

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

Genève, 25-27 février 2014

Point 3 b) i) de l'ordre du jour provisoire

Questions stratégiques de nature horizontale:**Changements climatiques et transports – Suite donnée**

par le Comité à la Conférence Rio+20

**Les systèmes de transport viables dans le programme
de développement durable pour l'après-2015****Note du secrétariat***Résumé*

Les transports et la mobilité revêtent une importance indéniable pour les efforts visant à parvenir plus rapidement à l'objectif du développement durable. L'élaboration d'un nouveau cadre de développement durable pour l'après-2015 sous la forme d'objectifs de développement durable est l'occasion de positionner le secteur des transports et de la mobilité et de mettre en relief les défis qu'il pose de manière à ce qu'il soit possible de prendre des mesures permettant son développement sûr, écologique et efficace.

Le Comité est invité à:

- Échanger des informations sur les vues et les attentes des gouvernements concernant les décisions relatives aux transports dans le processus de l'après-2015. Le Comité souhaitera peut-être **manifester son appui** à la prise en compte cohérente et complète des priorités en matière de transport dans le contexte des objectifs de développement durable;
- Réfléchir aux messages et aux décisions qui découleront du débat de politique générale de sa soixante-seizième session; et
- Se prononcer sur la meilleure manière de diffuser l'étude actualisée sur le thème des transports dans la perspective du développement durable.



I. Introduction

1. Les transports ont une incidence sur les aspects sociaux, économiques et environnementaux du développement durable et en sont l'une des conditions préalables. En rendant la mobilité plus sûre, plus propre et plus efficace, le secteur des transports peut réaliser pleinement son potentiel et contribuer au développement durable et à la réduction de la pauvreté. Les transports sont au cœur du développement économique et social et jouent le rôle de moteur de la croissance durable en donnant accès aux marchés et aux chaînes d'approvisionnement. Malgré cela, ils n'ont pas été inclus dans les objectifs du Millénaire pour le développement (OMD) et ne sont donc pas considérés comme une priorité politique ou financière dans les politiques de développement. Par voie de conséquence, nombreux sont ceux qui n'ont toujours pas accès à des modes de transport bon marché, sûrs et propres, et plusieurs pays ne disposent pas de moyens d'accès efficaces et d'un coût abordable aux marchés mondiaux. Les transports sont également l'un des domaines clés pour la transition vers des sociétés sobres en carbone mais il faut une volonté politique importante pour les dissocier d'incidences telles que la pollution atmosphérique et les accidents de la circulation. Le défi majeur consiste donc à s'assurer que les transports prennent la place qui leur revient dans le programme de développement pour l'après-2015.

II. Programme de développement pour l'après-2015

2. En prévision de la mise en œuvre du programme de développement pour l'après-2015, le Secrétaire général de l'ONU, M. Ban Ki-moon, a lancé un vaste processus consultatif faisant intervenir toutes les parties prenantes: les États Membres de l'ONU, le système des Nations Unies, la société civile, les organisations nationales et internationales, et les milieux industriels, scientifiques et universitaires. Ce processus devrait déboucher sur la définition d'un programme de développement unique et exhaustif pour l'après-2015, articulé autour des objectifs de développement durable.

3. Les principaux axes de travail sont les suivants:

a) Groupe de travail ouvert sur les objectifs de développement durable: le Groupe de travail ouvert est composé de 30 États Membres parmi les 30 pays ou groupes de pays qui figurent dans l'annexe de la décision 67/555 de l'Assemblée générale. Le Groupe de travail ouvert a été chargé, conformément au document final de la Conférence Rio+20, d'élaborer une proposition d'objectifs de développement durable pour examen par l'Assemblée générale à sa soixante-huitième session (septembre 2013-septembre 2014). En ce qui concerne les modalités de participation, le paragraphe 8 des méthodes de travail (règlement intérieur) du Groupe de travail ouvert indique ce qui suit:

«8. *Les personnes suivantes peuvent participer aux réunions du Groupe de travail ouvert en tant qu'observateurs, conformément aux modalités fixées dans la décision 1993/215 du Conseil économique et social:*

- *Les représentants des institutions spécialisées et organisations connexes; et*
- *Les représentants des organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif auprès du Conseil économique et social.»;*

b) Équipe spéciale des Nations Unies chargée du programme de développement pour l'après-2015. Il s'agit d'une équipe de représentants de plus de 60 organes de l'ONU et organisations internationales. Une équipe d'appui technique a été créée pour appuyer le Groupe de travail ouvert, sous l'égide de l'Équipe spéciale. La présidence de l'équipe d'appui technique est assurée conjointement par le Département des affaires économiques et sociales (DAES) et le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), et rassemble plus de 40 entités de l'ONU. L'appui technique qu'elle fournit prend notamment la forme de données analytiques, de documents de référence et d'experts;

c) Des consultations ont eu lieu aux niveaux national, régional et mondial dans plus de 60 pays, sur 11 thèmes¹, et ont contribué à l'élaboration du rapport du Secrétaire général à l'Assemblée générale;

d) Des consultations régionales ont également été organisées avec la participation des commissions régionales de l'ONU et ont donné lieu à un rapport commun apportant un point de vue régional sur le programme de développement pour l'après-2015.

III. Appui en faveur d'un objectif de développement durable pour le transport après Rio+20

4. L'inclusion des systèmes de transport viables en tant que priorité au chapitre V (Cadre d'action et suivi) du Document final intitulé «L'avenir que nous voulons»² a fait de la Conférence Rio+20 une étape décisive pour le développement et la généralisation des systèmes de transport viables.

5. Dans le document final de la Conférence Rio+20, les participants ont déclaré ce qui suit:

«Nous constatons que les transports et la mobilité sont déterminants pour le développement durable. Des systèmes de transport viables peuvent favoriser la croissance économique et améliorer l'accessibilité. Ils permettent une meilleure intégration de l'économie tout en respectant l'environnement. Nous sommes conscients de l'importance que revêtent la circulation effective des personnes et des biens et l'accès à des moyens de transport écologiquement rationnels, sûrs et d'un coût abordable pour améliorer la justice sociale, la santé, la capacité d'adaptation des villes, les liens entre ville et campagne et la productivité dans les zones rurales. À cet égard, il faut tenir compte de la sécurité routière, qui fait partie de nos efforts pour réaliser un développement durable. Nous préconisons le recours à des systèmes de transport viables, notamment des systèmes de transport multimodal utilisant moins d'énergie, en particulier pour les transports publics, des carburants et des véhicules non polluants et des systèmes de transport améliorés dans les campagnes. Nous estimons qu'il faut promouvoir l'adoption d'une approche intégrée pour définir des politiques relatives aux services et aux systèmes de transport qui favorisent le développement durable à l'échelle locale, nationale et régionale. Nous considérons par ailleurs que les besoins particuliers des pays en développement sans littoral et de transit en matière de développement doivent être pris en compte pour établir des systèmes de transport en transit viables. Nous estimons que la communauté internationale doit fournir une aide aux pays en développement à cet égard.»³

¹ Inégalités, gouvernance, croissance et emploi, santé, éducation, viabilité écologique, sécurité alimentaire et nutrition, conflits et fragilité, dynamique de la population, énergie, eau.

² Le texte intégral est disponible à l'adresse suivante: <http://sustainabledevelopment.un.org/futurewewant.html>.

³ A/RES/66/288.

6. En 2012, le Secrétaire général a annoncé qu'il souhaitait parvenir à un consensus au sujet d'un cadre de développement durable pour l'après-2015 qui comprendrait la définition d'une nouvelle génération d'objectifs de développement durable, et que les systèmes de transport viables avaient été identifiés comme étant l'un des principaux blocs constitutifs du développement durable, au même titre que l'énergie, la nourriture et la nutrition, l'eau et les océans.

7. Dans son premier rapport, intitulé «Réaliser l'avenir que nous voulons pour tous», l'Équipe spéciale des Nations Unies a cité les systèmes de transport viables parmi les domaines prioritaires:

«Dans le cadre des négociations Rio+20, les États Membres ont également déterminé plusieurs domaines prioritaires pour le développement durable. Ces domaines comprennent, entre autres: l'éradication de la pauvreté; la sécurité alimentaire et l'agriculture durable; l'eau et l'assainissement; l'énergie; le tourisme durable; le transport durable; des villes et établissements humains à développement durable; la santé et la population; le plein-emploi productif pour tous; un travail décent et la protection sociale; les océans et les mers; la réduction des risques de catastrophes et la résilience aux catastrophes; la production et la consommation durable; l'égalité hommes-femmes et l'autonomisation des femmes.».

8. L'équipe d'appui technique a rédigé une note d'information sur les systèmes de transport viables, à laquelle la CEE a contribué en tant que coauteur en collaboration avec le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et le DAES. En fin de compte, le PNUE a pris la tête de l'initiative et établi la version finale du document sans prendre en compte véritablement les avis divergents. Malgré les différences d'opinion sur des points de détail, l'intérêt de la note d'information réside dans le fait qu'elle défend la définition d'un objectif de développement durable distinct pour les modes de transport viables:

«Compte tenu de l'importance du rôle que joue le secteur des transports dans la réalisation de l'objectif du développement durable, les initiatives relatives aux transports suggérées dans le présent document devraient être réunies en un objectif de développement durable spécifique, puisqu'elles sont étroitement liées entre elles.».

IV. Les transports dans la perspective du développement durable dans la région de la CEE et au-delà

9. En 2011, la CEE a publié une étude intitulée «Transport for sustainable development in the ECE region» (Les transports dans la perspective du développement durable dans la région de la CEE) afin de présenter le rôle des transports et leur contribution à la réalisation de l'objectif du développement durable. L'étude visait à identifier les liens entre les aspects généraux du développement durable (économiques, sociaux et environnementaux) et les objectifs et politiques du secteur des transports. En particulier, elle abordait les questions de l'accessibilité et du coût (pour les individus et les sociétés), de la sécurité, de la sûreté et des répercussions sur l'environnement.

10. Afin de contribuer aux négociations en cours concernant le programme de développement pour l'après-2015 et de veiller à ce que les systèmes de transport viables soient traités de manière appropriée, l'étude publiée par la CEE en 2011 est en cours d'actualisation en coopération avec les principaux partenaires dans le domaine des transports intérieurs.

V. Questions portées à l'attention du Comité des transports intérieurs

11. Les transports et la mobilité revêtent une importance indéniable pour les efforts visant à parvenir plus rapidement à l'objectif du développement durable. L'élaboration d'un nouveau cadre de développement durable pour l'après-2015 sous la forme d'objectifs de développement durable est l'occasion de positionner le secteur des transports et de la mobilité et de mettre en relief les défis qu'il pose de manière à ce qu'il soit possible de prendre des mesures permettant son développement sûr, écologique et efficace.

12. Le fait d'intégrer de manière appropriée les transports dans les objectifs de développement durable enverrait un signal fort à la communauté mondiale du développement et donnerait des orientations, dont le besoin se fait fortement sentir, pour l'élaboration d'actions systématiques et coordonnées. Les enjeux sont considérables. Faute d'orientations fortes, les priorités indispensables en matière de transport pourraient être diluées ou même exclues des objectifs de développement durable, ce qui remettrait en cause la capacité de ces objectifs à favoriser les changements et les transformations.

13. Le Comité est invité à échanger des informations sur les vues et les attentes des gouvernements concernant les décisions relatives aux transports dans le processus de l'après-2015. Le Comité souhaitera peut-être **manifester son appui** à la prise en compte cohérente et complète des priorités en matière de transport dans le contexte des objectifs de développement durable.

14. Il est également invité à réfléchir aux messages et aux décisions qui découleront du débat de politique générale de sa soixante-seizième session et à se prononcer sur la meilleure manière de diffuser l'étude actualisée sur le thème des transports dans la perspective du développement durable.
