



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Soixante-seizième session**

Genève, 25-27 février 2014

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

**«L'innovation au service de la viabilité des transports intérieurs  
et des modes de déplacement»****Débat de politique générale: note de réflexion  
et projet de programme de travail****«L'innovation au service de la viabilité des transports  
intérieurs et des modes de déplacement»****Note du secrétariat***Résumé*

On trouvera dans le présent document un exposé des principales idées ayant fondé le choix du thème sur lequel portera le débat de politique générale de la soixante-seizième session du Comité des transports intérieurs, à savoir «L'innovation au service de la viabilité des transports intérieurs et de modes de déplacement», l'accent étant mis sur la viabilité économique, sociale et environnementale. Le Comité souhaitera peut-être noter que le Bureau a décidé, à sa réunion de juin 2013, de consacrer la séance du matin de la première journée de la soixante-seizième session du Comité à un débat sur la viabilité des transports.



## I. Contexte

1. L'importance des modes de transport et de déplacement pour le développement durable a été reconnue dans le Document final de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable (Conférence Rio+20), dont toute une section porte sur les modes de transport. Cela témoigne de l'importance que la question revêt incontestablement pour le développement durable, les transports étant essentiels pour éradiquer la pauvreté (accès aux marchés et à l'emploi), améliorer l'éducation (accès aux écoles), protéger la santé maternelle et infantile (accès aux soins de santé) et favoriser la viabilité environnementale et la sécurité de la circulation.

2. Seul organe intergouvernemental spécialisé dans les transports intérieurs, le Comité des transports intérieurs (CTI) est bien placé pour contribuer au débat mondial et au rapprochement des points de vue concernant le rôle que ce secteur est appelé à jouer dans le développement durable. C'est pourquoi le débat de politique générale (table ronde) de sa soixante-seizième session sera consacré au développement durable et aux transports.

## II. Situation actuelle et grandes tendances: pourquoi l'innovation est-elle importante pour la viabilité des modes de déplacement?

3. Le secteur des transports joue un rôle clef dans l'économie, compte tenu de la part du PIB qu'il représente, à savoir, à l'échelle mondiale, de 3 à 10 % selon le pays, et de la contribution qu'il apporte à l'emploi, que cette dernière soit directe, s'agissant des services de transport, ou indirecte, comme dans le cas des entreprises de construction et de l'industrie automobile. Il constitue par ailleurs un facteur déterminant de l'accès aux marchés et aux chaînes logistiques nécessaires à l'exportation et à l'importation. C'est pourquoi il est essentiel au progrès social, notamment à la réduction de la pauvreté et, par conséquent, à la mise en œuvre du Document final de la Conférence Rio+20 intitulé «L'avenir que nous voulons». Facteur essentiel de l'intégration sociale, il est indispensable à l'accès au travail, aux soins de santé, à l'éducation et à d'autres services publics. Loin d'être cependant un simple facteur parmi d'autres, les transports sont un secteur économique clef constituant en soi une source de revenus et d'emploi. Bien qu'il n'existe pas de données fiables sur le nombre de personnes travaillant dans le secteur des transports à l'échelle mondiale, on sait que dans les 27 pays qui appartenaient alors à l'Union européenne, ce nombre s'élevait en 2010 à quelque 11 millions de personnes, alors qu'environ 13 millions de personnes dans le monde étaient employées par les services de transport public. En outre, d'autres secteurs essentiels à la croissance économique tels que le commerce et le tourisme sont entièrement tributaires du bon fonctionnement et de l'efficacité des transports.

4. Les villes des pays en développement sont en pleine croissance; il s'agit d'un processus dynamique qui va de pair avec l'ascension de la classe moyenne au niveau mondial. Il en résulte une forte croissance de la demande relative au transport de marchandises et de personnes, d'où une augmentation du nombre de véhicules appartenant à des particuliers et un accroissement de leur utilisation: dans les pays non membres de l'OCDE, le nombre de véhicules devrait doubler ou même tripler au cours des vingt prochaines années. À moins que des politiques de transport novatrices ne soient adoptées, l'utilisation de voitures par les particuliers continuera de s'intensifier, de même que tous les effets néfastes qui y sont associés: embouteillages, pollution, risques en matière de sécurité, etc. Pour répondre au besoin urgent de systèmes de transport viables, les pays développés mettent en place, certes à un rythme lent, des instruments économiques ayant

pour but d'inciter la population à ne pas utiliser de véhicules privés, par exemple les péages urbains, ou de stimuler la demande de produits intégrant les nouvelles technologies, comme l'exonération de taxes ou l'octroi de subventions à l'achat de véhicules à taux d'émissions faible ou nul.

5. Dans les pays dont l'économie est en transition, d'importantes parties de la population sont toujours privées de services de transport et de moyens abordables de se déplacer, tout simplement parce que les politiques et les investissements n'y favorisent pas les transports en commun ou n'accordent pas un rang de priorité élevé à l'amélioration de l'accès de la population rurale aux services de transport. À une échelle plus grande, il y a trop de pays où l'accès des industriels au marché mondial est encore entravé par l'absence de littoral et les goulets d'étranglement se produisant aux frontières et aux points de transit.

6. Malgré les innovations technologiques, la consommation de combustibles fossiles reste importante dans le secteur des transports, d'où des répercussions nuisibles telles que la pollution atmosphérique à l'échelle locale et mondiale. Le niveau des émissions de gaz à effet de serre imputables aux transports croît plus rapidement que pour n'importe quel autre secteur, et on estime que d'ici à 2050, il représentera un tiers de toutes les émissions de CO<sub>2</sub> associées à la consommation d'énergie (voir le rapport «Energy Technology Perspectives 2012» de l'Agence internationale de l'énergie). Dans le même temps, les embouteillages nuisent au bien-être et à la productivité des habitants de bien des villes, dans toutes les régions du monde. En outre, les accidents de la circulation et autres accidents liés aux transports constituent un problème de taille. La vitesse des véhicules motorisés est cause d'un nombre inacceptable de décès et de blessures à travers le monde.

7. En accélérant le rythme des innovations dans des domaines essentiels des transports tels que les infrastructures, la construction de véhicules et la gestion des déplacements, les pays développés et en voie de développement seront en mesure de maintenir et même d'accélérer leur croissance économique tout en rendant les déplacements plus sûrs, plus efficaces et moins polluants. Contribuant à tous ces objectifs et permettant d'améliorer la gestion globale des transports, l'innovation dans ce secteur favorise la compétitivité des pays.

### **III. Composantes essentielles de la viabilité des transports recensées par la Commission économique pour l'Europe et le Comité des transports intérieurs**

8. Ayant à l'esprit les questions abordées ci-dessus, la Commission économique pour l'Europe a analysé, dans sa publication intitulée «Transport for Sustainable Development in the UNECE Region», les composantes essentielles de chacun des trois piliers du développement durable (développement social et économique et protection de l'environnement) dans le domaine des transports, du point de vue de l'accessibilité, du coût par rapport aux moyens des usagers, de la sûreté, de la sécurité et de l'écoviabilité. La Commission élabore actuellement une nouvelle version de cette publication, qui pourra ainsi servir de document de fond au débat de politique générale du Comité des transports intérieurs, ainsi qu'en d'autres occasions.

9. Le débat de politique générale de la session de 2014 du Comité des transports intérieurs aura pour thème «L'innovation au service de la viabilité des transports intérieurs et des modes de déplacement». L'objectif du débat de politique générale est de permettre à tous les participants d'échanger leurs vues. C'est pourquoi seulement deux tables rondes ont été organisées: l'une consacrée à l'innovation technologique en matière d'infrastructures et de véhicules et l'autre, aux initiatives concernant la gestion du secteur et les moyens modernes de gérer la circulation.

## **IV. Projet de programme de travail: débat de politique générale**

---

### **L'innovation au service de la viabilité des transports intérieurs et des modes de déplacement**

**25 février 2014**

**De 10 heures à 13 heures**

**Salle VII**

**Palais des Nations, Genève**

- 10 h 00-10 h 20 Ouverture de la séance et allocution de bienvenue
- 10 h 20-11 h 20 L'innovation au service des infrastructures et des véhicules de demain  
Seront examinées, à cette séance, les innovations visant à rendre les infrastructures et les véhicules destinés à tous types de transport intérieur plus efficaces, abordables, sûrs et écocompatibles  
Interventions des orateurs (4)
- 11 h 20-11 h 50 Pause
- 11 h 50-12 h 50 L'innovation au service de la gestion des déplacements et de l'amélioration des institutions et des politiques  
Cette séance sera consacrée aux moyens de gérer judicieusement les modes de déplacement, ainsi qu'aux mesures visant à réorganiser le secteur et aux nouveaux moyens d'assurer la surveillance institutionnelle  
Interventions des orateurs (4)
- 12 h 50-13 h 00 Conclusion du Président
-