



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

Genève, 19-22 février 2019

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****au Programme de développement durable à l'horizon 2030****Le rôle des transports intérieurs dans la réalisation
des objectifs de développement durable : informations
actualisées sur le suivi de la mise en œuvre****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. Trois grands mécanismes mondiaux sont prévus 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 de cibles et d'indicateurs de résultats volontaires fixés à l'échelle mondiale concernant la sécurité routière. Par ses travaux de réglementation, d'analyse, de renforcement des capacités et de concertation sur les politiques, 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. La section II du présent document fournit des informations actualisées sur les trois principaux mécanismes de suivi auxquels le Comité contribue.

II. Informations actualisées sur les trois mécanismes mondiaux de suivi des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de développement durable relatifs aux transports

3. 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

4. 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.

5. Quatre indicateurs élaborés au titre de trois objectifs de développement durable (3, 9 et 11) sont directement liés aux travaux du CTI. Le Comité contribue au suivi de ces quatre indicateurs en tant qu'organisme partenaire, publie des statistiques qui permettent de mesurer directement deux indicateurs (3.6.1 et 9.1.2) et fournit des informations utiles concernant un troisième (11.2.1). On trouvera à l'annexe I une description plus détaillée des indicateurs et des contributions du Comité.

Mobilité durable pour tous

6. 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.

7. 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) contribue à cette initiative en tant que cochef de file des groupes de travail sur l'efficacité et sur la sécurité routière, qui appuient l'élaboration de la Global Roadmap of Action (Feuille de route mondiale), et en tant que membre du Comité directeur de l'initiative.

8. La Feuille de route mondiale s'appuie sur les conclusions du Global Mobility Report (Rapport mondial sur la mobilité) de 2017 et du Portail de données sur les transports, qui sont élaborés par l'initiative SuM4All. Ce rapport et le portail constituent une plateforme de données permettant d'évaluer l'état d'avancement des pays dans la réalisation des quatre piliers. L'élaboration de la Feuille de route mondiale est la première action menée au niveau international en vue d'examiner les quatre piliers d'une manière holistique et intégrée. Le premier 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.

Cibles volontaires fixées à l'échelle mondiale et indicateurs relatifs à la sécurité routière

9. La troisième initiative est l'élaboration et le suivi des cibles 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 ont été encore renforcés par les cibles 3.6 et 11.2 des objectifs de développement durable. Le processus d'élaboration des cibles volontaires relatives 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 cibles. La liste des cibles figure à l'annexe II.

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

10. 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'examen stratégique actuellement en cours accorde une attention particulière à la réalisation de ces objectifs. 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.

11. Cela étant, et compte tenu des débats 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 CTI, 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.

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 I

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.

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 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.

Objectifs relatifs aux transports

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, 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 (OCDE)

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

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.

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

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

Indicateurs relatifs aux cibles mondiales volontaires de performance concernant les facteurs de risque en matière de sécurité routière et les mécanismes de prestation de services

Cible ¹	Indicateurs mondiaux volontaires relatifs aux cibles mondiales volontaires ²
<p>Cible 1 : D'ici à 2020, tous les pays établissent un plan d'action national multisectoriel global en matière de sécurité routière comprenant des objectifs assortis d'échéances précises.</p>	<p>Indicateurs pour la cible 1 :</p> <p>Nombre de pays ayant publié un plan d'action national comprenant des objectifs assortis d'échéances précises et régulièrement mis à jour de réduction du nombre de décès et de blessures.</p> <p>Nombre de pays dotés d'une institution chef de file chargée de coordonner, suivre, évaluer et mettre en œuvre le plan d'action national multisectoriel pour la sécurité routière.</p>
<p>Cible 2 : D'ici à 2030, tous les pays adhèrent à un ou plusieurs des principaux instruments juridiques de l'ONU relatifs à la sécurité routière.</p>	<p>Indicateur pour la cible 2 :</p> <p>Nombre de pays ayant ratifié un ou plusieurs des principaux instruments juridiques de l'ONU relatifs à la sécurité routière ou y ayant adhéré.</p> <p>(Note de bas de page :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Convention sur la circulation routière (1949) ; • Convention sur la circulation routière (1968) ; • Convention sur la signalisation routière (1968) ; • Accord de 1958 – Règlements de l'ONU concernant l'homologation de type des véhicules ; • Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles (Accord de 1997) ; • Accord de 1998 – Règlements techniques mondiaux ONU concernant la construction des véhicules ; • Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) (1957)).
<p>Cible 3 : D'ici à 2030, toutes les nouvelles routes satisfont à des normes techniques, prenant en considération tous les usagers de la route, qui tiennent compte de la sécurité routière ou ont obtenu une notation de trois étoiles ou plus.</p>	<p>Indicateurs pour la cible 3 :</p> <p>Nombre de pays ayant appliqué pour les nouvelles routes des normes techniques qui prennent en considération la sécurité de tous les usagers de la route ou qui sont en conformité avec les instruments pertinents de l'ONU et régissent le respect de ces normes.</p> <p>Nombre de pays ayant adopté des approches systématiques d'évaluation/vérification des nouvelles routes.</p>

¹ Tel qu'approuvée à la réunion des États membres ayant pour objet de conclure les travaux d'élaboration des cibles volontaires à l'échelle mondiale concernant la sécurité routière, les facteurs de risque et les mécanismes de prestation de services (Genève, 20 et 21 novembre 2017). Voir l'annexe au rapport de cette réunion, disponible à l'adresse suivante : www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Report-of-the-meeting-of-member-states-Annex.pdf?ua=1.

² Indicateurs présentés, n'ayant pas été officiellement adoptés. Document tel qu'affiché à l'écran le vendredi 23 février 2018 à 14 h 30 au cours de la consultation informelle des États membres organisée par l'OMS (pour envoi).

Cible ¹	Indicateurs mondiaux volontaires relatifs aux cibles mondiales volontaires ²
<p>Cible 4 : D'ici à 2030, plus de 75 % des déplacements sur les routes existantes se font sur des routes qui répondent aux normes techniques prenant en considération la sécurité de tous les usagers de la route.</p>	<p>Indicateurs pour la cible 4 :</p> <p>Nombre de pays qui ont élaboré et mettent en œuvre un plan d'amélioration des routes existantes prenant en considération la sécurité de tous les usagers de la route.</p> <p>Nombre de pays ayant adopté des approches systématiques d'évaluation/vérification des routes existantes.</p>
<p>Cible 5 : D'ici à 2030, 100 % des véhicules neufs (produits, vendus ou importés) et des véhicules d'occasion satisfont à des normes de sécurité de haut niveau, telles que les normes prioritaires recommandées par les Règlements de l'ONU, les règlements techniques mondiaux ou des exigences techniques nationales considérées comme équivalentes.</p>	<p>Indicateurs pour la cible 5 :</p> <p>Nombre de pays appliquant des normes de sécurité de haut niveau pour les véhicules neufs.</p> <p>Nombre de pays ayant adopté des approches systématiques d'évaluation des véhicules.</p> <p>Nombre de pays appliquant des normes de sécurité de haut niveau pour l'exportation de véhicules d'occasion.</p>
<p>Cible 6 : D'ici à 2030, réduire de moitié la proportion de véhicules circulant au-delà de la vitesse limite affichée et réduire le nombre de blessures et de décès liés à la vitesse.</p>	<p>Indicateurs pour la cible 6 :</p> <p>Nombre de pays disposant d'une législation fixant des limitations de vitesse appropriées et appliquant effectivement la réglementation.</p> <p>Nombre de pays ayant réduit de moitié la proportion de véhicules circulant au-delà de la vitesse limite affichée.</p> <p>Nombre de pays disposant de systèmes de données nationaux et, le cas échéant, infranationaux concernant les infractions en matière d'excès de vitesse et les blessures et décès liés à la vitesse.</p> <p>Nombre de pays ayant réussi à réduire le nombre de blessures et de décès liés à la vitesse.</p>
<p>Cible 7 : D'ici à 2030, porter à près de 100 % la proportion de motocyclistes utilisant correctement un casque répondant aux normes.</p>	<p>Indicateurs pour la cible 7 :</p> <p>Nombre de pays disposant d'une législation imposant aux motocyclistes de porter un casque correctement attaché et répondant aux normes de protection appropriées (NOTE DE BAS DE PAGE : Par exemple, le Règlement ONU n° 22 ou une norme nationale équivalente).</p> <p>Nombre de pays appliquant effectivement la législation sur le port du casque.</p> <p>Nombre de pays appliquant les règlements concernant la sécurité des casques pour enfants et adultes mis en vente.</p> <p>Nombre de pays disposant de systèmes de données nationaux et, le cas échéant, infranationaux concernant le port du casque.</p> <p>Nombre de pays dans lesquels la proportion de motocyclistes utilisant correctement un casque est proche de 100 %.</p>

Cible¹Indicateurs mondiaux volontaires relatifs aux cibles mondiales volontaires²

Cible 8 : D'ici à 2030, porter à près de 100 % la proportion d'occupants de véhicules automobiles utilisant une ceinture de sécurité ou un dispositif de retenue pour enfants répondant aux normes.

Indicateurs pour la cible 8 :

Nombre de pays disposant d'une législation exigeant l'usage de la ceinture de sécurité pour tous les occupants des véhicules automobiles et appliquant effectivement cette législation.

Nombre de pays disposant d'une législation exigeant l'usage de dispositifs de retenue pour enfants répondant à des normes appropriées et appliquant effectivement cette législation (NOTE DE BAS DE PAGE : Par exemple, les Règlements ONU n^{os} 44, 129 et 145 ou une norme nationale équivalente).

Nombre de pays dans lesquels la proportion de tous les occupants de véhicules automobiles utilisant la ceinture de sécurité est proche de 100 %.

Nombre de pays dans lesquels la proportion de tous les occupants de véhicules automobiles qui sont des enfants et qui utilisent des dispositifs de retenue pour enfants répondant aux normes est proche de 100 %.

Nombre de pays disposant de règlements concernant la sécurité des dispositifs de retenue pour enfants mis en vente et appliquant effectivement cette législation.

Nombre de pays disposant de données nationales et, le cas échéant, infranationales sur le port de la ceinture de sécurité ainsi que sur l'usage approprié des dispositifs de retenue pour enfants.

Cible 9 : D'ici à 2030, réduire de moitié le nombre de blessures et de décès dus aux accidents de la circulation routière liés à la consommation d'alcool, et/ou réduire le nombre de blessures et de décès sur les routes liés à la consommation d'autres substances psychoactives.

Indicateurs pour la cible 9 :

Nombre de pays disposant d'une législation appropriée concernant la conduite sous l'emprise de l'alcool et/ou d'autres substances psychoactives et appliquant effectivement cette législation.

Nombre de pays disposant de données nationales et, le cas échéant, infranationales sur la conduite sous l'emprise de l'alcool et/ou de substances psychoactives et sur les blessures et décès dus aux accidents de la circulation routière qui y sont liés.

Nombre de pays ayant réduit de moitié le nombre de blessures et de décès dus aux accidents de la circulation routière liés à la conduite sous l'emprise de l'alcool et/ou d'autres substances psychoactives.

Cible 10 : D'ici à 2030, tous les pays disposent d'une législation nationale visant à restreindre ou à interdire l'utilisation des téléphones mobiles au volant.

Indicateurs pour la cible 10 :

Nombre de pays disposant d'une législation concernant la restriction ou l'interdiction de l'utilisation des téléphones mobiles au volant et appliquant effectivement cette législation.

Nombre de pays disposant de systèmes de données nationaux et, le cas échéant, infranationaux concernant l'utilisation des téléphones mobiles au volant.

Cible 11 : D'ici à 2030, tous les pays adoptent une réglementation concernant l'établissement de temps de conduite et de repos pour les chauffeurs professionnels et/ou adhérent à la réglementation internationale ou régionale dans ce domaine.

Indicateurs pour la cible 11 :

Nombre de pays ayant adhéré à la réglementation internationale/régionale concernant l'établissement de temps de conduite et de repos pour les chauffeurs professionnels.

Nombre de pays disposant d'une réglementation concernant l'établissement de temps de conduite et de repos pour les chauffeurs professionnels, appliquant effectivement cette réglementation et procédant à des vérifications dans ce domaine.

*Cible¹**Indicateurs mondiaux volontaires relatifs aux cibles mondiales volontaires²*

Cible 12 : D'ici à 2030, tous les pays fixent et atteignent des objectifs nationaux visant à réduire au minimum l'intervalle de temps écoulé entre un accident de la route et les premiers soins d'urgence dispensés par des professionnels.

Indicateurs pour la cible 12 :

Nombre de pays ayant atteint les objectifs nationaux concernant l'intervalle de temps écoulé entre un accident de la route entraînant des blessures graves et les premiers soins d'urgence dispensés par des professionnels.

Nombre de pays ayant désigné des organismes chargés de coordonner efficacement la prestation de services médicaux d'urgence préhospitaliers et en établissement.
