



Assemblée générale

Distr. générale
5 décembre 2016
Français
Original : anglais

Soixante et onzième session
Deuxième Commission
Point 19 de l'ordre du jour
Développement durable

**Lettre datée du 1^{er} décembre 2016, adressée au Secrétaire général
par le Chargé d'affaires par intérim de la Mission permanente
du Turkménistan auprès de l'Organisation des Nations Unies**

J'ai l'honneur de vous faire tenir ci-joint le document final de la Conférence mondiale sur le transport durable, tenue les 26 et 27 novembre 2016 à Achgabat (voir annexe).

Je vous serais obligé de bien vouloir faire distribuer le texte de la présente lettre et de son annexe comme document de l'Assemblée générale, au titre du point 19 de l'ordre du jour.

Le Chargé d'affaires par intérim
(*Signé*) Rovshen **Annaberdiev**

16-21482 (F) 081216 081216



Merçi de recycler 



**Annexe à la lettre datée du 1^{er} décembre 2016 adressée
au Secrétaire général par le Chargé d'affaires par intérim
de la Mission permanente du Turkménistan auprès
de l'Organisation des Nations Unies**

**Déclaration d'Achgabat sur les engagements
et les recommandations de politique générale issus
de la Conférence mondiale sur le transport durable**

1. Dans le cadre de l'engagement et de la stratégie des Nations Unies tendant à promouvoir le développement durable et à lutter contre les changements climatiques, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies a convoqué la première Conférence mondiale sur le transport durable, qui s'est tenue à Achgabat les 26 et 27 novembre 2016.
2. La Conférence – une initiative du Turkménistan dont s'est félicitée l'Assemblée générale des Nations Unies dans sa résolution 70/197, présentée par le Turkménistan et adoptée à l'unanimité par les États Membres – fait fond sur les documents issus de débats intergouvernementaux, dont « L'avenir que nous voulons », le Programme d'action en faveur des pays les moins avancés, le Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral, les Modalités d'action accélérées des petits États insulaires en développement (Orientations de Samoa), le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe, le Programme d'action d'Addis-Abeba, le Programme de développement durable à l'horizon 2030, l'Accord de Paris et le Nouveau programme pour les villes.
3. La Conférence a réuni des acteurs de premier plan représentant divers gouvernements, le système des Nations Unies, les banques multilatérales de développement, le secteur privé et la société civile. Ils ont tenu une série de dialogues tournés vers l'avenir et pragmatiques qui ont mis l'accent sur les capacités offertes par le transport durable et les multiples rôles qu'il peut tenir à l'appui de la réalisation des objectifs de développement durable.
4. La Conférence a porté sur tous les modes de transport (routier, ferroviaire, aérien, fluvial et maritime), s'agissant aussi bien de transport de passagers que de fret, et accordé une attention toute particulière aux préoccupations des pays en développement, notamment les pays africains, les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement.
5. Les participants ont réaffirmé leur volonté de renforcer le rôle du transport durable pour rendre l'emploi, l'éducation et la santé accessibles aux personnes et aux communautés et faciliter la fourniture de biens et de services aux populations rurales et urbaines, assurant ainsi l'égalité des chances pour tous sans faire de laissés-pour-compte.
6. Les discussions tenues lors des séances plénières et thématiques ont montré que le transport durable était un moteur de croissance inclusive, permettait l'accès aux marchés locaux, régionaux et mondiaux, et stimulait le développement du commerce et du tourisme. Le secteur des transports contribuait également de manière significative au produit intérieur brut, à l'emploi et aux revenus aux niveaux local et national.

7. Pour que les systèmes de transport remplissent pleinement les multiples rôles qui sont les leurs en matière de stimulation du développement durable, toutes les parties prenantes doivent œuvrer de concert afin que les services, systèmes, infrastructures et opérations de transport soient accessibles à tous, sûrs, fiables, abordables, économes en carburant, respectueux de l'environnement, à faible émission de carbone et résilients face aux changements climatiques, en tenant dûment compte des particularités locales, nationales et régionales.

8. Bien que le monde connaisse de nombreuses difficultés en matière de transport, y compris dans les domaines de la sûreté et de la sécurité, il existe de multiples approches pour repenser les politiques actuelles de transport, majoritairement non durables, et accélérer la mise en place de meilleures pratiques en vue d'établir un nouveau modèle de transport durable, en particulier dans les pays en développement.

9. Toutes les parties prenantes doivent œuvrer de concert pour mettre en place des systèmes et des couloirs de transport et de transit multimodaux intégrés qui permettent de tirer le meilleur parti des avantages comparatifs de chaque mode de transport et ainsi assurer la durabilité du transport de voyageurs et de marchandises dans les pays et entre les pays, notamment grâce à la connectivité régionale et sous-régionale, à l'intégration et à l'harmonisation des systèmes et des cadres régissant les transports. À cet égard, la nécessité de remettre en service l'ancienne Route de la soie en l'équipant des technologies modernes et perfectionnées de gestion des couloirs de transit a été soulignée. L'initiative « Une Ceinture et une Route » a été saluée.

10. Lors de la conception de systèmes de transport multimodaux, il faut prendre en compte les modes de transport routier, ferroviaire, maritime, fluvial et aérien, ainsi que les modes de transport non motorisés, tels que le vélo et la marche, et l'accent devrait être mis sur les modes de transport à faible émission de carbone et le recours accru aux réseaux de transport interconnectés, notamment des systèmes de transport public, pour assurer la mobilité et la connectivité en toute fluidité des personnes et des marchandises.

11. Il est nécessaire d'aider les pays en développement, en particulier les pays africains, les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, à « sauter le pas » vers le transport durable, notamment dans les domaines du renforcement de la planification des politiques et de la définition de normes et de cadres réglementaires.

12. Les participants ont également renouvelé leur engagement d'appuyer les initiatives visant à permettre aux communautés rurales des pays en développement d'accéder aux routes principales, aux voies ferrées et aux différentes options en matière de transport public pour qu'elles aient accès aux activités économiques et sociales, aux possibilités qu'offrent les villes et stimuler la productivité et la compétitivité des entrepreneurs ruraux et des petits exploitants agricoles. Il sera indispensable de trouver des solutions aux fins de la réalisation du Programme de développement durable à l'horizon 2030 qui porte la promesse de ne laisser personne de côté.

13. Ils ont insisté sur leur engagement de développer le secteur des transports publics, ce qui nécessite une évolution qui tienne compte des systèmes de transport multimodaux, de la coopération entre les parties prenantes et les autorités chargées

des transports, de l'intégration des politiques, de la mobilité numérique, du renforcement des capacités et d'une réorientation du financement.

14. Les participants ont par ailleurs réaffirmé leur volonté d'augmenter leurs investissements dans le développement des infrastructures matérielles et immatérielles et les transports multimodaux dans les pays les moins avancés, y compris dans les réseaux ferrés et routiers, les voies navigables, les aéroports, les entrepôts, les installations portuaires et les services logistiques, et à appuyer les partenariats visant à renforcer la construction d'infrastructures dans ces pays.

15. Ils ont en outre souligné l'importance de répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral, notamment en mettant en place et en favorisant des systèmes de transport en transit efficaces qui les relient aux marchés internationaux, en développant, en modernisant et en entretenant les infrastructures de tous les modes de transport, en favorisant et en mettant en conformité un environnement, des cadres réglementaires et des mécanismes institutionnels relatifs au transit, et en formant des partenariats véritables entre les pays en développement sans littoral et de transit et leurs partenaires de développement aux niveaux national, bilatéral, sous-régional, régional et mondial.

16. Les participants ont réaffirmé leur volonté de renforcer la connectivité entre les îles et de relier l'économie des petits États insulaires en développement aux marchés régionaux et aux chaînes d'approvisionnement mondiales, notamment en les intégrant dans les corridors de transport maritimes et multimodaux et dans les corridors économiques existants et nouveaux dans le cadre des partenariats pour les petits États insulaires en développement. L'importance de l'adaptation aux changements climatiques et de la réduction des risques de catastrophe pour les infrastructures essentielles de transport dans les zones côtières des petits États insulaires en développement a été soulignée, de même que le besoin urgent de renforcer les capacités et d'augmenter le financement.

17. Les participants ont de nouveau insisté sur la nécessité d'encourager l'harmonisation, la simplification et la normalisation des règles et des formalités par l'application intégrale et effective des conventions internationales sur le transport et le transit ainsi que par des accords bilatéraux, sous-régionaux et régionaux. L'harmonisation des cadres réglementaires internationaux pour la coopération en matière de transit présente entre autres l'avantage de rendre les contrôles frontaliers et douaniers plus efficaces, de simplifier et de normaliser les procédures et de renforcer la coopération, rendant de ce fait le commerce et les transports transfrontières plus rapides, moins onéreux et plus fiables, en particulier pour les pays en développement sans littoral.

18. Les participants ont en outre décidé de redoubler d'efforts pour revoir les réseaux de transport et leur planification en optimisant les opérations grâce à des plateformes intelligentes, en planifiant les itinéraires et les horaires de manière à réduire les kilomètres à vide, et en améliorant l'urbanisme et les cadres réglementaires dans le secteur des transports.

19. Ayant à l'esprit que près d'un quart des émissions de gaz à effet de serre liées à l'énergie proviennent des transports et que ces émissions devraient augmenter considérablement dans les années à venir, les participants ont réaffirmé leurs engagements de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et d'accélérer la mise en œuvre de l'Accord de Paris.

20. Compte tenu des risques de dégâts, de perturbations et de retards liés aux phénomènes climatiques dans les chaînes d'approvisionnement mondiales étroitement reliées, les participants ont décidé d'adopter des stratégies à volets multiples destinées à accélérer la transition vers des sources d'énergie et des technologies à faible émission de carbone, à accroître les investissements dans les infrastructures de transport résistant aux changements climatiques, et d'encourager l'utilisation de technologies nouvelles et novatrices, y compris les technologies de l'information et des communications, pour appuyer des systèmes de transport multimodaux intelligents.

21. Les participants ont pris acte de la décision de la trente-neuvième session de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale visant à mettre en œuvre une mesure mondiale basée sur le marché pour lutter contre l'augmentation du total des émissions de dioxyde de carbone de l'aviation civile internationale au-dessus des niveaux de 2020, qui tient compte de la situation particulière et des capacités respectives des États.

22. Les participants ont relevé que le transport maritime international jouait un rôle essentiel dans la facilitation du commerce mondial et que, dans la foulée de l'adoption, en juillet 2011, de mesures obligatoires de rendement énergétique pour les navires, lesquelles étaient entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2013, l'Organisation maritime internationale était en train de mettre au point une stratégie en vue de l'élaboration de mesures supplémentaires de réduction des émissions de gaz à effet de serre produites par les navires, assortie d'un calendrier de mise en œuvre.

23. Il a été souligné d'autre part que la pollution de l'air causée par les transports représentait un risque de santé publique de plus en plus élevé, contribuant à plusieurs millions de décès prématurés, surtout dans les pays en développement. Il est nécessaire d'améliorer les technologies utilisées dans les véhicules et les techniques de propulsion, de favoriser les moyens de transport électriques, d'améliorer le rendement énergétique des véhicules particuliers, de moderniser et de perfectionner les transports publics, de maîtriser la circulation routière pour réduire les embouteillages, d'encourager le covoiturage et les systèmes de recharge intégrés et de passer à une planification urbaine plus compacte. Il a aussi été souligné que de nouveaux efforts devraient être faits pour aider les industries à fabriquer des véhicules qui consomment moins de carburant et produisent peu d'émissions.

24. Les participants se sont dits particulièrement préoccupés par le nombre de morts et de blessés provoqués par les accidents de la route, lesquels ont des répercussions considérables sur les familles et les moyens de subsistance. Chaque année, quelque 1,25 million de personnes sont tuées sur les routes, partout dans le monde, mais surtout dans les pays en développement, et entre 20 et 50 millions sont grièvement blessées. Il est impératif que la communauté internationale redouble d'efforts pour atteindre la cible fixée dans le cadre des objectifs de développement durable, à savoir diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route d'ici à 2020, et s'emploie à appliquer les conventions des Nations Unies sur la sécurité routière. À cet égard, les participants ont également fait valoir qu'il fallait prévoir des espaces adaptés aux piétons et des espaces publics dans les villes et qu'il importait d'améliorer les projets d'aménagement des rues pour assurer la sécurité routière et veiller à une bonne intégration des modes de transports en commun.

25. Il a été souligné que les services et les infrastructures de transport public étaient essentiels pour la mobilité des personnes et des biens, compte tenu en particulier des besoins des groupes vulnérables (femmes, enfants, jeunes, personnes handicapées, personnes vivant avec le VIH/sida, personnes âgées, peuples autochtones, réfugiés, personnes déplacées et migrants). Cela est particulièrement important pour les villes, sachant que, à l'horizon 2050, la proportion de la population mondiale vivant dans les villes devrait être d'environ 67 %, le phénomène d'urbanisation se produisant en grande partie dans les pays en développement. Les transports publics durables offrent d'énormes avantages pour les villes, puisqu'ils permettent de faire baisser la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre, tout en contribuant à la vitalité économique des villes.

26. Les administrations publiques, les autorités locales, les entreprises et la société civile doivent œuvrer de concert pour lancer des partenariats public-privé afin de mettre au point des systèmes de transport durable centrés sur la personne qui soient innovants, intelligents et tournés vers l'avenir. Un représentant du Partenariat mondial pour le transport durable a présenté un résumé des débats tenus dans le cadre du Forum des entreprises de transport, à Achgabat, et du document final qui en est issu.

27. Mobiliser des ressources financières en faveur du transport durable constituera un défi de taille, étant donné les pressions qui s'exercent sur les finances publiques dans de nombreux pays. Dans ce contexte, les participants ont réaffirmé leur attachement au Programme d'action d'Addis-Abeba issu de la troisième Conférence internationale sur le financement du développement et insisté sur le rôle essentiel que jouent les finances publiques, tant nationales qu'internationales, pour répondre aux besoins en matière de transport durable et mobiliser toutes les sources de financement, y compris l'aide publique au développement traditionnelle, les ressources nationales, les investissements privés directs et toutes sortes de modèles de partenariat, notamment public-privé.

28. Les participants ont insisté sur la nécessité de favoriser l'intégration de la science, de la technologie et de l'innovation aux systèmes de transport durable en tirant parti, dans les décennies à venir, des possibilités technologiques pour susciter des changements en profondeur dans les systèmes de transport, y compris les technologies à rendement énergétique élevé ainsi que l'informatique et les communications, et préconisé l'intensification de l'aide destinée au renforcement des capacités des pays en développement.

29. Les participants ont félicité les parties prenantes qui avaient élaboré et lancé des initiatives de transport durable, et demandé à toutes les parties prenantes de continuer à rechercher des partenariats de collaboration en faveur de nouveaux modèles de transport durable s'inscrivant sous le signe de l'innovation. Le Secrétariat de l'ONU organisera des activités concrètes permettant de suivre la mise en œuvre de ces initiatives.

30. Les participants ont souligné qu'il fallait améliorer la communication de l'information et les mécanismes de collecte de données pour assurer la mise en œuvre effective de systèmes résilients de transport durable à faible émission de carbone. Il est essentiel de disposer de données suffisantes de qualité pour établir des niveaux de référence et des critères et pour mesurer les résultats et suivre les progrès réalisés.

31. Il a également été souligné que les États qui ne l'avaient pas encore fait devraient envisager d'adhérer aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports ou de les ratifier. Les États Membres et les autres parties prenantes sont également engagés à participer encore davantage aux délibérations intergouvernementales sur le transport durable, notamment par l'intermédiaire des réunions spécialisées convoquées par le système des Nations Unies.

32. Les participants ont remercié le Groupe consultatif de haut niveau du Secrétaire général sur le transport durable de sa contribution. Les entités des Nations Unies ont décidé de consolider leurs réseaux de coopération interinstitutions et de suivi, y compris les mécanismes de surveillance et d'évaluation, ayant trait aux initiatives de transport durable lancées en vue de la Conférence mondiale sur le transport durable et à l'occasion de cette conférence, en établissant des liens entre les cibles et les cadres et indicateurs de suivi, s'il y a lieu, et la mise en œuvre des objectifs de développement durable.

33. Les participants ont exprimé leur profonde reconnaissance au Président, au Gouvernement et au peuple du Turkménistan pour la chaleureuse hospitalité dont ils ont fait preuve et le généreux soutien qu'ils ont apporté à la préparation et à l'organisation de la Conférence mondiale sur le transport durable. Ils ont réaffirmé leur volonté de continuer à travailler sur les questions ayant trait au transport durable et à en faire une des priorités du programme mondial de développement durable.