netherlands (organisme national de statistique néerlandais)

27. Pour le suivi du Programme de développement durable à l'horizon 2030 au Royaume des Pays-Bas, Statistics Netherlands se sert d'une publication en ligne intitulée « Sustainable Development Goals (SDGs) in the Dutch context »<sup>9</sup> (Les objectifs de développement durable dans le contexte néerlandais). Cette publication combine des indicateurs mondiaux avec d'autres indicateurs adaptés à la situation particulière du Royaume des Pays-Bas, ou les modifie. Les indicateurs nationaux supplémentaires choisis par le Royaume des Pays-Bas en ce qui concerne les transports figurent tous sous l'objectif 9 (Industrie, innovation et infrastructure). Dans le contexte néerlandais, la cible 9.1 a été interprétée comme portant sur l'infrastructure et la mobilité, avec des indicateurs répartis en plusieurs thèmes : ressources et possibilités, utilisation (des transports), résultats, évaluation subjective. Les indicateurs sont choisis de manière à ce qu'ils correspondent au Plan d'action pour la mobilité à l'horizon 2040 et à la Vision environnementale nationale, établis par le Ministère des infrastructures et de la gestion de l'eau. Les indicateurs relatifs aux transports ont été actualisés dans la version 2023 de la publication :

- Pourcentage du PIB alloué aux infrastructures (construction de routes, de chemins de fer, de ponts et de tunnels) ;
- Part des dépenses des ménages consacrée aux transports ;
- Pourcentage de la population de 6 ans ou plus ayant accès à une voiture (possession d'une voiture par le ménage associée au permis de conduire personnel) ;
- Pourcentage de voitures électriques dans la totalité du parc national (voitures totalement électriques ou hybrides) ;
- Pourcentage de déplacements réalisés à des fins récréatives ;
- Pourcentage de kilomètres parcourus sans émissions par des voitures particulières ;
- Nombre moyen de voyageurs-kilomètres par personne circulant en voiture ;
- Nombre moyen de voyageurs-kilomètres par personne circulant au moyen des transports publics ;
- Nombre moyen de voyageurs-kilomètres par personne circulant à vélo ;
- Temps perdu en raison d'embouteillages et de retards (heures-véhicules perdues par habitant) (cet indicateur a également été choisi comme indicateur de la résilience face aux chocs extérieurs tels que les crises financières et les pandémies) ;
- Mortalité routière (nombre de décès pour 100 000 habitants) ;
- Émissions de CO<sub>2</sub> produites par les voitures particulières (en kg de CO<sub>2</sub> par habitant) ;
- Émissions de CO<sub>2</sub> produites par les véhicules utilitaires (en kg de CO<sub>2</sub> par habitant) ;
- Émissions de particules provenant de sources mobiles (en kg de PM<sub>10</sub> par habitant) ;
- Émissions de CO<sub>2</sub> produites par les transporteurs aériens nationaux (en kg de CO<sub>2</sub> par habitant) ;

<sup>8</sup> [www.destatis.de/EN/Themes/Society-Environment/Sustainable-Development-Indicators/Publications/Downloads/indicator-report-0230002219004.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.destatis.de/EN/Themes/Society-Environment/Sustainable-Development-Indicators/Publications/Downloads/indicator-report-0230002219004.pdf?__blob=publicationFile).

<sup>9</sup> [www.cbs.nl/en-gb/dossier/dossier-well-being-and-the-sustainable-development-goals/monitor-of-well-being-and-the-sustainable-development-goals-2023](http://www.cbs.nl/en-gb/dossier/dossier-well-being-and-the-sustainable-development-goals/monitor-of-well-being-and-the-sustainable-development-goals-2023).

- Pourcentage de la population de 15 ans ou plus subissant de sérieux désagréments en raison de la circulation.

28. L'édition 2024 de la publication comprendra un indicateur supplémentaire, à savoir l'accessibilité perçue (pourcentage de la population de 6 ans ou plus qui ne peut pas, ou qui ne peut que rarement, atteindre un ou plusieurs des lieux où elle souhaite se rendre).

## VI. Approche et conclusions du secrétariat

29. Le secrétariat salue et apprécie les efforts qu'ont fait les pays pour choisir des indicateurs nationaux adaptés à leur propre situation. Il s'agit d'une approche nécessaire et importante pour réaliser les objectifs de développement durable au niveau national. Les États membres qui ont mis au point des indicateurs supplémentaires innovants et pertinents liés aux transports sont encouragés à faire part de leur expérience et de leurs méthodes au secrétariat, favorisant ainsi un environnement d'apprentissage collaboratif.

30. L'objectif du présent document est de stimuler un débat ciblé sur les éventuels indicateurs de transport supplémentaires qui pourraient améliorer le suivi des transports durables dans la région de la CEE, en accordant une attention particulière aux difficultés associées à la mise à disposition des données. L'utilisation de sources de données non classiques, par exemple les données du Centre pour un réseau international d'information géoscientifique, aux fins de l'indicateur 9.1.1, met en évidence la valeur de notre contribution et de nos idées collectives. Les représentants et représentantes sont invité(e)s à réfléchir aux exemples fournis et à proposer d'autres indicateurs. Il pourrait s'agir d'indicateurs qui se sont avérés utiles pour suivre les tendances des transports dans leur propre pays. Le Groupe de travail pourrait souhaiter tout particulièrement savoir comment les États membres ont procédé pour gérer les lacunes des données et communiquer des informations complexes.

31. Les indicateurs mondiaux et les indicateurs propres aux pays, décrits dans le présent document, serviront d'éléments de base aux efforts actuellement déployés par le secrétariat pour mettre au point le microsite consacré au suivi des objectifs de développement durable liés aux transports dans la région de la CEE. Actuellement en développement, ce microsite vise à offrir une perspective globale sur le transport durable. Il regroupera et mettra en lumière différentes approches nationales sous les catégories thématiques de l'infrastructure, de la santé, des villes et du climat.

---