



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail chargé d'examiner les tendances
et l'économie des transports****Vingt-neuvième session**

Genève, 5-7 septembre 2016

Point 11 a) de l'ordre du jour provisoire

**Examen de la situation, des tendances et de l'économie
des transports dans la région de la CEE : Tendances
et économie des transports sur la période 2016-2017 :
Réalisation des objectifs de développement durable
au moyen du développement de transports durables****Tendances et économie des transports sur la période 2016-
2017 : Réalisation des objectifs de développement durable
au moyen du développement de transports durables****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. À sa vingt-quatrième session (Genève 6-7 septembre 2011), le Groupe de travail a décidé de faire du rapport établi pour rendre compte de la situation des transports dans les pays membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et des nouvelles tendances en matière de développement une publication annuelle consacrée aux tendances et à l'économie des transports dans la région de la CEE (ECE/TRANS/WP.5/50, par. 32). À sa soixante-quatrième session (Genève, 28 février-1^{er} mars 2012), le Comité des transports intérieurs a pris note de la décision du Groupe de travail (ECE/TRANS/224, par. 20).

2. Le présent document suggère que le thème des tendances et de l'économie des transports pendant la période allant de 2016 à 2017 soit la « Réalisation des objectifs de développement durable au moyen du développement de transports durables ».



II. Implications pour les transports des objectifs de développement durable

3. Le cadre des objectifs de développement durable englobe les trois dimensions du développement durable : économique, social et environnemental. Ce cadre stimulera l'action dans tous les pays au cours des quinze prochaines années dans des domaines d'une importance cruciale pour l'humanité : les peuples, la planète, la prospérité, la paix et le partenariat.

4. L'eau et l'énergie sont les seuls secteurs des infrastructures représentés par des objectifs de développement durable distincts. Toutefois, le secteur des transports est intégré à de nombreux objectifs, notamment l'énergie, mais aussi la sécurité alimentaire, la santé, l'infrastructure en général, le développement urbain et le changement climatique. L'intégration du transport dans les objectifs de développement durable – souvent explicitement dans les cibles complémentaires – souligne l'importance essentielle de son rôle facilitant les réalisations des autres secteurs. Il arrive ainsi souvent que les principaux avantages de mesures concernant les transports ne soient visibles que dans d'autres secteurs. Par exemple, les bénéfices les plus importants d'investissements dans la sécurité des véhicules et la sécurité routière se manifesteront dans une amélioration de la santé et des résultats de l'économie, sans que les transports soient explicitement mentionnés. Ainsi, en raison de l'influence économique et sociale globale des transports, la définition de transports durables dans le contexte des objectifs de développement durable et le suivi des mesures s'y rapportant nécessite une réflexion systémique.

5. Parmi les 169 cibles du cadre des objectifs de développement durable, cinq sont directement liées au secteur des transports :

a) Cible 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 ;

b) Cible 7.3. D'ici à 2030, multiplier par deux le taux mondial d'amélioration de l'efficacité énergétique ;

c) Cible 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 des êtres humains, en privilégiant un accès universel, financièrement abordable et équitable ;

d) Cible 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 étant accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées ;

e) Cible 12.c. Rationaliser les subventions inefficaces aux combustibles fossiles qui encouragent la surconsommation en éliminant les distorsions du marché, en fonction des circonstances nationales, notamment en restructurant la fiscalité et en éliminant progressivement ces subventions nuisibles, lorsqu'elles existent, pour tenir compte de leurs effets sur l'environnement, en tenant pleinement compte des besoins et conditions particuliers des pays en développement et en minimisant les éventuelles incidences négatives sur leur développement d'une manière qui protège les pauvres et les communautés affectées.

6. Les transports sont également un catalyseur essentiel de la réalisation des objectifs relevant d'autres secteurs, notamment la productivité agricole (cible 2.1), la pollution de l'air (3.9), l'accès à l'eau potable (6.1), les villes durables (11.6), la diminution des pertes de produits alimentaires (12.3) et l'adaptation au changement climatique et l'atténuation de ses effets (13.1).

7. Les objectifs et les cibles étant fixés pour les quinze prochaines années, se pose désormais la question des indicateurs visant à mesurer les progrès accomplis. Ces indicateurs seront le principal outil utilisé par tous les acteurs pour mesurer et évaluer les progrès accomplis pour atteindre chaque cible. Les acteurs du secteur des transports doivent à présent s'attacher à mettre au point et promouvoir des indicateurs relatifs à leur secteur qui soient les plus efficaces pour susciter des avantages sur les plans économique, social et environnemental.

8. Reconnaître l'indicateur relatif à l'accessibilité des transports ruraux – consistant en la fraction de la population rurale vivant à moins de 2 kilomètres d'une route praticable en toute saison – en tant qu'outil mesurant la réalisation de l'objectif de développement durable relatif à la sécurité alimentaire (ainsi que la cible associée relative à la productivité agricole) reviendrait à reconnaître pleinement le rôle des infrastructures et des services de transport rural.

9. De même, faire de la consommation de carburant des véhicules un indicateur associé à la cible relative à l'efficacité énergétique montrerait que la clef du succès sur le plan énergétique réside dans le secteur des transports. La liste des indicateurs appuyant le cadre des objectifs de développement durable devrait être achevée d'ici à mars 2016. Cela ne laisse pas beaucoup de temps aux acteurs des transports pour coopérer avec la Commission de statistique de l'ONU, le Groupe d'experts des Nations Unies et de l'extérieur chargé des indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable et les acteurs concernés en vue de faire passer le transport au premier plan du programme de développement durable¹.

III. Analyse de la pertinence du transport dans chacun des 17 objectifs de développement durable², y compris la contribution de la Division des transports durables de la CEE

10. Objectif 1 : Éliminer la pauvreté sous toutes ses formes et partout dans le monde.

11. Le transport est une condition préalable indispensable pour une croissance économique sans laissés-pour-compte, la réduction de la pauvreté, le progrès social et une amélioration globale de la qualité de vie. Par exemple, en Éthiopie, l'accès à des routes praticables en toute saison dans 15 villages a permis de réduire de 6,7 % l'incidence de la pauvreté³.

Contribution de la Division des transports durables à la réalisation de l'objectif de développement durable 1 en assurant les services de secrétariat du Comité des transports intérieurs, du Comité d'experts du Conseil économique et social, du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement, et de l'Envoyé spécial pour la sécurité routière

<i>Travaux analytiques</i>	<i>Renforcement des capacités</i>	<i>Travaux réglementaires</i>	<i>Groupes de travail</i>
• Transports dans la perspective du développement durable : le cas des transports intérieurs	s/o	s/o	WP.5

¹ www.worldbank.org/en/topic/transport/brief/the-next-step-for-transport-in-the-sdgs-devising-the-right-indicators-shaping-transport-sdg-impact.

² sustainabledevelopment.un.org/content/documents/8656Analysis%20of%20transport%20relevance%20of%20SDGs.pdf.

³ siteresources.worldbank.org/INTWDRS/Resources/477365-1327599046334/WDR_00_book.pdf.

12. Objectif 2 – Éliminer la faim, assurer la sécurité alimentaire, améliorer la nutrition et promouvoir l'agriculture durable.

13. La corrélation entre le transport et la sécurité alimentaire est particulièrement visible dans le contexte de l'accessibilité rurale⁴. Les petits agriculteurs disposant de faibles quantités de surplus alimentaires ont souvent des difficultés à payer le transport de leurs marchandises jusqu'au marché (récoltes « paralysées »). Pour atteindre la cible 2.3, l'amélioration des infrastructures de transport, des chaînes logistiques efficaces et des options de transport abordables à titre de solutions de rechange au transport à dos d'homme – tous ces facteurs ont des incidences sur la productivité agricole et les revenus des agriculteurs en leur faisant gagner du temps, de l'argent et de l'énergie.

Contribution de la Division des transports durables à la réalisation de l'objectif de développement durable 2 en assurant les services de secrétariat du Comité des transports intérieurs, du Comité d'experts du Conseil économique et social, du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement, et de l'Envoyé spécial pour la sécurité routière

<i>Travaux analytiques</i>	<i>Renforcement des capacités</i>	<i>Travaux réglementaires</i>	<i>Groupes de travail</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Évaluation comparée des coûts de construction des infrastructures de transport 	s/o	<ul style="list-style-type: none"> • Denrées périssables (ATP) 	WP.5, WP.11

14. Objectif 3 – Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge.

15. Le secteur des transports est une source importante de pollution de l'air dans les villes et, souvent, la première source d'émissions de particules fines et de NO_x qui affectent gravement la santé publique. Parmi les autres polluants atmosphériques affectant la santé publique émis par le secteur des transports, on peut citer le plomb, le monoxyde de carbone, le benzène et ses composés volatils (toluène, xylène), ainsi que les métaux lourds. De nombreuses mesures politiques en matière de transport peuvent contribuer à atteindre les cibles 3.4 et 3.9. Parmi les principales mesures susceptibles de réduire la pollution de l'air (jusqu'à 95 %), on peut mentionner le réaménagement des villes de manière à faire des déplacements actifs et des transports publics les principaux modes de déplacement ainsi que la fourniture de carburants plus propres et la mise en œuvre de normes d'émission applicables aux véhicules légers et aux poids lourds. Sur les 1,24 million de personnes tuées chaque année dans des accidents de la circulation, 92 % surviennent dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. La majorité des victimes est composée de jeunes adultes et donc de personnes jouissant d'un revenu, tandis que les usagers de la route vulnérables, en particulier les piétons et les cyclistes, courent les risques de décès les plus élevés. Des réseaux de transport correctement planifiés et intégrés sont susceptibles d'accroître la sécurité routière, par exemple au moyen d'une planification axée sur les personnes ou de modèles de développement axés sur les piétons. Parmi les autres mesures susceptibles de contribuer à atteindre cette cible, on peut citer l'application stricte des limites de vitesse, en particulier dans les zones urbaines, et les mesures de modération du trafic, notamment l'installation de ralentisseurs trapézoïdaux. Dans les pays en développement, les mesures de renforcement des capacités en matière d'ingénierie routière ainsi que les mesures relatives à la circulation et leur mise en œuvre sont des éléments essentiels pour atteindre cette cible.

⁴ UN-Habitat/ODI (2014), Poverty and sustainable transport: How transport affects poor people with policy implications for poverty reduction. A literature review (pp.17-26).

Contribution de la Division des transports durables à la réalisation de l'objectif de développement durable 3 en assurant les services de secrétariat du Comité des transports intérieurs, du Comité d'experts du Conseil économique et social, du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement, et de l'Envoyé spécial pour la sécurité routière

<i>Travaux analytiques</i>	<i>Renforcement des capacités</i>	<i>Travaux réglementaires</i>	<i>Groupes de travail</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Gaz d'échappement des moteurs diesel • Stratégie relative aux systèmes de transport intelligents • Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement • Études consacrées à la sécurité routière 	<ul style="list-style-type: none"> • Appui à l'Envoyé spécial pour la sécurité routière • Promotion de la sécurité routière • Films consacrés à la sécurité routière • SafeFITS • Projet de gestion de la sécurité routière du Compte des Nations Unies pour le développement 	<ul style="list-style-type: none"> • Signalisation routière • Réglementation routière • Effets de la fatigue sur les conducteurs • Accords des Nations Unies relatifs aux véhicules • Marchandises dangereuses • Recommandations du Système général harmonisé • Code CTU 	WP.5, WP.1, WP.29, WP.15, WP.6, WP.24, SC.1

16. Objectif 4 – Assurer l'accès de tous à une éducation de qualité, sur un pied d'égalité, et promouvoir les possibilités d'apprentissage tout au long de la vie.

17. Des transports fiables, moins pénibles (en termes d'effort physique) et à faible coût peuvent contribuer positivement à l'accès à l'enseignement scolaire et à atteindre les cibles 4.2 et 4.3, ce qui entraînerait des incidences sur les moyens de subsistance ultérieurs. La fourniture d'un accès égal à des transports sûrs et fiables peut promouvoir l'égalité et les possibilités d'éducation équitables pour tous. Dans de nombreuses régions du monde, la scolarisation prioritaire des garçons prévaut toujours. Des mesures doivent être conçues en vue d'accroître l'accessibilité des établissements d'enseignement aux étudiantes – pour atteindre la cible 4.5.

Contribution de la Division des transports durables à la réalisation de l'objectif de développement durable 4 en assurant les services de secrétariat du Comité des transports intérieurs, du Comité d'experts du Conseil économique et social, du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement, et de l'Envoyé spécial pour la sécurité routière

<i>Travaux analytiques</i>	<i>Renforcement des capacités</i>	<i>Travaux réglementaires</i>	<i>Groupes de travail</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Transports dans la perspective du développement durable : le cas des transports intérieurs • Déplacements urbains et transports publics urbains durables 	s/o	s/o	WP.5

18. Objectif 5 – Parvenir à l'égalité entre les sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles.

19. Le transport est un facteur clef pour permettre aux femmes d'accéder aux services de santé, aux établissements d'enseignement, à l'emploi ou de participer à la vie politique et aux activités sociales. Par conséquent, des initiatives visant à rendre les transports sûrs, fiables et durables peuvent avoir une forte incidence sur l'amélioration du niveau d'éducation, de la productivité et de la santé des femmes et contribuer à promouvoir l'égalité des sexes – illustrant ainsi une stratégie visant à atteindre les cibles 5.5 et 5.6. Les besoins fondamentaux des femmes et des hommes en termes de mobilité ne sont pas les mêmes et sont fondés sur la division sexuelle du travail au sein de la famille et de la communauté. Il est donc essentiel d'intégrer les femmes dans la recherche, la planification, la prise de décision et la formulation des mesures dans toutes les initiatives en matière de transport.

20. Objectif 6 – Garantir l'accès de tous à l'eau et à l'assainissement et assurer une gestion durable des ressources en eau.

21. Dans le contexte des cibles 6.1 et 6.2, des infrastructures et des services de transport fiables, efficaces et à faible coût peuvent améliorer l'accès physique à l'eau et aux installations sanitaires, en particulier dans les zones rurales. Les transports contribuent à réduire le fardeau de l'accès à l'approvisionnement en eau et à l'assainissement dans ces zones, en particulier pour les femmes et les filles. La sûreté des transports (par exemple des rues bien éclairées) peut en outre améliorer l'accès des femmes à l'eau et à l'assainissement.

Contribution de la Division des transports durables à la réalisation de l'objectif de développement durable 6 en assurant les services de secrétariat du Comité des transports intérieurs, du Comité d'experts du Conseil économique et social, du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement, et de l'Envoyé spécial pour la sécurité routière

<i>Travaux analytiques</i>	<i>Renforcement des capacités</i>	<i>Travaux réglementaires</i>	<i>Groupes de travail</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Transports dans la perspective du développement durable : le cas des transports intérieurs • Déplacements urbains et transports publics urbains durables 	s/o	s/o	WP.5

22. Objectif 7 – Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes à un coût abordable.

23. Les transports représentent environ 25 % de la demande d'énergie dans le monde et environ 61,5 % de la quantité totale de pétrole utilisée chaque année. La motorisation est encore sur une pente ascendante dans les pays en développement, où l'utilisation de la voiture particulière pour les déplacements quotidiens est le principal mode de transport, ce qui entraîne une circulation très dense ainsi que l'augmentation de la consommation de carburant et des émissions. En 2030, le PIB par habitant de nombreux pays en développement aura augmenté, et la flotte de véhicules de plusieurs de ces pays aura doublé. Afin que l'objectif 7 puisse être atteint, le développement économique devra être découplé de la consommation d'énergie et des émissions. Il est possible de prendre diverses mesures pour renforcer l'efficacité de l'utilisation des carburants dans les transports, par exemple améliorer l'état des routes, fournir des carburants de haute qualité, promouvoir l'écoconduite, améliorer les véhicules sur le plan technologique, y compris en promouvant les véhicules électriques, et surtout améliorer les systèmes de transport urbain. Par exemple, fournir des installations novatrices de production d'énergie solaire et des stations de recharge pour deux-roues électriques peut offrir une possibilité de transport durable dans les zones urbaines et rurales, en particulier là où l'accès à l'électricité est défaillant.

Contribution de la Division des transports durables à la réalisation de l'objectif de développement durable 7 en assurant les services de secrétariat du Comité des transports intérieurs, du Comité d'experts du Conseil économique et social, du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement, et de l'Envoyé spécial pour la sécurité routière

<i>Travaux analytiques</i>	<i>Renforcement des capacités</i>	<i>Travaux réglementaires</i>	<i>Groupes de travail</i>
<ul style="list-style-type: none"> Gaz d'échappement des moteurs diesel 	<ul style="list-style-type: none"> Promotion des Règlements relatifs aux véhicules Contrôles techniques périodiques 	<ul style="list-style-type: none"> Transport et logistique intermodaux Accords des Nations Unies relatifs aux véhicules 	WP.5, WP.29, WP.24

24. Objectif 8 – Promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous.

25. La qualité et le coût du transport ont des répercussions importantes sur la croissance économique, sur la compétitivité des entreprises, sur les échanges de marchandises et sur la productivité individuelle. L'efficacité des transports (activité des transports, chaîne logistique, réduction des obstacles au commerce) est fondamentale pour rendre l'économie plus efficace, en particulier dans les pays en développement – et représente donc un élément essentiel pour atteindre la cible 8.2. L'amélioration des possibilités de transports publics et non motorisés ainsi que de la gestion de la demande en matière de déplacements et des mécanismes de tarification contribue à réduire les embouteillages et à renforcer la croissance économique dans les contextes urbains. Les embouteillages coûtent cher à l'économie en raison des pertes de temps, du gaspillage de carburant et du surplus d'émissions (jusqu'à 10 % à Lima, Pérou).

Contribution de la Division des transports durables à la réalisation de l'objectif de développement durable 8 en assurant les services de secrétariat du Comité des transports intérieurs, du Comité d'experts du Conseil économique et social, du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement, et de l'Envoyé spécial pour la sécurité routière

<i>Travaux analytiques</i>	<i>Renforcement des capacités</i>	<i>Travaux réglementaires</i>	<i>Groupes de travail</i>
<ul style="list-style-type: none"> Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau Travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route 	<ul style="list-style-type: none"> Harmonisation des exigences en matière de qualification professionnelle en navigation intérieure 	<ul style="list-style-type: none"> Travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) Code de bonnes pratiques pour le remplissage des conteneurs 	WP.24, SC.3, SC.1

26. Objectif 9 – Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation.

27. Les liaisons transfrontières et les couloirs de développement des transports visant à intégrer dans l'espace et à interconnecter les pôles économiques jouent un rôle crucial pour réaliser une industrialisation durable. La robustesse et la résilience des infrastructures de transport sont essentielles pour assurer la résilience des chaînes d'approvisionnement, étant donné que toute perturbation affectant les routes commerciales mondiales, interrégionales, nationales et locales est susceptible d'avoir des incidences sur le développement en raison de l'augmentation des coûts de transport et des retards dans la livraison des marchandises.

Des transports fiables contribuent à renforcer la résilience de la société et de l'économie et à répondre aux besoins en matière de sécurité et d'interventions d'urgence. Des perturbations graves des infrastructures de transport peuvent avoir des effets catastrophiques sur la capacité de la communauté, des entreprises et de l'économie à se préparer aux catastrophes et à s'en relever. L'importance des réseaux de transport lors des évacuations avant et après une catastrophe est évidente et peut sauver des vies.

Contribution de la Division des transports durables à la réalisation de l'objectif de développement durable 9 en assurant les services de secrétariat du Comité des transports intérieurs, du Comité d'experts du Conseil économique et social, du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement, et de l'Envoyé spécial pour la sécurité routière

<i>Travaux analytiques</i>	<i>Renforcement des capacités</i>	<i>Travaux réglementaires</i>	<i>Groupes de travail</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Stratégie pour les systèmes de transport intelligents • Travaux relatifs à la facilitation du passage des frontières • Adaptation au changement climatique 	<ul style="list-style-type: none"> • Financement des infrastructures de transport • Projets d'autoroute transeuropéenne, de chemin de fer transeuropéen et de liaison de transport entre l'Europe et l'Asie • Facilitation du passage des frontières 	<ul style="list-style-type: none"> • Facilitation du passage des frontières (Convention TIR, Convention sur l'harmonisation, etc.) • Accords relatifs aux infrastructures (AGR, AGC, etc.) • Accords des Nations Unies relatifs aux véhicules 	WP.30, SC.3, SC.1, SC.2, WP.5, WP.29, WP.24, WP.6

28. Objectif 10 – Réduire les inégalités dans les pays et d'un pays à l'autre.

29. La croissance économique et le développement social sont étroitement liés à l'amélioration de l'accès des personnes et des marchandises (au moyen du transport) aux principales économies et autres opportunités. Les transports durables peuvent améliorer cet accès si la planification est fondée sur les principes d'inclusion et d'égalité. Des transports inadéquats demeurent une des principales raisons de la persistance de la pauvreté et de l'inégalité entre les pays, les régions et les villes. En particulier, les systèmes de transport offrant de mauvaises routes, des transports en commun insuffisants et des véhicules dangereux ainsi que des infrastructures médiocres pour les déplacements des piétons, des cyclistes et des motocyclistes touchent de manière disproportionnée les pauvres et les plus vulnérables. De telles conditions de transport affectent aussi l'accès aux marchés, aux services et aux opportunités, ce qui aggrave encore les inégalités.

30. Objectif 11 – Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables.

31. Les transports assurent l'accès aux services, aux marchandises et aux opportunités. Un urbanisme privilégiant la densité peut réduire les besoins en matière de déplacements. Lorsqu'elle est combinée avec un système de transports publics efficace et accessible à tous ainsi qu'avec des possibilités plus attrayantes et plus sûres de déplacements actifs, à pied ou à bicyclette, la planification intégrée des transports et de l'aménagement de l'espace peut améliorer l'accessibilité et contribuer à la viabilité sur le plan environnemental. Pour que les villes bénéficient à tous, il est essentiel que les transports soient abordables pour les citoyens pauvres, et qu'ils soient accessibles à chacun, y compris les personnes handicapées, les femmes, les personnes âgées et autres groupes vulnérables. Il est notoire que les femmes sont souvent victimes de violences et de harcèlement lors de leurs déplacements dans les villes. Leurs besoins en termes de déplacements sont par ailleurs différents de ceux des hommes. Pour que les villes profitent mieux à tous, les femmes doivent être impliquées davantage dans la planification et la mise en œuvre des mesures en matière de transports.

Contribution de la Division des transports durables à la réalisation de l'objectif de développement durable 11 en assurant les services de secrétariat du Comité des transports intérieurs, du Comité d'experts du Conseil économique et social, du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement, et de l'Envoyé spécial pour la sécurité routière

<i>Travaux analytiques</i>	<i>Renforcement des capacités</i>	<i>Travaux réglementaires</i>	<i>Groupes de travail</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Déplacements urbains et transports publics urbains durables • Stratégie pour les systèmes de transport intelligents • Transports dans la perspective du développement durable : le cas des transports intérieurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Déplacements urbains et transports publics • Projet relatif aux futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS) • Futurs systèmes sûrs de transport intérieur (SafeFITS) • Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement 	<ul style="list-style-type: none"> • Accords des Nations Unies relatifs aux véhicules • Conventions relatives aux marchandises dangereuses (ADR, ADN, etc.) • Recommandations du Système général harmonisé • Conventions des Nations Unies relatives à la sécurité routière 	WP.15, WP.29, WP.1, SC.1, SC.2, WP.24, WP.5

32. Objectif 12 – Établir des modes de consommation et de production durables.

33. L'application de technologies et de procédés respectueux de l'environnement dans les transports et la logistique sera un élément crucial des stratégies globales visant à établir des modes plus durables de consommation et de production de biens et services dans l'ensemble de l'économie. La pénurie de services de transports ruraux fiables a été accusée à plusieurs reprises d'empêcher les cultures vivrières d'arriver sur les marchés et de décourager les agriculteurs d'accroître leur production alimentaire à destination commerciale. Dans d'autres cas, la mauvaise qualité des services de transport est responsable de pertes occasionnées lors du transport au marché.

Contribution de la Division des transports durables à la réalisation de l'objectif de développement durable 12 en assurant les services de secrétariat du Comité des transports intérieurs, du Comité d'experts du Conseil économique et social, du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement, et de l'Envoyé spécial pour la sécurité routière

<i>Travaux analytiques</i>	<i>Renforcement des capacités</i>	<i>Travaux réglementaires</i>	<i>Groupes de travail</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Projets d'autoroute transeuropéenne, de chemin de fer transeuropéen et de liaison de transport entre l'Europe et l'Asie • Plan d'action pour l'ATP • Travaux relatifs à la facilitation du passage des frontières 	<ul style="list-style-type: none"> • Couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie • Promotion des Règlements relatifs aux véhicules 	<ul style="list-style-type: none"> • Accords des Nations Unies relatifs aux véhicules • Conventions relatives aux marchandises dangereuses (ADR, ADN, etc.) • Recommandations du Système général harmonisé • Conventions des Nations Unies relatives à la sécurité routière • Denrées périssables 	WP.15, WP.29, WP.1, WP.11, WP.30, WP.5

34. Objectif 13 – Prendre d’urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions.

35. Des solutions durables en matière de transports peuvent atténuer de façon importante les répercussions du changement climatique et sont essentielles pour atteindre l’objectif de 2 °C en vue de réduire au minimum ces répercussions. Les émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur des transports ont plus que doublé depuis 1970 – un taux d’accroissement plus rapide que celui de tout autre secteur utilisateur final d’énergie. Certains gaz dont l’émission est liée aux transports appauvrissent également la couche d’ozone (O₃) stratosphérique qui protège naturellement la surface de la terre du rayonnement ultraviolet. Les facteurs de forçage climatique à courte durée de vie, en particulier le noir de carbone émis par les véhicules diesel, outre qu’ils augmentent le risque de décès prématurés, ont également une incidence sur le changement climatique. Des mesures doivent également être prises en priorité en vue d’adapter les infrastructures et services de transport ou d’améliorer leur résilience. La résilience des infrastructures et services permet de lutter contre les effets du changement climatique, y compris en termes de préparation, de protection, d’intervention et de relèvement.

Contribution de la Division des transports durables à la réalisation de l’objectif de développement durable 13 en assurant les services de secrétariat du Comité des transports intérieurs, du Comité d’experts du Conseil économique et social, du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l’environnement, et de l’Envoyé spécial pour la sécurité routière

<i>Travaux analytiques</i>	<i>Renforcement des capacités</i>	<i>Travaux réglementaires</i>	<i>Groupes de travail</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Effets des changements climatiques et adaptation à ces changements dans les réseaux et nœuds de transports internationaux 	<ul style="list-style-type: none"> • Projet relatif aux futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS) • Projet relatif aux engins mobiles non routiers 	<ul style="list-style-type: none"> • Accords des Nations Unies relatifs aux véhicules 	WP.29, WP.24, WP.5

36. Objectif 14 – Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable.

37. Le commerce international et l’économie mondiale reposent avant tout sur le transport maritime. Selon la CNUCED⁵, environ 80 % du commerce mondial en volume (et plus de 70 % en valeur) sont transportés par mer et traités dans les ports. Ces proportions sont encore plus élevées dans le cas de la plupart des pays en développement. Les activités de transport sont tout à fait nécessaires pour le bon fonctionnement de l’économie mondiale, mais sont source de pollution. La vidange de l’eau de ballastage, les collisions avec la faune, les débris marins et les marées noires affectent négativement l’environnement et la santé humaine. Il est nécessaire de mettre en place des solutions durables, des réglementations mondiales, et que les mesures soient mises en œuvre et exécutoires. Le transport par voie navigable et par navigation côtière joue un rôle décisif dans le développement économique en facilitant les déplacements de passagers et les mouvements du fret, et peut faciliter ou entraver l’utilisation des océans, des mers et des ressources marines.

⁵ Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement.

Contribution de la Division des transports durables à la réalisation de l'objectif de développement durable 14 en assurant les services de secrétariat du Comité des transports intérieurs, du Comité d'experts du Conseil économique et social, du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement, et de l'Envoyé spécial pour la sécurité routière

<i>Travaux analytiques</i>	<i>Renforcement des capacités</i>	<i>Travaux réglementaires</i>	<i>Groupes de travail</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Liaisons entre ports et arrière-pays 	<ul style="list-style-type: none"> • Transport par voie navigable et par navigation côtière 	<ul style="list-style-type: none"> • Transport des marchandises dangereuses et recommandations du Conseil économique et social 	WP.15, SC.3, WP.5, Conseil économique et social

38. Objectif 15 – Préserver et restaurer les écosystèmes terrestres, en veillant à les exploiter de façon durable, gérer durablement les forêts, lutter contre la désertification, enrayer et inverser le processus de dégradation des terres et mettre fin à l'appauvrissement de la biodiversité.

39. L'expansion des réseaux routier et ferroviaire ainsi que la construction ont de graves répercussions sur les paysages, et peuvent entraîner la destruction des écosystèmes environnants et de leurs interactions, du fait de l'occupation ou de la dégradation des sols. Le besoin de matériaux de construction et le développement des transports terrestres a conduit à la déforestation, la dégradation des zones humides et la réduction de la biodiversité. De nouvelles espèces de plantes ont été introduites le long des couloirs de transport, tandis que de nombreuses espèces animales sont en voie de disparition en raison des modifications apportées à leurs habitats naturels et de la réduction de leurs possibilités de déplacement. Une bonne planification et des couloirs destinés aux moyens de transport non motorisés ou collectifs peuvent réduire les incidences négatives ainsi que l'empreinte écologique des infrastructures.

40. Objectif 16 – Promouvoir l'avènement de sociétés pacifiques et ouvertes à tous aux fins du développement durable, assurer l'accès de tous à la justice et mettre en place, à tous les niveaux, des institutions efficaces, responsables et ouvertes à tous.

41. En tant que catalyseurs de la croissance économique, de la coopération régionale et de l'intégration économique – y compris à travers les limites des juridictions –, les transports peuvent contribuer à accroître l'égalité économique et donc la stabilité politique. Les couloirs de transport internationaux jouent un rôle important. Les zones frontalières sont fréquemment l'occasion du déclenchement de conflits. Il est donc nécessaire, en matière de commerce et de transport, de mettre en place des solutions collaboratives transfrontières, notamment l'harmonisation des péages, les procédures de contrôle aux frontières ou des mesures de sécurité harmonisées pour les opérations de transport.

42. Objectif 17 – Renforcer les moyens de mettre en œuvre le partenariat mondial pour le développement durable et le revitaliser.

43. Les mesures futures qui seront prises dans le cadre du Programme pour des transports durables dépendront de la formulation de moyens de mise en œuvre solides et orientées vers l'action. Il est nécessaire de transposer en plans d'action les recommandations relatives aux politiques en matière de transports. Des institutions locales et nationales fortes et d'autres partenaires du développement doivent être chargés de l'action et de la mise en œuvre au niveau local – ce qui est essentiel au renforcement des progrès accomplis en vue du développement durable au niveau mondial. Il convient de renforcer des mesures concertées visant à atteindre les objectifs communs de développement des transports durables au niveau mondial.

Contribution de la Division des transports durables à la réalisation de l'objectif de développement durable 17 en assurant les services de secrétariat du Comité des transports intérieurs, du Comité d'experts du Conseil économique et social, du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement, et de l'Envoyé spécial pour la sécurité routière

<i>Travaux analytiques</i>	<i>Renforcement des capacités</i>	<i>Travaux réglementaires</i>	<i>Groupes de travail</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Projets d'autoroute transeuropéenne, de chemin de fer transeuropéen et de liaison de transport entre l'Europe et l'Asie • Transports au service du développement durable 	<ul style="list-style-type: none"> • Financements novateurs des infrastructures de transport • Partenariats public-privé et infrastructures ferroviaires 	<ul style="list-style-type: none"> • Uniformisation du droit ferroviaire • Accords relatifs aux infrastructures de transport • Conventions relatives à la facilitation du passage des frontières 	<p>WP.24, WP.30, SC.1, SC.2, SC.3, WP.5</p>

SDGs Targets		Sustainable Transport Division			
		Analytical work	Capacity Building	Regulatory Work	
1 NO POVERTY	1.4. ...ensure that all men and women...have access to basic services 1.5. ...reduce their exposure and vulnerability to climate-related extreme events	1 Transport for Sustainable Development: The case of Inland transport			WP.5
2 ZERO HUNGER	2.1. ...access to food all year round 2.a. ...increase investment...in rural infrastructure...	2 Benchmarking transport infrastructure construction costs		Perishable Foodstuffs (ATP)	WP.5, WP.11
3 GOOD HEALTH AND WELL-BEING	3.6. ...halve the number of global deaths and injuries from road traffic accidents 3.9.reduce the number of deaths from...hazardous chemicals and air pollution...	3 a. Diesel Engine Exhausts b. Intelligent Transport Systems Strategy c. THE PEP d. R.S. papers	a. Support to Special Envoy on Road Safety b. Promoting R.S. c. R.S. films d. SAFEFITS e. UNDA Road Safety Mgt Project	a. Road signs and signals b. Road Traffic rules c. Drivers fatigue d. UN Vehicle Agreements e. Dangerous goods f. GHS recommendations g. CTU Code	WP.1, WP.29, WP.5, WP.15, WP.6, WP.24, SC.1
4 QUALITY EDUCATION	4.3. ...ensure equal access for all women and men to ...education	4 a. Transport for Sustainable Development b. Sustainable Urban Mobility and Public Transport			WP.5
6 CLEAN WATER AND SANITATION	6.1. ... achieve universal and equitable access to safe and affordable drinking water for all	6			WP.5
7 AFFORDABLE AND CLEAN ENERGY	7.3.improvement in energy efficiency ...	7 a. Diesel Engine Exhausts	a. Promoting Vehicles Regulations b. Periodical technical inspections	a. UN Vehicle Agreements b. Intermodal Transport & Logistics	WP.29, WP.5, WP.24
8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH	8.8. Protect labour rights and promote safe and secure working environments for all workers	8 a. Mutual recognition of boat masters certificates b. Work of Crews of Vehicles Engaged in Intl Road Transport	Harmonization of professional requirements in inland navigation	a. Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport (AETR) b. Code of Practice on the Packing of Containers	WP.24, SC.3, SC.1
9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE	9.1. Develop quality, reliable, sustainable and resilient infrastructure, including regional and transborder infrastructure	9 a. ITS Strategy b. Border Crossing Facilitation Papers c. C.C. Adaptation	a. Financing Infrastructure b. TEM & TER and EATL projects c. B/C Facilitation	a. Border crossings facilitation (TIR, Harmonization etc); b. Infrastructure (AGR, AGC etc) c. UN Vehicle Agreements	WP.30, WP.6 SC.1, SC.2, SC.3, WP.24, WP.5, WP.29
11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES	11.2. Provide access to safe, affordable, accessible and sustainable transport systems for all	11 a. Sustainable Urban Mobility and Public Transport b. Transport for Sustainable Development c. ITS Strategy	a. Urban Mobility and Public Transport b. ForFITS c. SAFEFITS d. THE PEP	a. UN Vehicle Agreements b. Dangerous Goods Conventions (ADR, ADN) c. GHS Recommendations d. UNRS Conventions	WP.29, WP.15, WP.1 WP.5, SC.1, SC.2, WP.24
12 RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION	12.3. ...reduce food losses along production and supply chains... 12.c. ... fuel subsidies 12.4. ...achieve the environmentally sound management of chemicals ...	12 a. EATL, TEM, TER projects b. ATP Roadmap c. Border Crossing Facilitation Papers	a. Transport Corridors b. promoting Vehicles Regulations	a. UN Vehicle Agreements b. Perishable Foodstuffs c. Transport of Dangerous Goods d. GHS recommendations e. UNRS Conventions	WP.29, WP.5, WP.15, WP.11, WP.1 WP.30
13 CLIMATE ACTION	13.1. Strengthen resilience and adaptive capacity to climate-related hazards 13.3. / 13.a Climate Change Mitigation	13 a. C.C. Adaptation b. C.C. adaptation & Transport	a. ForFITS b. Non road mobile machinery project	a. UN Vehicle Agreements	WP.29, WP.5, WP.24
14 LIFE BELOW WATER	14.1. ...prevent and significantly reduce marine pollution of all kinds, in particular from land-based activities.....	14 a. Ports Hinterland Connections	a. Inland Waterways and coastal shipping	a. Transport of Dangerous Goods / ECOSOC recommendations	SC.3, WP.15, ECOSOC, WP.5
17 PARTNERSHIPS FOR THE GOALS	17.5 Adopt and implement investment promotion regimes; 17.11 Significantly increase the exports of developing countries 17.17 Encourage and promote public-private partnerships	17 a. EATL, TEM, TER projects b. Transport for Sustainable Development	a. Innovative ways to finance Transport infrastructure b. PPPs and Rail	a. Work on Unified Railway Law b. Infrastructure c. B/C Facilitation	SC.1, SC.2, SC.3, WP.24, WP.5, WP.30

Research Paper / Publication
 Convention/Agreement
 Workshop
 Tool