



Conseil économique et social

Distr. générale
17 décembre 2010
Français
Original : anglais

Table des matières

	Page
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, 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 [a(mise en œuvre)-6(9-17.3n)-6(Fe90 Tc 0 Tme)52(A)2(ans)-

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, 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

Transport rural

1 milliard de personnes dans les pays en

Pollution atmosphérique	Les transports contribuent fortement à la pollution de l'air et aux effets connexes sur la santé publique.
Changement climatique	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 exportateurs 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 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 gamme d'options de transport de passagers comme de fret, et permettent 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 route praticable par tous les temps la plus proche. L'absence de moyens de transport en milieu rural perpétue la pauvreté,

Emploi en milieu rural	L'accès aux emplois s'est amélioré, de nouvelles (micro) entreprises ont été créées, diversifiant l'économie rurale.
Renforcement des capacités	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.
Santé	L'accès aux installations et aux services de santé, aux médicaments et aux fournitures est devenu plus facile.
Éducation	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
Effets sociaux	Les communautés et les individus ont gagné en autonomie grâce à la mobilité, qui a intensifié les relations et les visites familiales.
Source: Projet de développement des routes rurales sous l'égide du Premier Ministre indien et de la Banque mondiale.	

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.

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

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 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 menée à la ville de Mexico et dans

couverts1187(coren)-6(de Mexi-6(con-7(ps 3f1oiu3 coons)-7

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

bénéficie du soutien de la Clinton Climat

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 urbains 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 modes 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 CO₂ liées au transport

Figure 5
Émissions de CO₂ liées au transport

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 appropriés 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

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 le 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 : 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

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 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 CO₂ 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. Seulement 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 29 millions d'hectares. Au Brésil, le programme éthanol permet de répondre, 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 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

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 d'urgence 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 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, 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 l'efficacité et la durabilité de ces projets.

pays, dont le Panama, investissent également dans le développement de

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 en redéfinissant la notion de mobilité, notamment en l'associant à cette 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_2 . Ces 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

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 les prises 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.