



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des statistiques des transports****Soixante-treizième session**

Genève, 15-17 juin 2021

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

**Mise au point d'un cadre mondial d'indicateurs relatifs
aux objectifs de développement durable****Suivi des indicateurs relatifs aux objectifs de développement
durable dans la région de la Commission économique
pour l'Europe****Note du secrétariat***Résumé*

Le présent document porte sur le suivi des indicateurs des objectifs de développement durable liés au transport dans le contexte des États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE). Y sont notamment examinés les indicateurs mondiaux et la question de la disponibilité des données et des sous-indicateurs pour des groupes particuliers de la population, ainsi que de la possibilité d'adapter les indicateurs à certaines régions. Il s'agit d'une version mise à jour du document ECE/TRANS/WP.6/2021/1.

I. Contexte

1. Avec 17 objectifs, 169 cibles et plus de 230 indicateurs, les objectifs de développement durable nécessitent un suivi local, national, régional et mondial, ainsi que des orientations thématiques. Les indicateurs relatifs aux transports n'étant pas liés à un objectif particulier, les informations les concernant ne sont pas toujours communiquées de manière intégrée, que ce soit au niveau national ou international. La Commission économique pour l'Europe (CEE) s'efforce de remédier à ce problème, d'une part en participant à l'initiative « Mobilité durable pour tous »¹ et d'autre part en appliquant la stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030 (ECE/TRANS/288/Add.2), adoptée en 2019. Le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) s'emploiera en particulier à devenir l'organe où se déroulent les discussions sur la méthodologie à appliquer aux indicateurs des objectifs de développement durable liés aux transports.

¹ www.sum4all.org/.



2. Compte tenu de ce qui précède, le présent document contient une brève description des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de développement durable liés aux transports dans la région de la CEE et une réflexion sur les stratégies qui permettraient d'élargir le suivi des transports par région. Pour rappel, les indicateurs mondiaux les plus pertinents pour le transport sont les suivants : l'indicateur 3.6.1, qui porte sur la réduction de moitié des décès dus aux accidents de la route, l'indicateur 9.1.1 sur l'accès de la population rurale à une route praticable toute l'année, l'indicateur 9.1.2 sur le nombre de passagers et le volume de fret transportés, par mode de transport, et l'indicateur 11.2.1 sur la facilité d'accès aux transports publics.

3. À ces indicateurs mondiaux s'ajoute un élément clef du Programme de développement durable à l'horizon 2030, à savoir le principe de prise en main nationale et régionale. Ce principe est confirmé par la Feuille de route sur les statistiques pour les objectifs de développement durable de la Conférence des statisticiens européens², dont la deuxième édition a été publiée en février 2022. Les régions ont donc la possibilité de choisir leurs propres indicateurs, s'il y a lieu, dans les cas où les données sont aisément disponibles et où un indicateur donné est considéré comme adéquat pour mesurer les progrès dans la région. Ainsi, dans la région de la CEE, Eurostat définit un ensemble de 100 indicateurs des objectifs de développement durable³, dont certains concordent pleinement avec les indicateurs mondiaux, tandis que d'autres sont étroitement liés au cadre politique défini dans le document de la Commission européenne intitulé « Prochaines étapes pour un avenir européen durable – action européenne en faveur de la durabilité ». Le Comité inter-États de statistique de la Communauté d'États indépendants (CIS-STAT) procède de la même manière⁴.

4. On trouvera dans la suite de ce document une description des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de développement durable liés aux transports. Cette analyse s'appuie sur les indicateurs mondiaux et tient compte également des autres indicateurs des transports qui pourraient être utilisés dans la région de la CEE. Pour pouvoir examiner les progrès accomplis, il faut que les données soient largement disponibles. En outre, les indicateurs doivent montrer les progrès accomplis vers la réalisation des piliers du transport durable que sont la sécurité, l'accessibilité physique et financière, l'efficacité et les incidences sur l'environnement. L'engagement général qui est pris dans le Programme de développement durable à l'horizon 2030, à savoir « ne laisser personne de côté », est pris en compte dans la proposition de ventiler les indicateurs.

II. Sécurité des transports

5. En ce qui concerne la sécurité routière, la disponibilité de données se rapportant à l'indicateur mondial 3.6.1 (réduire de moitié le nombre de décès dus à des accidents de la route) est excellente dans les pays de la CEE, les 56 États membres de la CEE ayant tous communiqué le nombre total de décès pour au moins une année entre 2017 et 2020. On sait que la comparabilité des données entre les pays n'est pas toujours parfaite. L'Organisation mondiale de la Santé (OMS) publie donc un nombre de décès ajusté en s'appuyant partiellement sur la modélisation, en plus du total communiqué au niveau national⁵. La CEE et d'autres acteurs encouragent les pays à mettre leurs définitions en conformité avec les normes internationales. Les données relatives aux décès sur la route en Turquie illustrent clairement cette nécessité : en 2017, le taux de mortalité total a presque doublé en raison d'un changement de méthodologie consistant à compter les décès dans les trente jours suivant l'accident, conformément aux recommandations internationales.

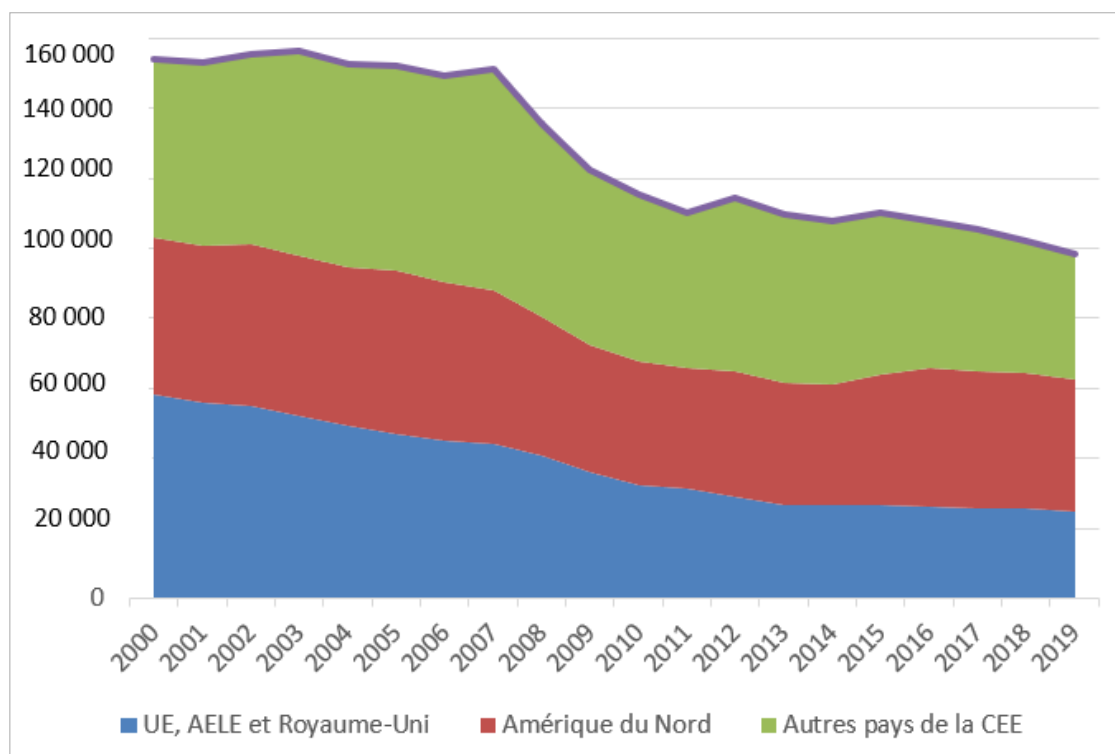
² <https://statswiki.unece.org/display/SFSDG/GUIDELINES+AND+TOOLSv>.

³ <https://ec.europa.eu/eurostat/fr/web/sdi/indicators>.

⁴ www.cisstat.com/sdgs/sb-monitoring_2016-2019.pdf.

⁵ www.who.int/publications/i/item/9789241565684.

Figure 1
Évolution du nombre de décès sur la route dans la CEE, par sous-région



6. La figure 1 représente l'évolution dans le temps du nombre total de décès dans la CEE (ventilé par sous-région). Le graphique met en évidence les progrès considérables réalisés depuis l'année 2000, la mortalité ayant diminué de 36 % dans la région de la CEE. Plus d'un demi-million de citoyens de la CEE ne seraient pas en vie aujourd'hui si le nombre de décès était resté au même niveau qu'en 2000.

7. Malgré cette tendance positive, force est de constater qu'une baisse de seulement 15 % a été observée sur la période 2010-2019. Ces modestes progrès sont bien loin de la cible 3.6.1, qui était de diminuer de moitié le nombre de décès au cours de la décennie 2011-2020. Il convient également de noter que sept États membres ont enregistré une augmentation de la mortalité depuis 2015.

8. Depuis que la pandémie de COVID-19 a commencé à modifier radicalement les options de mobilité en 2020, on a beaucoup spéculé sur l'incidence que ces changements auraient au niveau du nombre de décès sur les routes. Malgré les baisses sans précédent enregistrées dans certains États membres lorsque les mesures de confinement les plus strictes étaient en vigueur au printemps 2020, les chiffres ne sont pas si prometteurs dans l'ensemble. Sur les 22 États membres de la CEE qui ont déjà communiqué le nombre de décès en 2020, quinze ont enregistré des diminutions (de l'ordre de 0 à 20 %) par rapport aux chiffres de 2019, tandis que, dans sept pays, la mortalité a augmenté ou est restée stable. D'après des données préliminaires, un rebond et une forte hausse du nombre de décès ont été constatés en 2021 dans certains pays, par exemple aux États-Unis⁶. Dans un contexte de baisse de la circulation (du moins au début de la pandémie), ces chiffres ne sont pas encourageants.

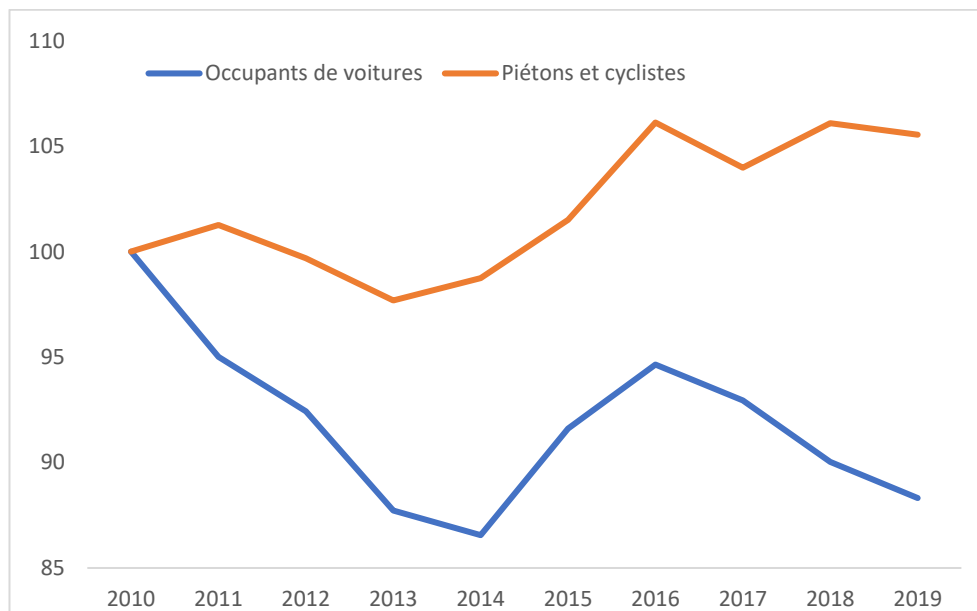
9. Quasiment toutes les données étant disponibles et l'indicateur examiné étant sans aucun doute pertinent (dans tous les pays) du point de vue de la sécurité des transports, les seules améliorations possibles au niveau de la CEE consisteraient en l'ajout d'indicateurs supplémentaires permettant de mesurer plus précisément les incidences sur la sécurité routière, par exemple en ventilant les données par sexe, âge et type d'utilisateur de la route afin de « ne laisser personne de côté » dans la communication des données. Ainsi, dans la figure 2, les différences entre la tendance de ces dernières années dans les décès d'occupants de voitures particulières et les décès d'utilisateurs vulnérables de la route montrent que les avancées

⁶ <https://www.nhtsa.gov/press-releases/traffic-fatalities-estimates-jan-sept-2021>.

en matière de réduction des décès dans ces deux groupes ne sont manifestement pas équivalentes (il convient de noter que cette figure n'inclut que les pays pour lesquels des données sont disponibles pour toutes les années de 2010 à 2019, qui ne constituent pas nécessairement un échantillon représentatif).

Figure 2

Indice de mortalité des occupants de voitures particulières par rapport aux piétons et aux cyclistes, moyenne des pays de la CEE pour lesquels des données sont disponibles, 2010-2019 (2010 = 100)



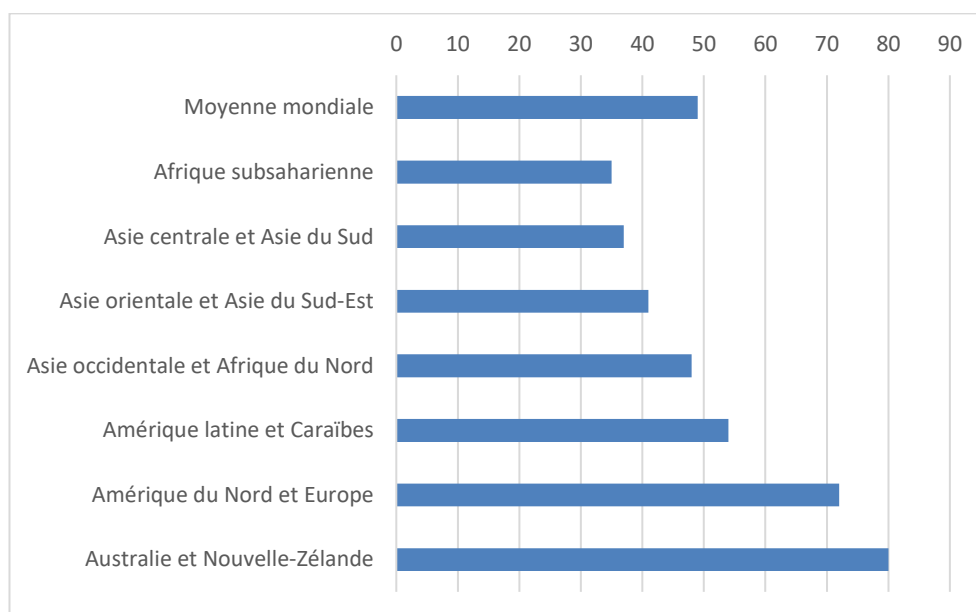
10. Les données ventilées disponibles ne couvrent pas le nombre total des décès. En 2017, au moins une partie des chiffres relatifs aux décès répartis par type d'utilisateur de la route est disponible pour 43 pays de la CEE, une partie des chiffres répartis par âge est disponible pour 41 pays de la CEE et les chiffres répartis en fonction du sexe de la victime sont aussi disponibles pour 41 pays.

11. Des politiques ciblées sont nécessaires pour réaliser les objectifs de développement durable. Des chiffres généraux peuvent renseigner les décideurs sur la direction générale à prendre. Cependant, si ces mêmes décideurs sont informés par exemple que la majorité des victimes de la route sont des conducteurs de voitures particulières de sexe masculin âgés de 25 à 64 ans (tendance visible dans pratiquement tous les pays disposant de données), ou que le nombre de décès de piétons et de cyclistes n'a pas diminué au même rythme que ceux d'occupants de voitures particulières (voir fig. 2), ils peuvent apporter les modifications nécessaires aux campagnes d'éducation et de répression.

III. Accessibilité physique et financière

12. Les indicateurs des objectifs de développement durable les plus pertinents pour mesurer l'accès aux services de transport sont l'indicateur 9.1.1, relatif à l'accès dans les zones rurales (plus précisément la proportion de la population rurale ayant accès à une route praticable en toute saison) et l'indicateur 11.2.1, relatif à l'accès aux transports publics urbains (plus précisément la proportion de la population urbaine vivant à moins de 500 m d'un arrêt de transport public). La CEE ne recueille pas de données qui mesurent directement l'un ou l'autre de ces indicateurs, bien que la récente série de données sur les tramways et les métros fournisse des chiffres à l'échelle des villes sur l'utilisation des transports publics et constitue un indicateur complémentaire très utile lorsqu'on se penche sur les questions d'accessibilité (voir ECE/TRANS/WP.6/2021/5).

Figure 3
Proportion de la population ayant accès aux transports publics



Source : ONU-Habitat.

13. La figure 3 montre la proportion de la population totale des différentes sous-régions, selon le Programme des Nations Unies pour les établissements humains ONU-Habitat⁷. Les chiffres pour certaines parties de la région de la CEE ne sont pas toujours présentés séparément, mais montrent notamment que l'Amérique du Nord et l'Europe sont parmi les régions qui ont les meilleurs résultats. La mesure de l'accès étant notoirement difficile, tout indicateur supplémentaire adapté aux États membres de la CEE devrait être étudié si des données sont disponibles.

14. Les États membres sont encouragés à donner leur avis sur tout indicateur supplémentaire susceptible de donner un aperçu de l'accessibilité physique et financière des transports dans la région de la CEE. Dans l'environnement urbain, il est particulièrement utile de mesurer les coûts de transport et, plus précisément, les coûts des différents modes de transport dans le temps. Cela permet de comparer le coût que représente l'utilisation des transports publics par rapport à la possession d'une voiture particulière, par exemple.

15. Un autre aspect de l'accessibilité physique et financière est également lié au principe de ne laisser personne de côté : il s'agit de la mesure des types de déplacements dans les différents sous-groupes de la population. Ainsi, le fait de ventiler les données relatives aux voyageurs-kilomètres et au nombre de trajets dans les différents modes de transport en fonction du niveau de revenu, par exemple, permet d'étudier la question de l'accessibilité physique et financière des transports. Ces dernières années, certaines politiques environnementales relatives aux transports se sont parfois heurtées à des oppositions au motif qu'elles risquaient de toucher de manière disproportionnée les personnes à faible revenu. Il ne faut donc pas négliger la dimension sociale du développement durable dans le domaine des transports.

16. Eurostat publie des données sur les dépenses des ménages par quintile de revenu, ventilées par catégorie. Pour ce qui est des transports, les catégories de dépenses sont les suivantes : 071 (achat de véhicules), 072 (utilisation de moyens de transport personnels) et 073 (services de transport de voyageurs). Cette ventilation permet d'observer la variation dans le temps des dépenses associées à l'utilisation d'un véhicule particulier par rapport à l'utilisation des transports publics dans chaque quintile de revenu.

⁷ https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/wp6/Presentations/UN_HABITATtransport_11.2.1_Monitoring_SDG_UNCE_workshop_V2.pdf.

IV. Efficacité et incidences sur l'environnement

17. Le principal indicateur mondial permettant de mesurer à la fois l'efficacité des transports et leurs incidences sur l'environnement est l'indicateur 9.1.2, qui porte sur les volumes de passagers et de fret par mode de transport. Le secrétariat a déjà souligné l'importance et l'utilité que pourrait avoir cet indicateur (voir documents ECE/TRANS/WP.6/2020/1, ECE/TRANS/WP.6/2020/2 et ECE/TRANS/WP.6/2020/3). À la dernière session de la Commission statistique des Nations Unies, cet indicateur a été cité parmi ceux qui, selon le Groupe d'experts des Nations Unies et de l'extérieur chargé des indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable, seraient probablement très sensibles aux effets de la pandémie de COVID-19 (cinquante-deuxième session de la Commission statistique, document de référence pour le point 3 a) de l'ordre du jour⁸). En effet, la répartition modale des transports, pas seulement les volumes totaux de transport, sera un indicateur clef à mesure que les économies sortiront de la pandémie. Ce sera particulièrement vrai si les gens délaissent les transports publics par crainte des risques de transmission du virus et choisissent plutôt de circuler dans des véhicules particuliers ; une telle situation influencerait fortement sur l'efficacité des transports et leurs incidences sur l'environnement dans les années à venir, notamment dans les villes.

18. Pour ce qui est de la disponibilité des données, les données relatives au transport de marchandises sont très complètes, 38 États membres disposant de données exhaustives récentes sur la répartition modale. Toutefois, le principal problème dans le cas des données relatives aux passagers est que de nombreux pays ne fournissent pas de données sur les passagers-kilomètres pour les routes ou, lorsqu'ils le font, ces données ne couvrent que les trajets de particuliers en taxi, qui représentent un très faible pourcentage du total des passagers-kilomètres des voitures particulières. C'est dans ce domaine qu'existe la plus grande marge d'amélioration des données de la CEE s'agissant de mesurer l'efficacité des transports et leurs incidences sur l'environnement.

19. Outre l'indicateur mondial, d'autres indicateurs peuvent contribuer au suivi de l'efficacité des transports et de leurs incidences sur l'environnement dans la région de la CEE. La ventilation du nombre de nouvelles immatriculations de voitures particulières par type de carburant permet de se faire une idée de l'intensité d'émission de carbone du parc automobile dans les années à venir. C'est ce que montre la figure 4, où apparaît le pourcentage de voitures particulières nouvellement immatriculées qui ne sont pas équipées uniquement d'un moteur à essence ou diesel (les voitures électriques étant ainsi regroupées avec les véhicules hybrides et les véhicules hybrides rechargeables). On voit dans ce graphique que les données ne sont disponibles que dans environ la moitié des États membres de la CEE. Cet indicateur pouvant être fortement révélateur des importants changements que le parc automobile pourrait connaître dans les années à venir, il importe de fournir des données détaillées en répondant au questionnaire commun en ligne.

20. Les données sur le nombre de nouvelles immatriculations de voitures particulières par type de carburant constituent un indicateur indirect de la performance environnementale, mais il existe pour certains pays des données permettant de la mesurer plus directement, à savoir celles relatives aux émissions de CO₂ des voitures particulières neuves. Eurostat reconnaît l'utilité de cet indicateur pour mesurer le développement durable dans le contexte européen, plus précisément à l'égard de l'objectif 12 relatif aux modes de consommation et de production durables⁹.

⁸ https://unstats.un.org/unsd/statcom/52nd-session/documents/BG-3a-COVID-19_and_the_global_SDG_indicators-E.pdf.

⁹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/sdi/responsible-consumption-and-production>.

Figure 4

Pourcentage de voitures particulières nouvellement immatriculées qui ne sont pas équipées uniquement d'un moteur à essence ou diesel, données pour 2017 (Note : Pour la Norvège, le pourcentage est de 52,4 %)

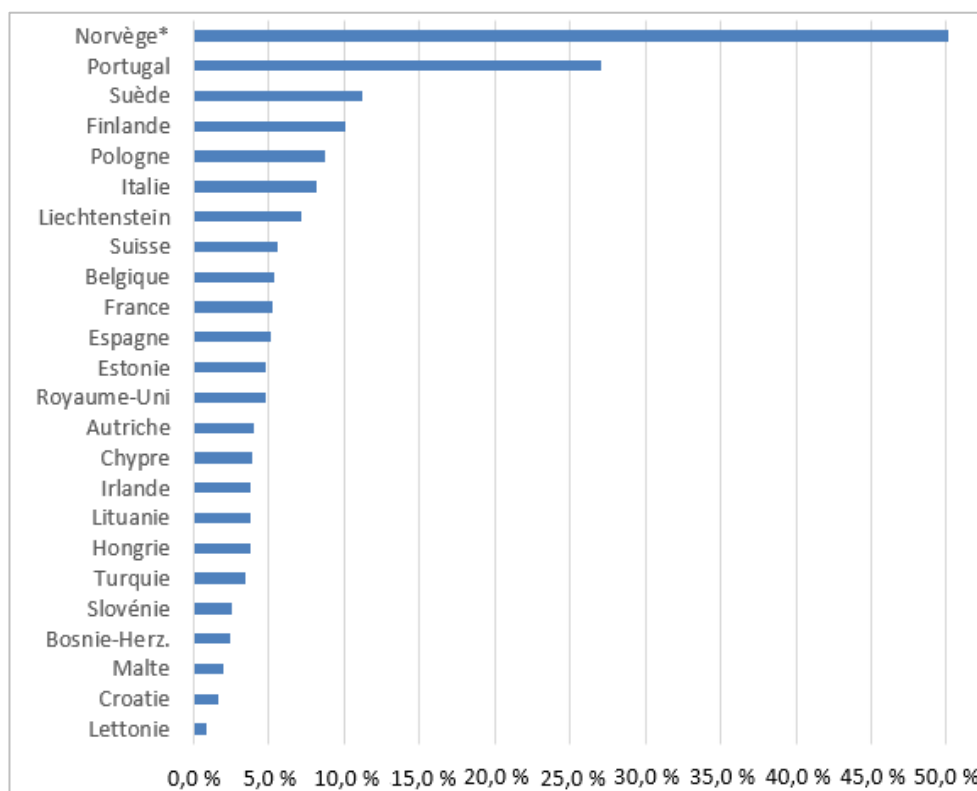
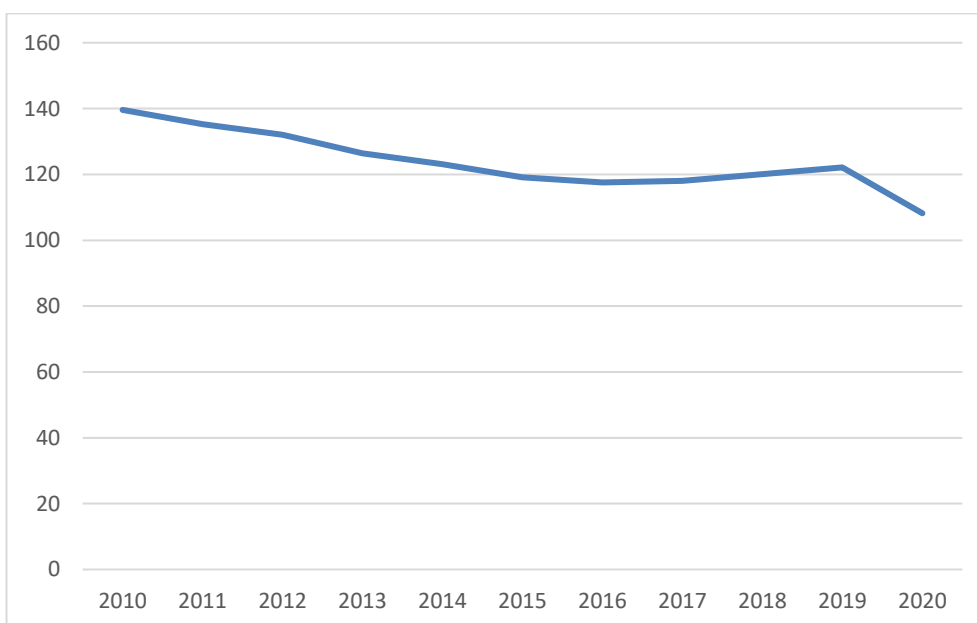


Figure 5

Émissions de CO₂ des voitures particulières neuves, moyenne de l'Union européenne



Source : Eurostat, tableau sdg_12_30.

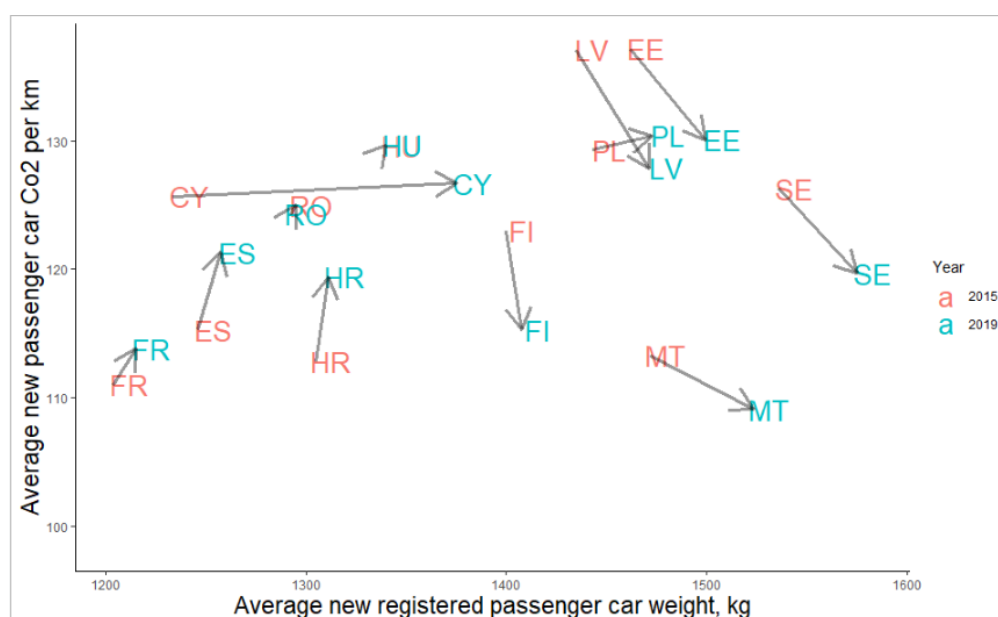
21. La figure 5 montre la variation dans le temps de la moyenne des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves dans l'Union européenne. Après les progrès observés de 2010 à 2016, les chiffres ont recommencé à augmenter entre 2016 et 2019, avant de diminuer de nouveau en 2020, année où une forte baisse, de 12 %, a été enregistrée.

22. Le secrétariat a étudié les facteurs qui pouvaient influencer sur la variation de cet indicateur. Outre le type de carburant, le poids constitue un élément clef dans les émissions de CO₂ d'une voiture particulière : plus une voiture est lourde, plus sa propulsion nécessite d'énergie. Il est possible que cette corrélation s'atténue au cours de la prochaine décennie, avec l'apparition de véhicules lourds, en raison du poids des batteries des véhicules électriques, produisant de faibles émissions de CO₂. Mais, pour le moment, ce n'est pas encore suffisant au vu de la figure 5.

23. La figure 6 représente, pour les voitures particulières neuves, les variations des émissions de CO₂ par rapport aux variations du poids entre 2015 et 2019. Dans certains pays, les émissions moyennes de CO₂ ont diminué alors que le poids moyen des véhicules a augmenté, parfois considérablement, ce qui pourrait s'expliquer par le poids des batteries. Toutefois, des pays ont enregistré une hausse des émissions de CO₂, qui peut être due à l'augmentation correspondante du poids des véhicules.

Figure 6

Émissions de CO₂ par rapport au poids moyen des voitures particulières neuves



Source : Eurostat, tableaux road_eqr_unlweig et sdg_12_30.

24. Les indicateurs supplémentaires que les pays de la CEE pourraient trouver utiles du point de vue de l'efficacité et des incidences sur l'environnement sont notamment le taux d'occupation des voitures particulières (qui peut être dérivé des données sur les passagers-km et les véhicules-km, bien que les différences de couverture entre chaque partie de l'indicateur réduisent souvent sa fiabilité) et le nombre total de trajets de passagers (ou passagers-km) réalisés dans les transports en commun ou même à pied ou en vélo.

V. Conclusion

25. Le présent document a été élaboré pour susciter un débat au sujet des autres indicateurs de transport qui pourraient être adaptés à la surveillance des transports durables dans la région de la CEE, compte tenu des données disponibles. Les représentants pourraient réfléchir aux exemples fournis et, éventuellement, proposer d'autres indicateurs, notamment ceux qu'ils jugent utiles pour suivre les tendances des transports dans leur propre pays. Comme envisagé à la précédente session du Groupe de travail, un ensemble d'indicateurs régionaux relatifs aux transports pourrait être compilé.