



## Conseil économique et social

Distr. générale  
17 décembre 2010  
Français  
Original : anglais

### Commission du développement durable

#### Dix-neuvième session

2-13 mai 2011

Point 3 de l'ordre du jour provisoire\*

#### Module thématique du cycle d'application

2010-2011 – session de politique

## Orientations possibles et mesures envisagées pour accélérer la mise en œuvre : transports

### Rapport du Secrétaire général

#### *Résumé*

Le transport et la mobilité sont des conditions essentielles du développement durable. Le manque d'infrastructure adéquate et de services de transport abordables est encore chose courante dans beaucoup de pays en développement, notamment dans les zones rurales. En même temps, l'urbanisation et la motorisation se traduisent par des problèmes de circulation sans précédent, une utilisation inefficace de l'énergie, une augmentation des émissions de carbone des véhicules et la dégradation de la qualité de l'air dans de nombreuses villes tant dans les pays industrialisés que dans les pays en développement, entraînant des répercussions graves pour la santé publique, les conditions de vie et le changement climatique. Des mesures politiques appropriées s'imposent pour mettre en place des moyens de transport abordables, économiquement viables, socialement acceptables et écologiquement rationnels. Les mesures incitatives et les investissements doivent chercher à améliorer et à étendre les réseaux de transport public, notamment à l'intérieur des zones urbaines et entre elles, et à faciliter la mobilité dans les zones rurales. Les mesures visant à renforcer la durabilité devraient avoir pour but d'éviter ou de réduire autant que possible les transports et les voyages inutiles, d'encourager le passage à des modes de transport hautement performants et à faible émission de carbone, et d'améliorer l'efficacité de tous les systèmes. La planification intégrée du transport urbain et rural, soutenue par des politiques de réglementation et d'incitation fiscale, alliée au développement de nouvelles technologies et à une coopération internationale accrue, est une condition essentielle pour que le secteur des transports réponde aux exigences du développement durable.

\* E/CN.17/2011/1.



## Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction . . . . .	3
II. Politiques de développement du transport durable . . . . .	4
A. L'accès à des moyens de transport viables . . . . .	5
B. Favoriser les transports publics urbains au service d'un développement durable . . . . .	7
C. Encourager les changements au niveau des modes de transport . . . . .	12
D. Améliorer les technologies et les réseaux de transport . . . . .	14
E. Améliorer la sécurité des transports . . . . .	17
III. Amélioration des conditions favorables à l'application . . . . .	17
A. Augmentation des investissements dans l'infrastructure et les services de transport . . . . .	17
B. Renforcement de la cohérence des politiques, de l'intégration et de la participation des parties prenantes . . . . .	19
C. Encourager le commerce international et la coopération en matière de transports . . . . .	20
D. Emploi, développement et reprise durable de l'économie . . . . .	22
E. Changements climatiques et politiques des transports . . . . .	22
IV. Orientations futures . . . . .	23

## I. Introduction

1. À sa dix-huitième session, session d'examen du cycle d'application 2010-2011, la Commission du développement durable a dressé un bilan des progrès accomplis dans le module thématique « Transports, produits chimiques, gestion des déchets, extraction minière, cadre décennal de programmation concernant les modes de consommation et de production durables », figurant dans le programme Action 21, le Programme relatif à la poursuite de la mise en œuvre d'Action 21 et le Plan de mise en œuvre du Sommet mondial pour le développement durable. La Commission a cerné les contraintes et les obstacles rencontrés ainsi que les nouveaux problèmes et perspectives de la mise en œuvre du module thématique des transports.

2. À sa dix-neuvième session, la Commission se prononcera sur les orientations et les mesures pratiques à adopter pour accélérer la mise en œuvre des thèmes du module. La session de la Commission sera précédée d'une réunion intergouvernementale préparatoire, qui se tiendra du 28 février au 4 mars 2011 et examinera les orientations et les mesures à adopter pour faire face aux contraintes et aux obstacles identifiés à la dix-huitième session.

3. Le présent rapport est une contribution aux débats de la réunion intergouvernementale préparatoire sur les orientations et les mesures pratiques à adopter pour accélérer les progrès dans le secteur des transports. Il tire parti des contributions techniques et des informations envoyées par les gouvernements, les grands groupes et les programmes et organismes des Nations Unies, en particulier le Centre des Nations Unies pour le développement régional, le Programme des Nations Unies pour l'environnement, le Programme des Nations Unies pour les établissements humains, l'Organisation mondiale de la Santé et les cinq commissions économiques régionales. La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, le Programme des Nations Unies pour le développement, l'Organisation maritime internationale et l'Organisation de l'aviation civile internationale ont également fait des contributions dans leur domaine respectif.

4. Le rapport se fonde également sur les informations et les données contenues dans les rapports récemment publiés par le Groupe de la Banque mondiale, les banques de développement régionales, le Forum international des transports de l'Organisation de coopération et de développement économiques ainsi que les associations professionnelles internationales du secteur des transports dont l'Union internationale des chemins de fer, l'Union internationale des transports routiers, l'International Freight Association (IFA), l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles et la Fédération internationale de l'automobile.

5. Le rapport doit être lu en parallèle avec les rapports du Secrétaire général sur les produits chimiques (E/CN.17/2011/5), la gestion des déchets (E/CN.17/2011/6), l'extraction minière (E/CN.17/2011/7) et le cadre décennal de programmation concernant les modes de consommation et de production durables (E/CN.17/2011/8), dont la réunion intergouvernementale préparatoire sera également saisie. D'autres documents d'information portant sur certaines questions et orientations relatives aux transports ainsi qu'un recueil de pratiques optimales et de données d'expérience par pays ont également été préparés par le Secrétariat et peuvent être consultés sous forme électronique sur le site Web de la Commission ([www.un.org/esa/dsd/csd/csd\\_csd19.shtml](http://www.un.org/esa/dsd/csd/csd_csd19.shtml)).

## II. Politiques de développement du transport durable

6. Le transport et la mobilité sont des conditions essentielles de la croissance économique, du développement social et du commerce international. Cependant, ils sont également souvent associés à des effets environnementaux appréciables, notamment la pollution atmosphérique, et constituent dès lors des obstacles majeurs à la réalisation du développement durable.

### Encadré 1

#### Aperçu des problèmes majeurs dans le domaine des transports et du développement durable

<b>Transport rural</b>	1 milliard de personnes dans les pays en développement n'ont pas accès à une route praticable par tous les temps.
<b>Transport et responsabilité sociale</b>	Environ 75 % des décès liés à la maternité auraient pu être évités par l'accès rapide à des soins obstétricaux.
<b>Transport urbain</b>	D'ici à 2025, plus de la moitié de la population des pays en développement vivra dans les villes.
<b>Routes et autoroutes</b>	Plus de 60 % des routes à revêtement en dur dans le monde se trouvent dans les pays à revenu élevé.
<b>Sécurité routière</b>	Environ 1,2 million de personnes meurent chaque année dans des accidents de la route, dont 90 % dans les pays en développement.
<b>Chemins de fer</b>	Entre 2000 et 2005, le fret ferroviaire mondial a augmenté de 25 % et le transport de voyageurs d'environ 19 %.
<b>Transports des marchandises et ports</b>	Le transport maritime assure plus de 90 % du commerce mondial en volume.
<b>Transport aérien</b>	Le transport aérien assure environ 35 % du commerce international en valeur.
<b>Transport, conditions de logistique et facilitation</b>	Les coûts de transport liés au commerce sont plus élevés dans les pays sans littoral et dans les petits États insulaires en développement et le volume de commerce y est moins important que dans les pays côtiers.
<b>Dépendance du secteur des transports à l'égard des combustibles fossiles</b>	Le secteur des transports est tributaire du pétrole et des produits pétroliers pour plus de 95 % de ses besoins d'énergie.

<b>Pollution atmosphérique</b>	Les transports contribuent fortement à la pollution de l'air et aux effets connexes sur la santé publique.
<b>Changement climatique</b>	Le secteur des transports est responsable de 23 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre liées à l'énergie, taux en augmentation rapide.

Source : Adapté du site Web de la Banque mondiale sur les transports.

7. L'activité économique, la mondialisation et le commerce national et international ainsi que les transports sont étroitement liés. Malgré des améliorations progressives de la productivité et des rendements énergétiques, la consommation d'énergie du transport mondial continue d'augmenter à un taux moyen de 2 à 2,5 % par an. Le secteur des transports est tributaire du pétrole et des produits pétroliers pour plus de 95 % de ses besoins croissants en énergie. En raison de cette dépendance constante à l'égard des combustibles fossiles, le secteur des transports non seulement aggrave la vulnérabilité économique et les déséquilibres du commerce extérieur, notamment dans les pays importateurs nets de pétrole, mais est aussi le secteur qui connaît l'augmentation la plus rapide des émissions de gaz à effet de serre du fait de la progression rapide de la mobilité motorisée.

8. Comme l'a fait remarquer la Commission au cours de sa session d'examen en mai 2010, il devient de plus en plus urgent d'adopter des politiques de plus grande rationalité écologique des transports. Des politiques et des mesures pratiques qui tendent à dissocier croissance économique et expansion des transports et à une décarbonisation progressive de l'énergie utilisée dans les transports pourraient contribuer considérablement à une économie des transports plus « verte » et écologiquement plus rationnelle.

9. Les politiques adoptées pour renforcer la viabilité à terme doivent comprendre une bonne combinaison de mesures pour éviter ou réduire autant que possible les transports et les voyages inutiles, encourager le passage à des modes de transport très performants et sobres en carbone, et améliorer l'efficacité de tous les systèmes. En outre, des initiatives et des programmes volontaires visant à compenser les émissions de gaz à effet de serre par les transports peuvent également réduire les effets nets sur l'environnement.

10. Tous les modes de transport – routier, ferroviaire, maritime, aérien et non motorisé tel que la marche et le vélo – ainsi que leur intégration sont importants. Les systèmes multimodaux fournissent toute une gamme d'options de transport de passagers comme de fret, et permettraient aux pays en développement de participer pleinement au commerce international, tout en favorisant les échanges nationaux et régionaux.

## A. L'accès à des moyens de transport viables

11. Les infrastructures et services de transport de base demeurent insuffisants ou inadaptés dans de nombreuses zones rurales des pays en développement. De ce fait, les populations rurales pauvres, notamment les femmes, les jeunes et les enfants, ont

du mal à accéder aux services sociaux de base tels que les services de santé et d'éducation, et les travailleurs à accéder au marché du travail. Environ un milliard d'hommes vivent à plus de 2 kilomètres de la route praticable par tous les temps la plus proche. L'absence de moyens de transport en milieu rural perpétue la pauvreté, entrave le commerce des produits agricoles et limite les sources de revenus, nuisant ainsi aux efforts pour réaliser les objectifs de développement adoptés au niveau international, notamment les objectifs du Millénaire pour le développement.

#### Encadré 2

#### **Les moyens de transport en milieu rural et l'élimination de la pauvreté et le développement durable : l'expérience de l'Inde**

En 2000, 30 % des 855 042 villages de l'Union (soit 300 millions d'Indiens) ne disposaient toujours pas de route praticable par tous les temps ni d'accès aux services de base et aux marchés. Le Gouvernement de l'Union a donc lancé le projet de développement des routes rurales (Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana) sous l'impulsion du Premier Ministre, exécuté par l'Agence nationale pour le développement des routes rurales avec des financements internes et internationaux accordés par le Fonds routier central. Ce programme avait pour but de désenclaver les villages et localités rurales de plus de 500 personnes (ou 250 dans les régions tribales montagneuses), en construisant des routes praticables par tous les temps. À ce titre, 375 000 kilomètres de routes praticables par tous les temps ont été construites et 372 000 kilomètres de routes existantes ont été remis en état, dont ont bénéficié au total 178 000 villages. Le programme a obtenu les résultats suivants :

#### **Élimination de la pauvreté**

D'après un rapport récent, pour chaque million de roupies investi dans des routes rurales, 163 personnes sont sorties de la pauvreté.

#### **Hausse des revenus**

Les revenus des ménages qui ont eu accès aux routes ont augmenté de 50 à 100 %.

#### **Prix des marchés**

Les agriculteurs ont obtenu des meilleurs prix pour leurs produits car ils ont pu accéder directement aux marchés, éliminant ainsi les intermédiaires et réduisant la perte de produits périssables.

#### **Productivité agricole**

Les pratiques agricoles et d'élevage ont été modernisées; des semences, des engrais et des services vétérinaires de meilleure qualité sont devenus disponibles; les rendements du paddy ont pratiquement triplé, passant de 1,5 tonne par hectare en moyenne à 4,2 tonnes.

<b>Emploi en milieu rural</b>	L'accès aux emplois s'est amélioré, de nouvelles (micro) entreprises ont été créées, diversifiant l'économie rurale.
<b>Renforcement des capacités</b>	La formation de la population locale (les entrepreneurs locaux, par exemple) s'est traduite par une hausse des revenus et de nouvelles possibilités d'emploi.
<b>Santé</b>	L'accès aux installations et aux services de santé, aux médicaments et aux fournitures est devenu plus facile.
<b>Éducation</b>	L'accès aux écoles s'est amélioré; le taux d'alphabétisation a augmenté de 10 %; l'écart entre les garçons et les filles s'est réduit, celles-ci pouvant se rendre plus facilement à l'école; les enseignants sont plus disponibles
<b>Effets sociaux</b>	Les communautés et les individus ont gagné en autonomie grâce à la mobilité, qui a intensifié les relations et les visites familiales.
<hr/> <p><i>Source</i> : Projet de développement des routes rurales sous l'égide du Premier Ministre indien et de la Banque mondiale.</p>	

12. Investir davantage dans des programmes intégrés de développement rural, notamment en fournissant un accès adapté à des routes praticables par tous les temps, contribue à éliminer la pauvreté, préparant ainsi la voie à la réalisation, d'ici à 2015, des objectifs du Millénaire sur la pauvreté. Selon le cas, les stratégies et plans nationaux de développement durable doivent veiller à ce que la construction et l'amélioration des routes rurales soient conçues et exécutées avec la participation active des populations concernées. Dans cette entreprise, les populations locales doivent recevoir une formation, une assistance technique et une assistance financière provenant de sources internes et internationales. Les besoins particuliers des pays les moins avancés et des pays en développement sans littoral, notamment en Afrique subsaharienne, ainsi que des petits États insulaires en développement, exigent une attention immédiate.

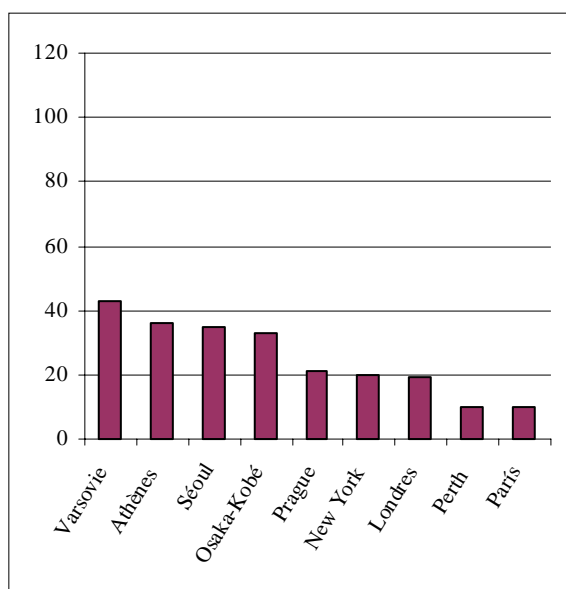
## **B. Favoriser les transports publics urbains au service d'un développement durable**

13. Dans les métropoles et autres grandes villes en pleine expansion des pays en développement, le transport est un problème grave. En effet, les lacunes de la politique d'urbanisme et la médiocrité de l'offre de transports publics entraînent des préjudices économiques liés aux embouteillages, à la forte consommation de carburants et à la pollution atmosphérique, qui s'accompagnent d'atteintes à la santé publique.

14. Le système d'information sur la gestion de l'air (AMIS) mis en place par l'OMS dans le cadre de son programme des Villes-Santé révèle que de nombreuses villes connaissent une mauvaise qualité de l'air et des niveaux de particules, d'oxydes d'azote et d'oxydes de soufre pouvant être jusqu'à quatre fois supérieurs aux niveaux maximaux recommandés. Les figures 1 et 2 offrent un aperçu général de la pollution atmosphérique relevée dans un certain nombre de villes et permettent des comparaisons.

Figure 1  
**Matières en suspension dans l'air : concentrations relevées dans certaines villes de pays de l'OCDE**

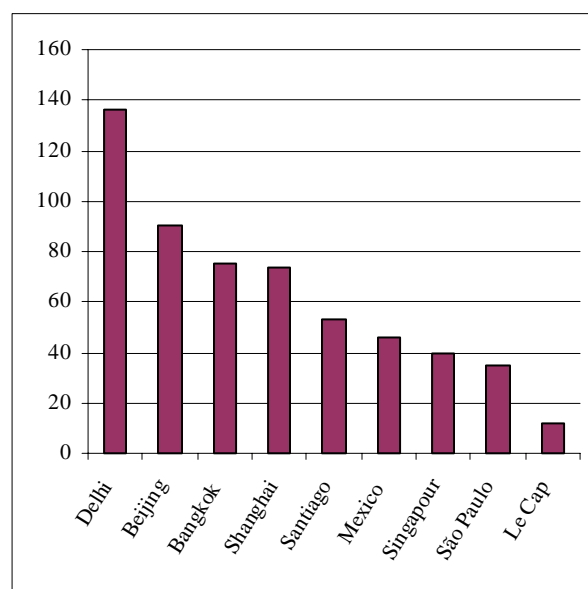
(En microgrammes par mètre cube, 2006)



Source : Banque mondiale, 2010.

Figure 2  
**Matières en suspension dans l'air : concentrations relevées dans certaines villes de pays en développement**

(En microgrammes par mètre cube, 2006)



Source : Banque mondiale, 2010.

15. Face aux problèmes des transports urbains, il est urgent d'adopter des politiques et des mesures globales, cohérentes et efficaces. Il faut notamment : a) améliorer qualitativement et quantitativement l'offre de transports en commun urbains en mettant en place des solutions plus abordables, sûres, saines, fiables, rapides et respectueuses de l'environnement; b) faciliter et encourager les modes de transport non motorisés en centre-ville, y compris la marche et le vélo pour les courts trajets, quand les conditions météorologiques s'y prêtent; c) adopter une réglementation cohérente de l'utilisation des voitures particulières et l'activité des prestataires commerciaux de services de transport urbain (par autobus, minibus, taxi, tricycle ou cyclo-pousse, par exemple); et d) prendre en compte les transports urbains dans les plans d'urbanisme futurs, afin de les rendre plus respectueux de l'environnement en limitant les trajets à effectuer et leur longueur dans les villes qui n'ont pas encore été construites.



16. Dans beaucoup de villes des pays en développement, les autorités municipales sont conscientes des avantages que présentent les services d'autobus express. Au total, 152 villes se sont déjà dotées de tels services, dans lesquels les autobus circulent sur des couloirs réservés parallèles aux autres voies de circulation. Par rapport au tram-train et au métro, ces services présentent l'avantage de nécessiter des investissements nettement plus réduits tout en offrant une grande efficacité. Dans les plus avancés d'entre eux, les voyageurs bénéficient d'autobus climatisés, n'ont pas de marches à monter pour y accéder, peuvent s'acquitter de leur paiement en amont ou en aval du trajet et sont informés, grâce à des systèmes GPS, des temps d'attente estimés et des correspondances possibles. De plus, les services d'autobus express modernes peuvent transporter jusqu'à 10 fois plus de passagers que des bus circulant sur les mêmes voies que les autres véhicules.

17. Les services d'autobus express et les autres systèmes de transport public urbain présentent de nombreux avantages directs et indirects au niveau local, national et mondial. Une étude récente consacrée à la ville de Mexico et dans le cadre de laquelle les coûts et les avantages des services d'autobus express ont été évalués et chiffrés a montré que les avantages du système pour l'ensemble de la collectivité (qui englobaient le temps productif gagné, les problèmes sanitaires évités et les frais de carburant économisés) l'emportaient largement sur ses coûts. De plus, les services d'autobus express et les autres investissements réalisés dans les moyens de transport en commun contribuent à éviter d'importantes émissions de gaz à effet de serre. Plusieurs initiatives, parmi lesquelles le Partenariat pour des transports écologiques à faible émission de carbone, et plusieurs études ont récemment été lancées afin d'examiner la possibilité de faire figurer les services d'autobus express et les autres projets liés au transport public parmi les mesures d'atténuation appropriées au niveau national qui seraient prévues dans le cadre d'un futur accord sur les changements climatiques et d'un futur système d'échange de droits d'émission.

18. Le coût de chaque autobus et de chaque service d'autobus express est modéré, mais il faudrait multiplier d'urgence les systèmes de ce type pour faire face aux problèmes croissants de transport urbain que connaissent les pays en développement et les villes non dotées de tels dispositifs. De nombreux pays en développement ne pourraient s'offrir de services d'autobus express qu'à condition de bénéficier d'une assistance technique et d'un appui financier, et les institutions financières internationales pourraient jouer un plus grand rôle dans la promotion de ces services dans les pays en développement. À noter que ces services peuvent aussi constituer une solution peu coûteuse aux embouteillages que connaissent les villes des pays industrialisés.

19. Par ailleurs, un nombre croissant de villes de pays en développement ont investi dans des systèmes souterrains ou aériens de tram-train, de métro ou de train de banlieue, malgré les investissements initiaux élevés que ces systèmes nécessitent. Pour attirer un plus grand nombre de passagers pendant leur phase de lancement, les nouveaux systèmes de ce type dotés d'un nombre réduit de lignes auraient beaucoup à gagner à proposer des correspondances avec des lignes d'autobus et une tarification unifiée. Du fait de son coût de construction élevé et de son financement privé, le métro reste relativement cher dans de nombreuses villes.

20. L'expérience montre que le secteur privé et les partenariats public-privé peuvent jouer un rôle important dans le financement et la gestion des systèmes de

transport en commun. Néanmoins, il n'est possible de promouvoir le transport public que si ses tarifs restent abordables, y compris pour les populations urbaines défavorisées. Cela peut impliquer de rémunérer ses opérateurs pour les avantages qu'ils génèrent sur les plans de la santé publique, de la situation socioéconomique et de l'environnement.

21. L'instauration, dans des villes telles que Singapour, Londres ou Paris, de zones à circulation tarifée, de voies à péage et d'espaces de stationnement payant a démontré son efficacité sur le plan de la réduction du volume de circulation automobile. Certaines villes, notamment celles où la pollution atmosphérique est un important problème de santé publique, ont mis en place des restrictions temporaires à la circulation des voitures (en fonction du jour de la semaine, de la plaque d'immatriculation ou du nombre d'occupants, par exemple). En outre, les dispositifs tels que les journées sans voiture ou la fermeture temporaire de certaines voies aux automobilistes au profit des cyclistes, des piétons ou de marchés de rue sont de plus en plus fréquents.

22. Si les minibus et les taxis peuvent contribuer à l'encombrement des grands axes, ils peuvent aussi constituer un complément important et utile aux transports en commun et devraient être pris en compte dans la planification des transports urbains. Les taxis sont les véhicules à moteur qui circulent le plus dans les zones urbaines. Dans les villes où la pollution atmosphérique constitue une préoccupation importante, les autorités municipales pourraient envisager de réexaminer leur système d'agrément et d'encadrement des opérateurs de minibus et de taxis afin d'améliorer les services assurés, d'inciter à la modernisation des véhicules et des parcs, de veiller à ce que le carburant soit économisé, de surveiller les tarifs pratiqués, de contrôler la pollution émise par ces véhicules et d'assurer une concurrence suffisante mais non excessive, notamment entre les services publics et privés<sup>1</sup>.

23. Si l'on veut encourager la marche et le cyclisme dans les centres-villes et les zones urbaines, il faut créer suffisamment de pistes cyclables en site propre, afin d'assurer la sécurité des cyclistes. Il faut aussi offrir suffisamment d'espaces de stationnement destinés aux vélos et mettre en place la réglementation nécessaire. Il faut également réorienter les investissements routiers en faveur de voies accueillant aussi les modes de transport non motorisés. Les villes sont de plus en plus nombreuses, y compris dans les pays en développement, à avoir lancé des systèmes de location de vélos. Comme la location de voitures à court terme et le covoiturage, ces systèmes contribuent à une mobilité plus respectueuse de l'environnement.

24. Dans le domaine du transport, les décisions relatives aux politiques, aux infrastructures et aux services relèvent, dans une large mesure, de la compétence des municipalités et des autres autorités locales. Depuis 1990, le Conseil international pour les initiatives écologiques locales aide ces autorités à partager leurs données d'expérience, notamment sur la question des transports. L'initiative C40 cities, qui

---

<sup>1</sup> Les politiques pouvant être envisagées pour rendre le transport urbain plus respectueux de l'environnement en modernisant les parcs de minibus et de taxis et en les rendant moins polluants et l'expérience pratique acquise en la matière feront l'objet d'une réunion intersessions d'un groupe régional d'experts coorganisée par le programme de génie des transports de l'Institut Alberto Luiz Coimbra de l'Université fédérale de Rio de Janeiro et le Département des affaires économiques et sociales du Secrétariat de l'ONU. Cette réunion se tiendra à Rio de Janeiro (Brésil) au mois d'avril 2011.

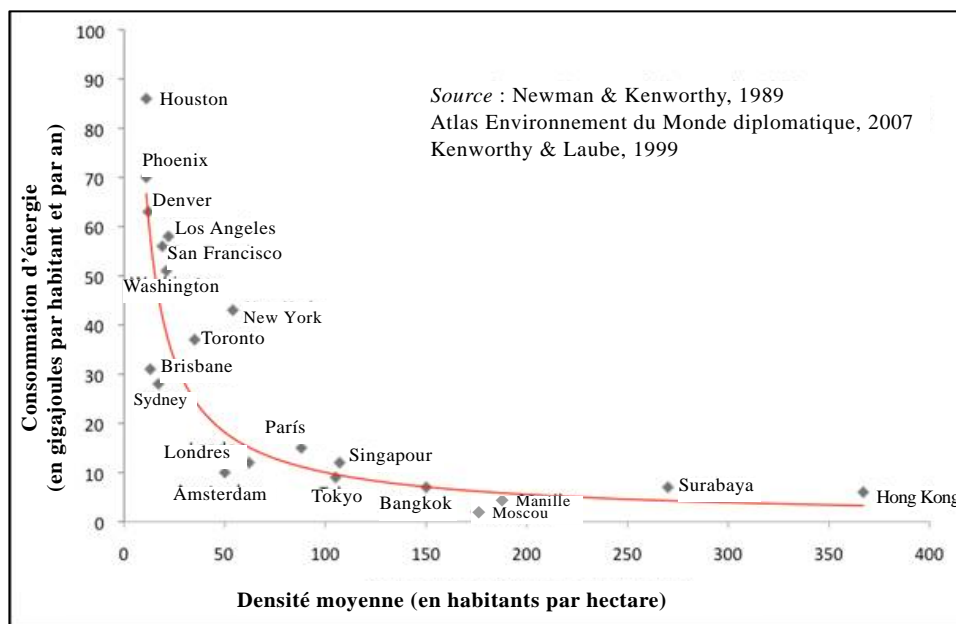
bénéficie du soutien de la Clinton Climate Initiative, reflète elle aussi le rôle important que les villes ont à jouer pour concevoir des moyens de transport ménageant l'environnement et atténuer ainsi les changements climatiques.

25. Il faut tenir pleinement compte des considérations liées à l'environnement et au transport dans l'urbanisme et mettre en place les politiques et réglementations requises. Il est tout particulièrement important d'aborder de front les questions d'urbanisme et de transport, dans la mesure où l'urbanisation est amenée à soulever des problèmes croissants. La population mondiale devrait continuer de s'accroître, notamment dans les pays en développement. Dans le même temps, l'exode rural devrait se poursuivre dans la plupart de ces pays. D'ici à 2025, les villes existantes et nouvelles devront accueillir un milliard d'habitants supplémentaires. Un urbanisme bien pensé s'impose donc.

26. Pour être viables d'un point de vue économique, les systèmes de transport en commun ont besoin d'une densité de population et d'une demande minimales. Pour que ces conditions soient réunies, il faut jouer sur l'occupation des sols, miser sur un urbanisme mixte et assurer une densité de population moyenne à élevée le long de grands couloirs de circulation.

Figure 3

### Densité urbaine et consommation d'énergie liée aux transports



27. La figure 3 met en évidence l'existence d'un lien clair entre la densité de la population et la consommation d'énergie par habitant à des fins de transport. Plus la population urbaine est dense, moins chaque habitant consomme d'énergie pour ses déplacements. Pour préparer le long terme, les urbanistes pourraient viser, dans les zones résidentielles urbaines, des densités de population supérieures à 50 habitants par hectare. Dans ce cas, la consommation annuelle d'énergie dans les transports devrait s'établir à moins de 20 gigajoules par habitant, sous réserve qu'il y ait une bonne offre de transports en commun et que la population ait recours, pour au moins

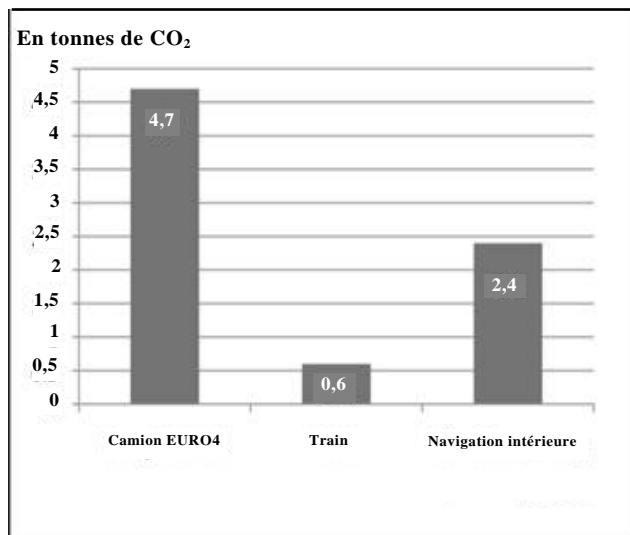
40 % de ses déplacements, à des modes de transport non motorisés ou aux transports en commun.

28. Pour mettre en œuvre des politiques d'urbanisme écologiquement plus rationnelles et des modèles de transport urbain efficaces et économes en énergie, il est essentiel de faire en sorte que les experts poursuivent leur dialogue et de renforcer les capacités des pays en développement sur le plan de l'évaluation et de la formation des professionnels chargés de l'urbanisme et de la planification des transports.

### C. Encourager les changements au niveau des modes de transport

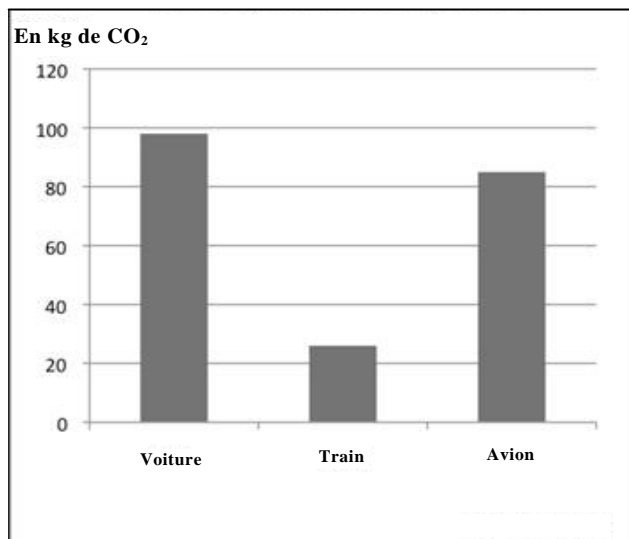
29. La poursuite attendue de la croissance démographique et de l'activité économique aura pour effet d'accroître de manière significative la mobilité et donc la demande de moyens de transport, en particulier dans les pays en développement. Par conséquent, la viabilité des systèmes de transport exigera des efforts coordonnés pour encourager systématiquement des changements au niveau des mode de transport, privilégiant les transports publics par rapport aux transports privés et les véhicules à faible émission de carbone par rapport aux modes de transport gros consommateurs d'énergie.

Figure 4  
Émissions de CO<sub>2</sub> liées au transport  
de marchandises (pour 100 tonnes de cargaison  
sur le trajet Bâle-Rotterdam, 700 km)



Source : Union internationale des chemins de fer (UIC) 2008.

Figure 5  
Émissions de CO<sub>2</sub> liées au transport  
de personnes (pour un passager trajet  
sur le Berlin-Francfort, 545 km)



Source : Union internationale des chemins de fer (UIC) 2008.

30. Dans les zones urbaines à forte densité de population et dans le centre des villes, la marche, le vélo et les transports en commun devraient être privilégiés, grâce à des infrastructures et un soutien allant dans ce sens. Pour le transport d'un grand nombre de passagers ou de marchandises sur de longues distances ou entre centres urbains, les chemins de fer et la navigation intérieure sont souvent des solutions préférables sur le plan écologique.

31. Là où existent des infrastructures et des moyens de transport adaptés, les chemins de fer et la navigation intérieure constituent des options à faible émission de carbone pour le transport de passagers ou de marchandises. En Europe, on consomme entre 3 et 10 fois moins de dioxyde de carbone en voyageant par le train que par la route ou par avion. Alors que le rail représente entre 7 et 10 % du marché du transport, sa contribution aux émissions de CO<sub>2</sub> du secteur des transports dans l'Union européenne est inférieure à 2 %. En outre, dans le cadre des politiques et programmes de promotion du développement durable au niveau de l'Union européenne, le rail s'est engagé à réduire de 30 % ses émissions de CO<sub>2</sub> sur la période allant de 1990 à 2020.

32. Dans la perspective d'une hausse continue de la demande de transport, les autorités ferroviaires brésiliennes, chinoises, indiennes et d'autres pays en développement investissent actuellement dans la modernisation et l'expansion de leur réseau, notamment au moyen de liaisons par trains très modernes ou à grande vitesse entre leurs grands centres urbains, ou se préparent à le faire. La construction de nouvelles voies ferrées peut être très onéreuse mais peut aussi à long terme avoir d'importantes retombées positives dans les domaines économique, social et écologique. Les possibilités offertes par une plus grande coopération internationale et Sud-Sud dans la construction de liaisons modernes entre villes par trains à grande vitesse doivent être explorées plus avant, y compris pour les liaisons ferroviaires transfrontalières.

33. Là où existent des infrastructures fluviales et maritimes adéquates et les débits sont suffisants, la navigation fluviale et côtière peut satisfaire la demande de transport, avec des coûts de fonctionnement et des prix souvent relativement bas. L'accroissement de la taille des embarcations et du recours à des barges et péniches en convois poussés peut faire du transport fluvial et côtier un mode de transport bon marché et relativement durable, en particulier pour les marchandises en vrac et les conteneurs. Il faut toutefois strictement réglementer les émissions de CO<sub>2</sub>, afin de limiter la pollution atmosphérique due à la combustion de fioul lourd, et soigneusement évaluer la vulnérabilité aux changements climatiques du transport par voie navigable intérieure<sup>2</sup>. Dans les petits États insulaires en développement, les infrastructures de transport, notamment les ports et les routes du littoral, sont vulnérables aux catastrophes naturelles telles que les tsunamis, ainsi qu'aux effets des changements climatiques.

---

<sup>2</sup> Pour un exposé détaillé sur un transport fluvial durable, consulter P. Gernot, « Transport durable : étude de cas sur la navigation sur le Rhin » (*Forum sur les ressources naturelles*, vol. 34, n° 4, novembre 2010), p. 236 à 254.

## **D. Améliorer les technologies et les réseaux de transport**

34. Il faut d'urgence accroître les investissements publics et privés dans la recherche-développement, en vue de la mise au point de nouvelles technologies de transport à faible émission de carbone et du transfert de ces technologies aux pays en développement.

35. La plupart des pays qui possèdent une industrie automobile ont adopté des réglementations visant à limiter les émissions polluantes des véhicules, à diminuer leur consommation de carburants et à améliorer la qualité de ces carburants. Bien que les normes, les réglementations et les méthodes d'évaluation diffèrent selon les pays, les objectifs sont identiques et consistent essentiellement à : a) ralentir la hausse de la consommation de carburants; b) réduire la dépendance vis-à-vis des importations d'énergie; et c) préserver la qualité de l'air en milieu urbain. L'expérience montre que l'imposition de normes obligatoires en matière d'économie d'énergie et l'obligation de soumettre les véhicules à des inspections régulières, comprenant notamment un contrôle de leurs émissions de gaz polluants, peuvent être un moyen efficace de ralentir la hausse de la consommation de carburants et d'améliorer la qualité de l'air en milieu urbain, pourvu que l'application des réglementations adoptées soit effectivement approuvée et contrôlée.

36. En mai 2009, le Président des États-Unis d'Amérique a approuvé une nouvelle politique nationale visant à la fois à accroître les économies d'énergie et à réduire les émissions de gaz à effet de serre et s'appliquant à tous les véhicules neufs – voitures et camions – vendus sur le territoire américain. Les nouvelles normes concernent les modèles qui seront produits dans les années 2012 à 2016 et visent à imposer d'ici à 2016 une consommation moyenne d'environ 6,63 litres aux 100 kilomètres, ce qui permettrait d'économiser 1,8 milliard de barils de pétrole pendant la même période, soit une amélioration moyenne du rendement du carburant de plus de 5 % par an et une réduction des émissions de gaz à effet de serre d'environ 900 millions de tonnes.

37. L'Initiative mondiale pour les économies de carburant et le Partenariat mondial Économie de carburant « 50by50 » ont été lancés avec la participation du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) dans le but d'encourager la recherche, le débat et l'action pour favoriser les économies de carburant dans le monde. L'Initiative est un moyen important pour les principaux constructeurs d'automobiles d'avoir des échanges stratégiques et pour les pays en développement de recevoir un soutien en vue de l'élaboration de leurs propres politiques d'économie de carburants.

38. Le Partenariat pour des carburants et véhicules propres du PNUE a aidé avec succès de nombreux pays en développement à réduire la pollution atmosphérique due à la circulation automobile, par la promotion du carburant sans plomb et à faible teneur en soufre et des véhicules répondant à des normes strictes de propreté. L'imposition de normes de qualité pour les carburants et les avancées technologiques peuvent permettre de réduire sensiblement la pollution atmosphérique en milieu urbain. Dans de nombreux pays en développement, notamment dans leurs grandes villes, la qualité de l'air reste souvent inférieure aux normes de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS).

39. Certains pays en développement importent de nombreux véhicules d'occasion, parfois des modèles anciens peu sûrs et peu économiques. La réglementation du

marché des véhicules d'occasion est un important outil de politique environnementale, en particulier pour les pays en développement.

40. Le gaz naturel comprimé peut remplacer utilement les moteurs diesel pour la circulation en milieu urbain. Il produit relativement peu d'émissions, notamment en oxyde d'azote. Les moteurs au gaz naturel présentent aussi l'avantage d'être nettement moins bruyants, de produire 25 % de CO<sub>2</sub> en moins que les autres carburants tout au long de leur cycle de vie et d'utiliser une ressource relativement abondante dans le monde. Le prix relativement modeste du gaz naturel permet également de réduire les coûts d'exploitation. Dans de nombreux pays, il est utilisé pour alimenter les autobus, les taxis et d'autres véhicules urbains.

41. Les biocarburants produits de façon durable peuvent aussi contribuer à la diversification des sources d'énergie. Ils représentent actuellement environ 2 % de la consommation mondiale de carburant dans les transports. Un nombre croissant de pays soutiennent leur production de biogazole et d'éthanol au moyen de subventions, d'abattements fiscaux et de réglementations imposant l'ajout de biocarburant à l'essence ou au gazole, mais seuls quelques-uns d'entre eux ont les conditions climatiques favorables et les ressources naturelles nécessaires à la production de biocarburants à grand échelle.

#### Encadré 3

#### **Diversification des carburants pour véhicules à moteur : le programme éthanol au Brésil**

Depuis de nombreuses années, le Gouvernement brésilien fait de gros efforts pour promouvoir les énergies renouvelables, y compris la production et l'utilisation de biocarburants. Aujourd'hui, ce pays compte environ 325 usines opérationnelles, où se traitent chaque année 425 millions de tonnes de canne à sucre, dont la moitié sert à la production d'éthanol. Certaines installations produisent du sucre, de l'éthanol et de l'électricité à partir de la bagasse. Près des deux tiers de l'éthanol est produit dans l'État de São Paulo, où sont situées la plupart des usines. En 2006, environ 17,8 milliards de litres d'éthanol ont été produits, sur une superficie totale de 2,9 millions d'hectares. Au Brésil, le programme éthanol permet de remplacer, à des prix très compétitifs, environ 40 % de l'essence utilisée par le parc de véhicules à moteur du pays. Il a contribué notablement au développement économique de certaines régions et à la réalisation d'économies en devises étrangères, mais aussi à la réduction des émissions de gaz à effet de serre du pays.

*Sources* : Rodrigo Augusto Rodrigues et José Honório Accarini, « Brazil's biodiesel program » (2008); et José Goldemberg, « The Brazilian biofuels industry » (2008).

42. Ces dernières années, de plus en plus de constructeurs ont annoncé ou entamé la production de véhicules hybrides ou électriques, conçus principalement pour la conduite en ville. En Chine et dans un nombre croissant d'autres pays, le vélo électrique a gagné en popularité. Les véhicules électriques sont silencieux, ils ne produisent aucune émission là où ils sont utilisés et sont par conséquent prisés pour

un usage en intérieur (par exemple dans les hôpitaux, les aéroports, les palais d'exposition ou tout autre cadre similaire), et dans des zones naturelles protégées. Plusieurs constructeurs automobiles ont également fait des essais concluants et des démonstrations sur les technologies de piles à combustible fonctionnant à l'hydrogène et ne produisant aucun gaz à effet de serre.

43. Lorsqu'on évalue les solutions existantes pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, il importe de prendre en compte leurs conséquences sur la totalité du cycle du carbone. L'électricité et l'hydrogène peuvent être très utiles pour décarboner les réseaux énergétiques servant aux transports, à condition d'être produits d'une façon qui contribue réellement à la réduction de la quantité de carbone produit tout au long du cycle. Leur généralisation pour propulser les véhicules des particuliers ne sera viable à long terme que si les systèmes à venir font davantage appel aux sources d'énergie renouvelables.

44. De même, la généralisation progressive des véhicules électriques ne contribuera au développement durable que si les batteries embarquées sont bon marché et si les quantités croissantes de lithium nécessaires à leur fabrication sont produites de manière écologique.

45. La réunion du Groupe d'experts de haut niveau sur l'exploitation du lithium en Amérique latine, organisée conjointement par la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes et le Département des affaires économiques et sociales du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies à Santiago en novembre 2010 sur le thème « Nouvelles questions et nouvelles possibilités », a été l'occasion d'échanger des informations et d'analyser de façon exhaustive les aspects économiques, sociaux et environnementaux de la production de carbonate de lithium. On a conclu à cette occasion qu'il était possible d'extraire du lithium de marais salants et d'autres étendues d'eau salée d'une manière écologique à l'aide de diverses technologies. D'importants gisements existeraient dans le monde, notamment dans ce qu'on appelle le « triangle du lithium », comprenant le Chili, l'Argentine et l'État plurinational de Bolivie. On a également conclu qu'aucune pénurie n'était à craindre dans la production mondiale de lithium, tout en appelant les pays producteurs de piles au lithium à mettre en place sans tarder des systèmes de recyclage adéquats et à adapter la législation correspondante.

46. Il est urgent d'innover afin de rendre les transports plus sûrs, rapides, économiques et écologiques. Les nouvelles technologies de l'information, telles que le système de positionnement universel (GPS), et les systèmes perfectionnés de gestion des transports comme les « autoroutes intelligentes », présentent de nombreuses possibilités de faciliter les flux circulatoires, réduire la pollution et améliorer la sécurité. Davantage d'incitations devraient être fournies pour stimuler l'innovation au niveau local dans les pays en développement.

47. Les carburants propres, les véhicules innovants et les technologies de pointe en matière d'information sont surtout disponibles dans les pays industrialisés. Dans la plupart des pays en développement, le capital nécessaire au financement de la recherche-développement sur ces technologies est soit inexistant, soit insuffisant. Les technologies du transport propre devront être beaucoup plus systématiquement partagées et transférées aux pays en développement pour que l'objectif consistant à mettre en place des systèmes de transport durables pour tous puisse être atteint.



## **E. Améliorer la sécurité des transports**

48. La sécurité est un aspect important des transports conçus dans une optique durable. Chaque année dans le monde, 1,2 million de personnes sont tuées et 50 millions sont blessées dans des accidents de la route et environ 90 % de ces accidents se produisent dans des pays à revenu faible ou intermédiaire. Selon l'Organisation mondiale de la Santé, les pertes économiques occasionnées par les blessures dues aux accidents de la route sont estimées à 518 milliards de dollars par an et coûtent aux gouvernements entre 1 et 3 % du produit national brut. Si des mesures ne sont pas prises immédiatement, les accidents de la route deviendront d'ici à 2030 la cinquième cause de décès dans le monde.

49. Lors de sa soixante-quatrième session, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté la résolution 64/255 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, dans laquelle elle a accueilli favorablement la déclaration adoptée à l'issue de la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, tenue à Moscou les 19 et 20 novembre 2009, et proclamé la décennie 2011-2020 « Décennie d'action pour la sécurité routière ». Tous les États Membres ont été invités à arrêter leurs propres objectifs nationaux de réduction du nombre des victimes d'accidents de la circulation, à formuler des stratégies nationales et à mettre en application les réglementations nécessaires, y compris celles concernant le port de la ceinture de sécurité, les sièges pour enfants, le port du casque, la conduite en état d'ivresse et l'excès de vitesse. L'enregistrement des véhicules et des conducteurs, la formation et les inspections périodiques sont des éléments essentiels de la sécurité routière.

## **III. Amélioration des conditions favorables à l'application**

### **A. Augmentation des investissements dans l'infrastructure et les services de transport**

50. La mondialisation et l'augmentation des échanges commerciaux ne pourront se poursuivre durablement sans une augmentation des investissements dans les moyens et services de transport. L'infrastructure des transports publics ainsi que son entretien et son développement sont financés en grande partie sur le budget de l'État et des administrations territoriales et locales et par le secteur privé. Outre les banques nationales de développement et les sociétés de développement des transports, les institutions financières internationales sont elles aussi appelées à accroître leur participation.

51. Les crédits et les financements de projets classiques accordés par le Groupe de la Banque mondiale et les banques régionales de développement sont traditionnellement plutôt consacrés au réseau routier qui en moyenne représentait environ 75 % ou plus du financement de projets dans ce secteur. Au cours de l'exercice 2010, la Banque mondiale a accordé au secteur des transports 9,4 milliards de dollars de crédits, ce qui représente une augmentation de 43 % par rapport à 2009. Le Groupe de la Banque mondiale a récemment adopté une nouvelle stratégie de financement des transports dans laquelle la sécurité, les réseaux urbains et les aspects écologiques et sociaux devraient jouer un plus grand rôle. À l'heure actuelle, la Banque mondiale soutient plus de 200 projets dans le secteur des

transports dans les pays en développement pour un engagement net total de plus de 34 milliards de dollars, soit 21 % du portefeuille de projets de la Banque.

52. Le financement de la lutte contre les émissions de carbone dans le secteur des transports est généralement limité. Il s'avère très difficile d'élaborer une méthode permettant de déterminer et de quantifier le potentiel d'atténuation de politiques et de projets spécifiques. Par ailleurs, les données manquent souvent pour quantifier, signaler et vérifier les effets des mesures d'atténuation. L'appui au financement de la lutte contre les émissions de carbone dans le cadre du transport durable est donc resté jusqu'à présent très limité bien que le transport soit la source d'émissions de gaz à effet de serre qui se développe le plus rapidement. De même, les crédits alloués par le Fonds pour l'environnement mondial à des projets dans le secteur des transports restent très limités. Il est donc urgent d'accroître l'appui financier aux investissements destinés aux moyens de transport à faible émission de carbone dans les pays en développement.

53. De nombreux projets d'infrastructure de transport à grande échelle ont récemment été achevés et de nombreux autres sont en cours de réalisation ou en projet, qu'il s'agisse de la construction de routes et d'autoroutes, de voies ferrées, de ponts et de tunnels, de ports de mer, de ports secs, d'aéroports, de canaux, de voies navigables et d'oléoducs. La planification technique et financière complète et ouverte, comprenant des évaluations détaillées des incidences sociales et environnementales, reste essentielle pour garantir la durabilité à long terme de ces investissements.

54. La planification de systèmes de transport durable, comportant des couloirs de transport transfrontaliers sur de longues distances, nécessite une intégration multimodale bien coordonnée. La construction de nouveaux ports ou aéroports ou l'extension des ports ou aéroports existants doit être accompagnée de la modernisation appropriée de l'infrastructure de transport et de services dans l'arrière-pays.

55. Les technologies des transports et les échanges commerciaux évoluent. Avec l'augmentation rapide du trafic aérien, les capacités des aéroports situés en centre-ville deviennent rapidement insuffisantes et de nombreux ports de centre-ville manquent de place pour s'adapter au développement de la conteneurisation. Toutefois, le déplacement des activités de transport peut ouvrir des perspectives attrayantes d'aménagement urbain, par exemple par la transformation d'anciens quais et hangars en zones et installations résidentielles, commerciales ou récréatives.

56. La planification et la construction d'infrastructures de transport doivent anticiper d'éventuels futurs changements à long terme. Les variations du niveau de précipitations, les sécheresses, les inondations ou l'élévation du niveau de la mer peuvent avoir des incidences sur le transport fluvial, les voies de navigation, les canaux et les ports. Il est donc essentiel de gérer l'eau d'une manière adaptée et durable d'un point de vue écologique.

57. Quatre-vingt-dix pour cent du volume du commerce mondial est transporté par bateau. Depuis 20 ans, la taille et la capacité moyennes des nouveaux navires ne cessent d'augmenter. Le transport par bateau est relativement efficace et la consommation d'énergie et les émissions de CO<sub>2</sub> par unité de fret transportée sont plutôt basses. Toutefois, il faudrait améliorer la qualité des carburants. Plusieurs

pays, dont le Panama, investissent actuellement dans le développement de l'infrastructure de transport pour faciliter le commerce mondial. Une fois les travaux terminés, l'élargissement du Canal de Panama améliorera de manière appréciable le transit des bateaux, y compris des très gros navires.

58. La fonte des glaces polaires pourrait ouvrir de nouvelles voies de navigation en Arctique pour la marine marchande, réduisant ainsi de 4 000 milles nautiques (7 300 km) la distance entre les ports d'Asie du nord-est et ceux d'Europe du nord ou centrale ou de la côte est de l'Amérique du nord. Une nouvelle étude internationale collaborative pourrait participer à l'évaluation des éventuels futurs avantages et des mesures de protection écologiques nécessaires.

59. Le nombre des déplacements liés au tourisme national et international augmente rapidement, en créant des emplois et des possibilités de revenu. Toutefois, on associe souvent le tourisme à une consommation élevée d'énergie. Avec le développement de la sensibilisation à l'écologie, les formes de voyage et de loisirs respectueux de l'environnement, comme les randonnées, le cyclisme et la navigation, sont de plus en plus plébiscités dans un nombre croissant de pays. C'est particulièrement le cas en Europe, où les investissements publics consacrés aux infrastructures nécessaires, comme la création de sentiers de randonnée sur des courtes ou des longues distances, de pistes cyclables et d'autres installations de loisirs, sont particulièrement avancés. L'agrotourisme et l'écotourisme peuvent contribuer de manière appréciable à la revitalisation de l'économie des zones rurales et périphériques, et participer ainsi au développement durable.

## **B. Renforcement de la cohérence des politiques, de l'intégration et de la participation des parties prenantes**

60. La plupart des gouvernements ont à leur disposition de nombreuses options et de nombreux outils pour agir directement ou indirectement sur les décisions prises par le milieu des affaires et les consommateurs en matière de transport et de mobilité. Il est essentiel de veiller à ce que ces politiques, y compris les politiques fiscales telles que l'imposition et l'octroi de subventions, soient mises en œuvre d'une manière cohérente et homogène.

61. La décision d'investir dans le secteur du transport est souvent décentralisée et les différents éléments du système relèvent de la responsabilité des secteurs local, régional et national et d'institutions parapubliques. La collaboration entre les administrations est essentielle pour veiller à la rationalité de la planification économique et des investissements, en particulier lorsque les administrations ont des missions, objectifs et programmes différents.

62. Au total, 22 pays d'Asie ont ratifié, en août 2010, la Déclaration de Bangkok pour 2020 : objectifs pour le transport durable pour 2010-2020, qui dresse la liste de 20 actions visant à développer de manière cohérente et complète le transport durable dans la région, y compris par l'amélioration de l'accès aux biens et services, l'augmentation de la part modale des transports non motorisés, des transports publics, des trains et des bateaux, et la réduction de l'énergie et de l'intensité des émissions des divers modes de transport<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Disponible en ligne à l'adresse suivante : [www.uncred.or.jp](http://www.uncred.or.jp).

63. Dans la région de la Commission économique pour l'Europe, le Programme paneuropéen pour les transports, la santé et l'environnement réunit les représentants gouvernementaux des ministères concernés et d'autres acteurs. Le programme de travail pour la période 2009-2014 consiste à appuyer les mesures nationales et la coopération internationale en vue de mettre en place une plate-forme pour : a) attirer et soutenir les investissements dans les transports respectueux de l'environnement et de la santé; b) renforcer les capacités en vue d'une meilleure intégration des politiques en matière de transport, de santé et d'environnement; c) partager et diffuser les bonnes pratiques; d) renforcer les mécanismes de surveillance et d'établissement de rapports dans la mise en œuvre.

64. De nombreux outils de politique fiscale, dont l'imposition et les subventions, peuvent influencer de façon importante sur les coûts et les prix des carburants, le prix des transports et des véhicules et ils devraient donc être appliqués de manière cohérente et homogène, conforme aux exigences du marché. Il faut avant tout éviter les situations dans lesquelles les incidences d'une mesure s'opposent aux effets recherchés d'une autre.

65. On croit souvent que les investissements dans les transports publics, y compris les transports publics urbains, et leur entretien nécessitent des subventions importantes, dont certaines ne seraient pas toujours justifiées. Or, dans le débat sur les politiques suivies, il est rarement question de nombreuses subventions importantes et cachées dont profitent les voitures particulières dans les villes<sup>4</sup>.

66. Les transports en commun, et notamment les bus, sont souvent considérés comme les « véhicules des pauvres ». Il est essentiel de veiller à ce que les transports publics soient sûrs, propres, rapides, écologiques et économiques. Dans l'idéal, le prix des transports publics devrait être inférieur au coût marginal de l'utilisation des voitures particulières. Ce n'est qu'à ces deux conditions que les transports en commun deviendront le moyen de transport préféré des uns et des autres.

67. L'élaboration de politiques en matière de transport tend à avoir des incidences sur les intérêts de nombreuses parties prenantes qui pourraient être pour ou contre certaines politiques ou certains projets de transport spécifiques. Des processus de décision transparents, inclusifs et participatifs sont essentiels pour veiller à ce que les décisions en matière de politiques et de projets reçoivent finalement l'approbation et le soutien du public. Quand le public tire un net avantage d'une politique ou d'un projet de transport public ou d'infrastructure, les personnes lésées devraient toujours être dédommagées d'une manière équitable et transparente.

### **C. Encourager le commerce international et la coopération en matière de transports**

68. Étant donné les difficultés inhérentes à leur situation géographique, caractérisée par l'absence d'accès direct au commerce maritime, les pays en développement sans littoral se trouvent pénalisés sur la voie du développement. Ces difficultés sont aggravées par l'éloignement des principaux marchés internationaux,

---

<sup>4</sup> Voir Conseil international pour les initiatives écologiques locales, « Hidden subsidies for urban car transportation: public funds for private transport » (Fribourg, Allemagne, Secrétariat européen du Conseil international pour les initiatives écologiques locales, 2005).

de fastidieuses procédures de transit, l'insuffisance de l'infrastructure de transport et les aléas liés à la qualité des institutions des pays de transit riverains de la mer. Ces difficultés n'ont pas seulement une incidence sur la croissance économique mais aussi des répercussions majeures sur les aspects sociaux et environnementaux du développement et notamment sur la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement.

69. Le Programme d'action d'Almaty : Répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit, adopté en 2003, a pour but général de former des partenariats afin d'apporter une solution aux problèmes particuliers des pays en développement sans littoral. Le Programme constate le lien direct qui existe entre transport, commerce international et croissance économique d'une part, et réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement d'autre part. Il vise à assurer une intégration plus complète et effective des pays en développement sans littoral dans l'économie mondiale par la mise en œuvre, de la part de toutes les parties concernées, d'actions spécifiques dans cinq secteurs prioritaires, à savoir : a) les problèmes fondamentaux de politiques de transit; b) la création d'infrastructures et leur entretien; c) le commerce international et la facilitation des échanges; d) les mesures de soutien internationales; et e) la mise en œuvre et l'examen.

70. Conformément aux dispositions des résolutions pertinentes de l'Assemblée générale, y compris la résolution 64/214, les développements ayant des incidences sur le transit et les transports terrestres dans et à partir de 30 pays en développement sans littoral d'Afrique, d'Asie et d'Amérique latine sont régulièrement examinés par le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement et le secrétariat de la CNUCED. Plusieurs études récentes ont montré que de nombreux pays en développement sans littoral, qui exportent peu d'articles manufacturés, étaient les plus gravement touchés par la récente crise financière et économique.

71. Les petits États insulaires en développement et leurs perspectives de développement durable ont également souvent subi les conséquences négatives des économies d'échelle dans le commerce et les transports, qui se traduisent par une augmentation des coûts de transport par unité et une réduction du volume des échanges commerciaux. Il est fréquent que le faible volume des échanges commerciaux ne justifie pas des investissements dans les technologies et l'infrastructure de transport. Afin d'apporter une solution à ces difficultés intimement liées, les petits États insulaires en développement ont besoin d'un appui international immédiat et substantiel, dont le maintien des préférences commerciales pour leurs exportations, des subventions ou des moyens de financement accordés à des conditions de faveur pour les transports, les équipements de technologies de l'information et des communications ainsi que d'une aide pour accélérer l'utilisation des énergies renouvelables, rendre le tourisme écologiquement viable et tirer un meilleur profit des cultures insulaires.

72. Les accords intergouvernementaux portant sur les réseaux de transport routier et ferroviaire transfrontaliers et les accords d'aide au commerce correspondants, tels que ceux qui sont accordés par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale et la Commission économique pour l'Europe, ont joué un rôle important dans le

renforcement du développement durable et de la coopération au niveau régional. Des efforts identiques ont été proposés dans le cadre de la collaboration intergouvernementale et interinstitutions en Afrique en vue d'élaborer et de conclure un accord intergouvernemental sur une grande route transafricaine.

73. Après les travaux préparatoires réalisés sous les auspices de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer a été adoptée par l'Assemblée générale en décembre 2008. La Convention, qui doit être ratifiée par 20 pays pour entrer en vigueur, a été ouverte à la signature au cours d'une conférence spéciale tenue à Rotterdam (Pays-Bas), en septembre 2009 et elle est connue sous le nom de « Règles de Rotterdam ». Les décideurs devront prendre en considération les avantages de la Convention et dire si elle est conforme à leurs attentes.

#### **D. Emploi, développement et reprise durable de l'économie**

74. Le secteur des transports emploie des millions de personnes à l'échelle mondiale. Toutes les branches de l'industrie qui s'y rattachent, comme l'industrie automobile, de même que la situation de l'emploi dans l'ensemble du secteur, ont été gravement touchées par la crise financière et économique mondiale de 2009 qui a fait baisser la production mondiale et les échanges internationaux et a entraîné une chute brutale des exportations, ces phénomènes ayant d'abord affecté les pays développés puis les pays en développement. En conséquence, de nombreuses personnes travaillant dans le secteur des transports ont perdu leur emploi et ont été privées de revenu. Bien que les interventions des gouvernements sous forme de plans de relance destinés à favoriser la reprise au détriment des déficits budgétaires semblent avoir évité le pire à court terme, il reste difficile d'évaluer les conséquences à long terme de la crise sur le secteur des transports.

75. Certains économistes pensent que de nouveaux plans de relance pourraient être nécessaires à la reprise progressive de l'économie mondiale. Afin de renforcer le développement durable dans son ensemble, il est capital qu'une part croissante des financements affectés à la relance servent à développer et à utiliser les réseaux de transports publics et les technologies plus « propres », plutôt qu'à financer uniquement les travaux de construction d'ouvrage prêts à commencer immédiatement. Les programmes de relance économique devraient offrir des possibilités de créer de nouveaux « emplois verts » dans le secteur des transports<sup>5</sup>.

#### **E. Changements climatiques et politiques des transports**

76. Il est important de découpler transports et consommation d'énergie afin d'atténuer les effets des changements climatiques et d'améliorer l'efficacité des services. Compte tenu de l'instabilité des cours mondiaux des ressources énergétiques, il est utile d'élaborer de nouveaux carburants produits de façon écologiquement rationnelle, notamment le gaz naturel comprimé, l'éthanol et le

---

<sup>5</sup> Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), réunion du Conseil de l'OCDE au niveau des ministres, Paris, 27-28 mai 2010, *Rapport intérimaire de la stratégie pour une croissance verte : Concrétiser notre engagement en faveur d'un avenir durable*.

biodiesel, pour diversifier encore l'ensemble des carburants utilisables. Il serait également nécessaire de recourir à des carburants fossiles moins polluants.

77. Il est possible de ralentir la progression projetée des émissions de gaz à effet de serre et de favoriser le développement durable en poursuivant la modernisation des technologies utilisées dans les transports et en redéfinissant la notion de mobilité, notamment en l'associant à celle d'offre de services et à une gestion respectueuse du climat.

78. La Commission économique pour l'Europe et son Comité des transports intérieurs ont créé le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules qui gère trois importants accords internationaux, conclus respectivement en 1958, 1997 et 1998, relatifs à l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces, aux contrôles techniques périodiques et aux dispositions techniques générales s'appliquant aux véhicules à roues. Le Forum mondial et ses six groupes de travail auxiliaires, Pollution et énergie, Dispositions générales de sécurité, Freinage et roulement, Éclairage et signalisation lumineuse, Bruit et Sécurité passive redoublent d'efforts pour mettre au point des méthodes communes à tous les pays, des tests réguliers et des systèmes de mesure applicables aux véhicules légers, notamment en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>. Les pays constructeurs de véhicules à moteur, notamment les pays en développement tels que l'Afrique du Sud, le Brésil, la Chine, l'Inde, la Malaisie, le Mexique et la Thaïlande, participent activement aux séances du Forum, concourant de façon significative à rendre le secteur des transports plus respectueux de l'environnement.

79. Les programmes et les mesures délibérés visant à compenser les activités de transport génératrices d'oxyde de carbone par l'achat d'unités de réduction des émissions peuvent efficacement appuyer la stratégie « évitement-évolution-progrès » qui est la voie d'accès au transport durable. Les achats libres de crédits d'émission de dioxyde de carbone par des sociétés privées peuvent contribuer à financer ou cofinancer la protection de l'environnement ou des projets de réduction des émissions de gaz à effet de serre, y compris les pays en développement. Une trentaine de compagnies aériennes, de nombreux voyagistes et un nombre croissant de chaînes hôtelières offrent des services sans effet net sur les émissions de dioxyde de carbone. Le développement du tourisme durable devra systématiquement inclure une compensation des émissions de carbone.

80. Le soutien financier hors budget apporté par les pays donateurs a également permis à l'Organisation des Nations Unies d'organiser certaines de ses conférences sans effet ou avec effet réduit sur les émissions de carbone, plus particulièrement les conférences mises en place par le secrétariat de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et le Programme des Nations Unies pour le développement. La Commission pourrait juger bon d'examiner une décision préconisant que le secrétariat veille, aussi souvent que possible, lors de ses futures sessions, à compenser les émissions de carbone liées aux voyages.

#### **IV. Orientations futures**

81. Il devient de plus en plus urgent de traiter les problèmes croissants posés par les transports. Le développement des moyens de transport est lent, nécessite une capacité de prendre des décisions qui engagent l'avenir et appelle une planification

intégrée à large échelle ainsi que des investissements considérables. D'un autre côté, ces infrastructures sont appelées à durer et apporteront services et bienfaits pendant des décennies voire des générations. Des politiques et des mesures appropriées et efficaces peuvent aider à éliminer la pauvreté en améliorant les réseaux de transport et en renforçant la mobilité, à évoluer vers une économie plus respectueuse de l'environnement et un avenir plus viable pour tous.

82. En matière de transports, les critères économiques, sociaux et environnementaux, qui constituent les trois piliers du développement durable, devraient systématiquement être pris en compte dans les décisions. Les politiques nationales et internationales ainsi que la prise de décisions devraient non seulement se conformer aux principes du développement durable inscrits dans la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement mais aussi contribuer à leur promotion. L'action menée pour renforcer la durabilité des transports et la mobilité devrait appuyer les plans d'application du Cadre décennal de programmation concernant les modes de consommation et de production durables.

83. Les négociations commerciales et les accords techniques de coopération devraient tenir compte de la situation géographique défavorable de nombreux pays parmi les moins avancés, des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement dont la part dans le commerce international et le développement durable est réduite du fait de coûts de transport relativement élevés imputables aux longues distances, à des difficultés logistiques et à un faible volume d'échanges.

84. Les problèmes et les possibilités de les résoudre varient considérablement d'un pays à l'autre, d'une région à l'autre et d'une ville à l'autre. En conséquence, il est impossible d'adopter une approche unique pour venir à bout des problèmes de transport mais il n'en demeure pas moins nécessaire et envisageable d'accélérer la progression vers une plus grande durabilité. À cette fin, la Commission pourrait juger bon d'examiner un ensemble d'options politiques et de mesures pratiques conseillées pour rendre les transports plus durables, notamment les suivantes :

a) Assurer l'accès, en zones rurales, à des services de transport adaptés et à tarif modéré, par la mise en place d'infrastructures appropriées, notamment de routes praticables par tous les temps, afin d'accélérer la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement;

b) Améliorer et accroître notablement l'offre de transports en commun dans les zones urbaines à forte densité de population et les centres-villes, notamment l'autobus express mais aussi le métro et les réseaux similaires plus légers qui devront remplir les critères requis de sécurité, de propreté, de fiabilité, de modicité de coût pour les usagers et de respect de l'environnement;

c) Inciter à éviter ou réduire les transports et déplacements inutiles;

d) Aménager l'espace et installer des infrastructures permettant aux piétons et aux véhicules non motorisés de mieux circuler dans les villes;

e) Accélérer le transfert modal vers des transports plus économiques, peu coûteux pour les usagers et consommant moins d'énergie, en privilégiant notamment le rail et les voies d'eau intérieures;

f) Faire diminuer localement la pollution de l'air en améliorant la qualité des carburants, les normes d'émission s'appliquant aux véhicules à moteur,



l'information des usagers, en modernisant les taxis, les bus et autres véhicules à usage collectif, et en favorisant les moyens de transport non motorisés;

g) Consommer le carburant de façon plus économique en privilégiant les véhicules légers, les formes aérodynamiques, les pneus économes en carburant, les énergies renouvelables ainsi qu'en améliorant la performance des moteurs;

h) Augmenter de manière urgente et conséquente l'aide financière et les investissements tant publics que privés, nationaux et internationaux, à destination des réseaux de transport des pays en développement, et notamment des pays les moins avancés, des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement;

i) Prendre en compte les besoins spécifiques des femmes, des jeunes et des personnes âgées et handicapées, notamment en veillant à ce que les systèmes de transport soient conçus dans le respect des normes de sûreté et de sécurité;

j) Renforcer la sécurité dans les transports et sur les routes en contribuant et participant activement à la Décennie d'action pour la sécurité routière des Nations Unies (2011-2020);

k) Améliorer les infrastructures et les services de transport par la collecte et l'analyse de données et des nouvelles technologies d'information;

l) Stimuler l'innovation, la recherche et l'usage des techniques de pointe en matière de transports afin d'évoluer vers une économie plus « propre », consommatrice de moins d'énergie et de ressources, et vers un avenir sobre en carbone;

m) Faciliter la recherche internationale menée en collaboration, le partage de données d'expérience, le renforcement des capacités et le transfert de technologie afin d'améliorer la durabilité des systèmes de transport dans les pays en développement;

n) Encourager les programmes et les initiatives spontanés ayant pour objectif de réduire les effets nets des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports sur l'environnement.