



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

Genève, 12-14 juin 2019

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

Élaboration d'un cadre mondial d'indicateurs pour les objectifs**de développement durable : fourniture de données pour l'indicateur 9.1.2****Améliorer la fourniture de données pour l'indicateur relatif
à l'objectif de développement durable 9.1.2****Note du secrétariat****I. Contexte général**

1. Après l'adoption, en 2015, des 17 objectifs de développement durable, plus de 230 indicateurs ont été créés en mars 2016 pour mesurer leur réalisation. Il n'existe pas d'objectif spécialement consacré aux transports, qui sont transversaux par nature, mais le Comité des transports intérieurs a constaté que trois objectifs étaient particulièrement pertinents à leur égard : l'objectif 3, qui porte sur la santé et le bien-être ; l'objectif 9, qui porte sur l'industrie, l'innovation et les infrastructures ; et l'objectif 11, qui porte sur les villes et communautés durables.

2. Parmi les 12 indicateurs de l'objectif 9, l'indicateur 9.1.2 mesure les « nombre de passagers et volume de fret transportés, par mode de transport ». Le Groupe d'experts des Nations Unies et de l'extérieur chargé des indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable, a classé cet indicateur dans la catégorie 1¹, ce qui signifie que les données sont largement disponibles et qu'il existe une méthodologie reconnue au niveau international. Les organismes conjointement responsables de cet indicateur sont l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et le Forum international des transports (FIT) ; les organismes partenaires sont le secrétariat de la CEE, le Programme des Nations Unies pour l'environnement et l'Union postale universelle.

3. En 2018, les données communiquées à la Division de statistique de l'ONU² pour cet indicateur se sont améliorées, les statistiques sur la route et le rail ayant été ajoutées à partir de 2017 aux données déjà communiquées pour l'aviation. Ces nouvelles données constituent un complément bienvenu pour effectuer le suivi de cet indicateur.

¹ <https://unstats.un.org/sdgs/iaeg-sdgs/tier-classification/>.

² <https://unstats.un.org/sdgs/indicators/database/>.



4. Dans sa décision UNSC 48/101 (I)³ de 2017, la Commission de statistique de l'ONU a « ... vivement recommandé que des données nationales soient utilisées pour assurer le suivi mondial et que tous les ajustements et toutes les estimations de ces données soient effectués en consultation avec les pays et en toute transparence... ». Il convient de noter que les données sur les transports routiers et ferroviaires sont issues du modèle de transport du FIT et ne proviennent donc pas de statistiques officielles, qui sont disponibles pour la majorité des États membres de la CEE et publiées dans la base de données de celle-ci.

5. Le fichier de métadonnées disponible pour le suivi de cet indicateur dans le référentiel de métadonnées (<https://unstats.un.org/sdgs/metadata/>) a jusqu'à présent principalement reflété les données sur l'aviation de l'OACI, et les données sur la route et le rail sont décrites comme des produits du modèle de transport du FIT plutôt que comme des orientations méthodologiques destinées aux pays.

II. Structure actuelle de l'indicateur 9.1.2

6. Comme indiqué plus haut, l'indicateur 9.1.2 traite du nombre de passagers et du volume de fret, par mode de transport.

7. En ce qui concerne les passagers, l'unité de mesure adoptée est le passager-kilomètre, et les données existantes pour l'aviation, le rail et la route donnent une assez bonne représentation de la situation du transport de passagers dans une majorité de pays. Des données supplémentaires sur le transport maritime et fluvial de passagers complèteraient le tableau, mais ces modes de transport jouent un rôle relativement mineur dans les volumes mondiaux de passagers. Il serait peut-être plus intéressant de répartir le nombre de kilomètres parcourus sur la route entre les voitures particulières, les taxis, les motos, les autobus, les métros et les tramways, ou au moins entre les modes de transport publics et privés. Bien que cela dépende en grande partie des catégories de véhicules et du coefficient de remplissage utilisé dans chaque mode de transport, les transports publics ont généralement moins d'effets externes négatifs sur l'environnement et la sécurité que les transports privés.

8. Concernant le fret, son volume se mesure en tonnes-kilomètre. Les données existantes communiquées pour l'aviation, la route et le rail représentent une part raisonnable des échanges mondiaux de fret. Les principales composantes de la quantité totale de tonnes-kilomètre manquantes sont celles relevant de la navigation maritime et intérieure. Pour de nombreux États membres de la CEE, les voies navigables représentent une part importante du transport intérieur de marchandises, et le transport maritime de marchandises est le principal mode de transport pour le commerce intercontinental. Le transport par oléoduc du pétrole et des produits pétroliers, bien que différent à bien des égards des autres modes de transport de marchandises, joue néanmoins un rôle important dans le transport de quantités importantes de combustibles liquides entre les pays et à l'intérieur de ceux-ci.

III. Activités en 2018 et 2019

9. En 2018 et 2019, le secrétariat de la CEE a étroitement collaboré avec les deux organismes responsables et les autres acteurs concernés. L'objectif général de cette collaboration est d'améliorer les données qui sont diffusées pour l'indicateur 9.1.2 dans la base de données mondiale sur les objectifs de développement durable (<https://unstats.un.org/sdgs/indicators/database/>) publiée par la Division de statistique de l'ONU, en particulier en utilisant davantage les statistiques officielles et en améliorant la portée des données sur les transports ainsi que les métadonnées disponibles. On peut s'attendre que soient apportées en 2019 les améliorations suivantes de la portée des données pour cet indicateur :

³ <https://unstats.un.org/unsd/statcom/48th-session/documents/Report-on-the-48th-session-of-the-statistical-commission-F.pdf>.

a) Des statistiques officielles issues du questionnaire commun CEE/FIT/Eurostat en ligne (WebCoQ) seront utilisées pour mesurer cet indicateur, lorsqu'elles seront disponibles et que les données sembleront de qualité suffisante ;

b) La base de données comprendra pour la première fois des données sur les voies navigables intérieures et les tonnes-kilomètre transportées par pipeline, fournies par WebCoQ ;

c) La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) a contribué à combler le manque de données dans le domaine maritime. Si la base de données de la CNUCED ne contient pas de données mondiales sur les tonnes-kilomètre pour le transport maritime, d'autres données maritimes de la CNUCED semblent pertinentes pour le suivi du fret mondial. Deux ensembles de données pertinentes seront utilisés : le trafic portuaire de conteneurs en unités d'équivalent 20 pieds (EVP) pour tous les pays dotés de ports à conteneurs et les flux de fret maritime (tonnes chargées et déchargées) par région uniquement. Ces données ne peuvent être comparées aux chiffres en tonnes-kilomètre des autres modes de transport, mais elles permettent de comprendre les quantités et les variations du fret maritime ;

d) Le fichier de métadonnées sera mis à jour de façon à mieux correspondre à la manière dont les données devraient être collectées par les bureaux nationaux de statistique. Il sera fait référence au Glossaire des statistiques de transport et, le cas échéant, à d'autres cadres statistiques concernant d'autres modes.

IV. Travaux futurs

10. Les organismes responsables et partenaires sont désormais en contact régulier pour la fourniture des données, ce qui améliore la comparabilité et le suivi global de l'indicateur 9.1.2. Cela devrait encore améliorer la qualité des données et des métadonnées et accroître l'utilisation des statistiques officielles.

11. Afin d'améliorer la comparabilité des données sur les passagers et le fret des différents modes de transport, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner les données actuellement disponibles et trouver des moyens d'améliorer la comparabilité à l'avenir, soit par des ajustements, soit par de nouvelles collectes de données. Cette question est examinée plus avant dans le document ECE/TRANS/WP.6/2019/9.

12. L'année 2020 constituera la première occasion d'examiner les indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable. Lors de précédentes sessions du Groupe de travail, il a été noté que l'indicateur n'était pas assorti de critères de succès explicites. Une façon possible de transformer l'indicateur en une mesure des progrès accomplis consisterait plutôt à suivre la proportion de véhicules non privés par rapport au nombre de passagers et la proportion de véhicules non routiers par rapport au volume de fret. Cette méthode est similaire à celle adoptée par Eurostat dans sa publication sur les objectifs de développement durable⁴. Les représentants siégeant au Groupe de travail qui souhaiteraient améliorer la façon dont cet indicateur est mesuré sont invités à prendre contact avec les organismes responsables et les organismes partenaires pour leur faire part de leurs suggestions. En outre, les représentants des États membres siégeant au Groupe d'experts des Nations Unies et de l'extérieur chargé des indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable sont encouragés à soulever la question de l'amélioration du suivi de cet indicateur lors des prochaines réunions. La liste complète des membres du Groupe d'experts peut être consultée à la page Web <https://unstats.un.org/sdgs/iaeg-sdgs/members/>.

13. La Commission de statistique a également noté en 2017 que « ces indicateurs ne convenaient pas nécessairement à la situation de chaque pays et que des indicateurs parallèles ou complémentaires permettant d'assurer un suivi aux niveaux régional, national et infranational seraient définis par les régions et les pays, en fonction des priorités, des réalités, des capacités et de la situation de chaque État ». Les États membres de la CEE peuvent donc,

⁴ <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3217494/9237449/KS-01-18-656-EN-N.pdf/2b2a096b-3bd6-4939-8ef3-11cfc14b9329>.

s'ils le souhaitent, élaborer leurs propres indicateurs complémentaires relatifs à la durabilité et la résilience des infrastructures par l'intermédiaire du Groupe de travail, en se fondant sur les sources de données existantes, pour la région de la CEE dans son ensemble, et le Groupe de travail souhaitera peut-être en débattre.
