



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Quatre-vingt-quatrième session**

Genève, 22-25 février 2022

Point 9 e) ii) de l'ordre du jour provisoire

**Questions stratégiques de nature horizontale  
et transversale ou d'ordre réglementaire :****Environnement, changements climatiques et transports :****Action du Comité des transports intérieurs dans le domaine  
des changements climatiques et de l'Accord de Paris :  
mesures de décarbonisation et d'adaptation nécessaires****Moment charnière pour l'atténuation des changements  
climatiques dans les transports intérieurs****Note du secrétariat***Résumé*

En raison de l'aggravation de la situation mondiale due à l'augmentation de la fréquence et de la gravité des effets des changements climatiques, ainsi que de la nécessité de redoubler d'efforts pour atteindre les objectifs de développement durable, y compris grâce à des politiques et à des mesures d'atténuation visant à limiter le réchauffement de la planète en dessous de deux degrés Celsius comme prévu dans l'Accord de Paris sur les changements climatiques, les transports intérieurs doivent impérativement faire partie des solutions les plus rigoureuses. Cela est d'autant plus vrai qu'ils sont la principale cause des émissions de CO<sub>2</sub>. Le Comité souhaitera peut-être examiner ce document dans lequel figure une brève analyse de la question et des moyens envisageables pour renforcer son rôle et ses contributions concernant cette question critique, laquelle est traitée horizontalement par plusieurs des organes subsidiaires du Comité, ainsi que par le secrétariat.

Le Comité souhaitera peut-être demander à ses organes subsidiaires de passer en revue les activités relatives aux changements climatiques qu'ils mènent actuellement et d'examiner les plans futurs et les recommandations visant à renforcer le soutien qu'il apporte aux États membres et aux Parties contractantes. Il pourrait également inviter ses organes subsidiaires à communiquer les conclusions de leurs débats au secrétariat afin que celui-ci en fasse la synthèse et qu'il les analyse de manière plus approfondie en concertation avec le Bureau, en vue de les lui soumettre à sa quatre-vingt-cinquième session.



## I. Introduction

1. Le Programme de développement durable à l'horizon 2030 appelle à prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions<sup>1</sup>. L'Accord de Paris sur les changements climatiques, adopté à Paris en 2015 par 196 Parties lors de la vingt et unième session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, se fixe pour objectif de limiter le réchauffement général à un niveau bien inférieur à 2 degrés Celsius, de préférence à 1,5 °C, par rapport aux niveaux préindustriels. En vertu de l'Accord, le plafonnement mondial des émissions de gaz à effet de serre doit être atteint le plus rapidement possible pour parvenir à la neutralité climatique d'ici le milieu du siècle.

2. Au niveau mondial, le CO<sub>2</sub> (principal gaz à effet de serre) émis par le secteur des transports représente 24,5 % des émissions dues à la combustion de combustibles par tous les secteurs économiques<sup>2</sup>. Dans le secteur des transports, plus de 78 % des émissions de CO<sub>2</sub> proviennent des transports intérieurs, dont environ 73,5 % du seul sous-secteur des transports routiers<sup>3</sup>.

3. Pour atteindre l'objectif fixé dans l'Accord de Paris, la plupart des gouvernements prennent des mesures diversifiées pour parvenir au plafonnement mondial des émissions de gaz à effet de serre dans les meilleurs délais et se fixer un objectif de neutralité climatique à l'horizon 2050. Des objectifs ambitieux et rigoureux ont été définis pour le secteur des transports, en particulier celui des transports routiers, afin de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. Ainsi, en juillet 2021, la Commission européenne a proposé d'interdire les voitures à moteur à combustion interne neuves à partir de 2035. En novembre 2020, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a annoncé son intention d'interdire la vente de voitures et camionnettes à essence et diesel neuves à partir de 2030, afin d'arriver à des émissions nettes égales à zéro en 2050 au plus tard.

4. D'autre part, le Forum international des transports (FIT) prévoit que, sur la trajectoire actuelle, le volume du transport de voyageurs aura été multiplié par 2,3 et celui du fret par 2,6 en 2050<sup>4</sup>. La réalisation de tous les engagements contractés jusqu'ici pour décarboniser les transports n'empêchera pas les émissions de CO<sub>2</sub> imputables aux transports de croître de 16 % d'ici à 2050. Selon le Forum, une diminution de près de 70 % des émissions de CO<sub>2</sub> émanant des transports en 2050 par rapport aux niveaux de 2015 permettrait de limiter à 1,5 °C le réchauffement planétaire, tel que prévu dans l'Accord de Paris. Il convient d'appliquer des politiques plus ambitieuses de décarbonisation et des mesures globales dans le secteur des transports.

## II. Activités entreprises par les organes subsidiaires et le secrétariat

5. Dans la Stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030, les changements climatiques sont considérés comme un domaine transversal (ECE/TRANS/288/Add.2)<sup>5</sup>. Le Comité, ses groupes de travail pertinents et le secrétariat se sont efforcés de contribuer aux mesures d'atténuation et d'adaptation prises par les États membres dans le domaine des changements climatiques, comme il est indiqué à l'annexe I. Leurs activités sont résumées comme suit :

a) Appui sur le plan des politiques générales et soutien réglementaire et institutionnel de haut niveau dans le cadre des décisions du Comité et des résolutions et déclarations ministérielles approuvées ;

<sup>1</sup> Objectif 13, Résolution 70/1 de l'Assemblée générale des Nations Unies intitulée « Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030 », 2015.

<sup>2</sup> Agence internationale de l'énergie, CO<sub>2</sub> Emissions from Fuel Combustion, <https://www.iea.org/subscribe-to-data-services/co2-emissions-statistics>, données de 2019.

<sup>3</sup> Sur la base des données de l'Agence internationale de l'énergie de 2019.

<sup>4</sup> Forum international des transports (FIT), *Perspectives des transports 2021*, 2021.

<sup>5</sup> Par. 12, p. 6, *Stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030*, 2019.

- b) Évaluation des incidences sur les transports et des mesures d'adaptation : Groupe de travail des transports routiers (SC.1), Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) et Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) ;
- c) Cadre réglementaire pour le déploiement de véhicules électriques et à hydrogène sûrs : Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) et Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) ;
- d) Cadre réglementaire pour la mesure des émissions de CO<sub>2</sub> provenant des véhicules routiers : WP.29 ;
- e) Cadre réglementaire pour l'utilisation des nouvelles technologies afin de garantir une réduction optimale des dégradations dues aux batteries : WP.29 ;
- f) Cadre réglementaire pour améliorer l'efficacité des moteurs et réduire les émissions : WP.29 ;
- g) Système intermodal et transfert modal de la route vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement : Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) et Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) ;
- h) Promotion et facilitation de l'écologisation des transports et de la mobilité : WP.5 et Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) ;
- i) Études et publications : WP.5 et PPE-TSE ;
- j) Renforcement des capacités : SC.3 et WP.5 ;
- k) Développement d'outils, tels que le modèle des futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS), la feuille de route relative aux systèmes de transport intelligents et le manuel du PPE-TSE ;
- l) Coopération et coordination entre les groupes de travail : SC.1, WP.5, WP.15 et WP.29 ;
- m) Projet sur les énergies nouvelles : secrétariat.

### III. Analyse préliminaire des activités entreprises par les organes subsidiaires et le secrétariat

6. De toute évidence, le Comité joue un rôle clef dans la lutte contre les changements climatiques et a contribué de manière significative au programme d'action de la communauté mondiale et aux efforts d'éployés par les États membres. Il reste cependant des domaines à étudier de manière plus approfondie pour soutenir les États membres, tels que :
- a) L'infrastructure permettant de soutenir le déploiement des véhicules électriques et à hydrogène ;
  - b) La sécurité du transport des batteries et de l'hydrogène destinés aux véhicules, compte tenu de l'augmentation de la fréquence, de la quantité et de la diversité des modes de transport ;
  - c) La promotion de la coopération entre les États membres ;
  - d) L'amélioration des opérations de transport : meilleure gestion de la flotte, etc. ;
  - e) Les domaines réglementaires supplémentaires, tels que des modifications éventuelles de la signalisation routière et des règles de circulation pour les cyclistes ;
  - f) L'élaboration d'autres outils ;
  - g) L'innovation et les nouvelles technologies.
7. Il convient également d'améliorer certains domaines, par exemple :
- a) La coopération et la coordination entre les groupes de travail ;
  - b) Les mesures d'atténuation destinées aux transports routiers et fluviaux ;

- c) L'appui aux États membres pour l'accélération du transfert modal ;
- d) Le partage des données d'expérience et l'élaboration de meilleures pratiques ;
- e) Le renforcement des capacités ;
- f) Les projets d'appui aux États membres.

#### **IV. Perspectives**

8. Compte tenu des objectifs ambitieux définis par les gouvernements concernant les transports sans émissions, le secteur des transports doit redoubler d'efforts au niveau national et doit faire l'objet d'un soutien accru et d'un renforcement de la coopération aux niveaux régional et mondial. Le Comité et ses organes subsidiaires, qui ont déjà apporté des contributions importantes, sont en mesure de fournir un soutien plus exhaustif aux États membres et aux Parties contractantes grâce à leur savoir-faire spécialisé et à leurs mandats.

9. Les domaines à étudier et à améliorer qui ont été recensés dans le cadre de l'analyse préliminaire susmentionnée, ainsi que les niveaux variés des mesures prises par les différents organes subsidiaires montrent qu'il convient de s'entendre sur l'urgence des actions et sur une conception commune, une stratégie ou une feuille de route bien définie et des actions coordonnées. Ces actions renforceraient le soutien apporté par le Comité aux États membres et aux Parties contractantes dans la lutte contre les changements climatiques.

10. Le Comité souhaitera peut-être examiner les activités entreprises par ses organes subsidiaires et le secrétariat et déterminer les moyens de renforcer le soutien apporté aux États membres et aux Parties contractantes pour atteindre les objectifs mondiaux et nationaux en matière de changements climatiques.

11. Le Comité pourrait également demander à ses organes subsidiaires de communiquer les conclusions de leurs débats au secrétariat afin que celui-ci en fasse la synthèse et qu'il les analyse de manière plus approfondie en concertation avec le Bureau, en vue de les lui soumettre à sa quatre-vingt-cinquième session.

## Annexe I

# Activités du Comité des transports intérieurs, de ses groupes de travail et du secrétariat en rapport avec les changements climatiques

## I. Comité des transports intérieurs

Le Comité des transports intérieurs (CTI) est la plus haute instance décisionnelle de la CEE concernant les questions relatives aux transports. Dans la Stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030, les changements climatiques sont considérés comme un domaine transversal (ECE/TRANS/288/Add.2). Les segments ministériels organisés lors de ses réunions plénières et les documents de haut niveau (résolutions et déclaration ministérielles) qui en découlent et qui sont approuvés par le Comité ont abordé cette question et permis de définir des mandats pertinents pour la poursuite des travaux dans ce domaine (pour plus de détails, voir l'annexe II du présent document). Le Comité a toujours fait des changements climatiques un point clef de l'ordre du jour de ses sessions ordinaires et ses décisions ont contribué à la création de plateformes intergouvernementales spécialisées et à l'avancement des travaux réglementaires, des connaissances techniques et des outils, et ce, dans le but de s'attaquer aux causes et aux conséquences des changements climatiques dans le domaine plus large des transports intérieurs.

## II. Groupe de travail des transports routiers (SC.1)

Le SC.1 a apporté à son ordre du jour des modifications qui ont pris effet à la 115<sup>e</sup> session (octobre 2020) afin de mieux tenir compte de la Stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030. Il s'agit notamment de l'ajout à l'ordre du jour d'un point sur « la sécurité et la durabilité des infrastructures routières », qui prévoit des échanges avec le Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements (WP.5/GE.3), lequel partage des informations liées aux incidences des changements climatiques sur les infrastructures de transport. Parmi ses principales fonctions, le SC.1 sert de plateforme pour le partage des meilleures pratiques et de données sur les nouvelles tendances dans le domaine des transports routiers et des infrastructures routières.

## III. Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2)

Le SC.2 travaille à la promotion de la transition vers le rail comme outil de lutte contre les changements climatiques. Il œuvre à ces fins dans plusieurs domaines. Premièrement, au moyen de son principal accord juridique, l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), grâce auquel un réseau international de voies ferrées E a été établi. Deuxièmement, en menant des activités visant à accroître la compétitivité du rail, telles que l'élaboration de la nouvelle convention sur la législation ferroviaire uniformisée, qui vise à faire tomber les barrières administratives à la frontière entre les deux régimes juridiques existants en matière de transport de marchandises, et la promotion du transport ferroviaire international de passagers, dans l'objectif de détourner les passagers des modes de transport plus polluants. En outre, des règles relatives au marquage permanent du matériel roulant ferroviaire sont en cours d'élaboration afin de rendre les investissements dans le matériel ferroviaire plus sûrs et donc moins coûteux, ce qui accroît la position concurrentielle des opérateurs. En ce qui concerne les passagers, les États membres élaborent également un instrument juridique visant à améliorer l'accessibilité des gares dans le but d'encourager un plus grand transfert modal. Troisièmement, par le biais de plusieurs autres politiques générales, notamment en matière d'innovation, visant à réduire l'empreinte carbone, déjà faible, du secteur ferroviaire.

#### **IV. Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3)**

À sa cinquante-huitième session (février 2021), le SC.3/WP.3 a organisé un atelier sur les changements climatiques, les situations hydrologiques extrêmes et leurs incidences sur le transport par voie navigable. L'objectif était de mettre en évidence les incidences des changements climatiques et des phénomènes associés sur les voies navigables, les ports et l'exploitation de la flotte intérieure en Europe ; de passer en revue les sources de données et les méthodes relatives aux projections climatiques ; de mettre en commun les données d'expérience relatives aux méthodes, initiatives, mesures et stratégies d'évaluation des risques appliquées dans le cadre de l'adaptation aux effets des changements climatiques sur la navigation intérieure ; d'échanger les meilleures pratiques dans ce domaine ; et d'envisager les mesures que le SC.3 pourrait prendre afin d'aider les pays à relever ce défi.

#### **V. Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5)**

Le WP.5 organise des dialogues intergouvernementaux sur les questions liées à la mobilité urbaine écologique, notamment lors des événements organisés en marge de ses sessions :

- La table ronde d'experts sur l'analyse économique de la transformation des systèmes de transport urbain (septembre 2020) ;
- L'atelier sur les transports urbains écologiques (septembre 2021) organisé conjointement par la Division des transports durables et la Division des forêts, de l'aménagement du territoire et du logement.

En 2020, le WP.5 a établi le Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements, afin d'approfondir les travaux du Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques sur les réseaux et nœuds de transport internationaux et l'adaptation à ces changements. Le Groupe d'experts a pour mission de continuer de mener des activités de sensibilisation, de renforcer les capacités et de prendre en compte les connaissances des États et de la communauté scientifique en matière d'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et d'adaptation à ces changements. Il est également chargé de faire progresser l'état des connaissances dans le domaine et les évaluations des effets qu'ont les changements climatiques sur les transports intérieurs, ainsi que de proposer des mesures d'adaptation appropriées et présentant un bon rapport coût-efficacité.

Le WP.5 a proposé la création d'un groupe d'experts sur le module relatif aux infrastructures cyclables en septembre 2021, pour approbation par le Comité. Ce groupe d'experts est chargé de faire avancer l'élaboration du module relatif aux infrastructures en étroite liaison avec le Partenariat PPE-TSE sur la promotion du cyclisme et de la mobilité active. Ses travaux seront axés sur :

- La collecte de données sur les réseaux cyclables nationaux, l'analyse de ces données et la proposition d'itinéraires paneuropéens fondés sur les itinéraires nationaux et formant un réseau cyclable paneuropéen ;
- L'établissement de définitions acceptables pour les différents types d'infrastructures cyclables ainsi qu'une nouvelle signalisation routière qui complétera celle prévue par la Convention sur la signalisation routière de 1968 et devra être utilisée pour la signalisation des itinéraires en question.

Le secrétariat a publié les documents suivants dans le cadre des travaux du WP.5 :

- En février 2020, le secrétariat a publié un document sur la mobilité en tant que service ;

- En septembre 2020, il a publié le manuel sur la mobilité urbaine durable et l'aménagement du territoire (*Handbook on Sustainable Urban Mobility and Spatial Planning – Promoting Active Mobility*) ;
- En décembre 2015, il a publié un document sur la mobilité urbaine et les transports publics durables.

## **VI. Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15)**

En 2020, le WP.15 a établi un groupe de travail sur l'utilisation des véhicules électriques à batterie et des véhicules à pile à hydrogène pour le transport de marchandises dangereuses, aux travaux duquel participent le secrétariat du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) et le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29). En mai 2021, le WP.15 a décidé de poursuivre les travaux au sein d'un groupe informel animé par les Pays-Bas. Il a adopté le mandat du groupe de travail informel chargé d'élaborer, en coopération avec d'autres groupes de travail (WP.29, etc.), des dispositions pour l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) concernant la construction des véhicules électriques à batterie (VEB) et des véhicules à pile à combustible à hydrogène (HFCV) et de leurs remorques, en vue d'assurer la sécurité du transport des marchandises dangereuses dans ce type de véhicules. Ces dispositions concerneront en particulier : i) l'équipement électrique de ces véhicules ; ii) La prévention des risques d'incendie ; et iii) la prévention des autres risques liés aux carburants.

Le Comité de sécurité de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) évalue actuellement s'il convient d'élaborer des dispositions supplémentaires pour le transport en toute sécurité de marchandises dangereuses avec des bateaux utilisant des installations de propulsion électrique. Les sociétés de classification ADN recommandées ont été invitées à faire rapport lors de la prochaine session en tenant compte des travaux menés actuellement par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) afin d'éviter les doubles emplois. Les débats sur le transport de l'hydrogène en tant que cargaison seront menés ultérieurement, lorsque des demandes de transport d'hydrogène seront transmises. Le groupe de travail informel des matières pourrait amorcer des débats plus approfondis sur les conditions de transport.

## **VII. Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24)**

Le WP.24 appuie le passage au rail pour le transport de marchandises. À cet égard, il encourage l'application de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) afin de créer le réseau et les installations connexes permettant un transport intermodal sans interruption – axé sur un transport longue distance de fret par rail et un transport par route pour le dernier kilomètre – dans la région de la CEE. Le Groupe de travail a également élaboré un manuel portant sur l'élaboration de plans directeurs nationaux pour le transport de marchandises et la logistique, dont l'objectif est d'aider les autorités nationales chargées du transport de marchandises et de la logistique à mettre en œuvre des actions susceptibles d'aider le secteur à se développer de manière durable et décarbonée, à l'appui du développement économique national.

## **VIII. Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29)**

Le WP.29 et ses groupes de travail subsidiaires, en particulier le GRPE (Groupe de travail de la pollution et de l'énergie) et le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG), contribuent largement aux mesures d'atténuation des changements

climatiques en élaborant le cadre réglementaire relatif à l'automobile, en ce qui concerne tant la réduction de la consommation d'énergie et des émissions de GES et de polluants des véhicules routiers et tout-terrain que la sécurité des systèmes de propulsion alternatifs, tels que les systèmes électriques/hybrides-électriques et à hydrogène.

Les activités du WP.29 portent également sur des éléments relatifs à la circularité, non seulement dans le cadre du Règlement ONU n° 133 sur le recyclage des véhicules automobiles, mais aussi des Règlements ONU n°s 108 et 109 sur les pneumatiques rechapés pour les véhicules automobiles et les véhicules utilitaires ou les Règlements ONU n°s 103, 114 ou 132 et 143 sur les dispositifs antipollution de remplacement, les modules pour systèmes de coussin gonflable de deuxième monte ou les dispositifs antipollution de mise à niveau destinés aux véhicules utilitaires lourds. Un élément important est fourni par le Règlement ONU n° 156 sur les mises à jour logicielles, qui permet d'adapter les performances des véhicules aux derniers développements sans devoir modifier matériellement le véhicule.

Le GRPE a mis au point un cycle d'essai harmonisé à l'échelle mondiale pour la plupart des catégories de véhicules (motocycles, voitures, camionnettes et moteurs de camions et d'autobus) afin de pouvoir mesurer les émissions de CO<sub>2</sub> à l'échappement de la manière la plus représentative et la plus réaliste possible, ce qui permet aux Parties contractantes d'appliquer des règlements bien définis visant à améliorer les économies de carburant.

Les travaux du GRPE portent également sur les technologies sans émission d'échappement qui arrivent sur les marchés. Il vient ainsi d'approuver un nouveau Règlement technique mondial ONU (RTM ONU) sur la durabilité des batteries des véhicules électriques, ce qui réduira les déchets, la nécessité d'extraire des matières premières et les émissions de carbone associées. Ce Règlement devrait également renforcer la confiance des propriétaires de voiture envers les voitures électriques, ce qui devrait leur permettre de les adopter rapidement et de privilégier cette technologie à long terme.

Le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) a contribué à l'élaboration du cadre réglementaire pour la mise en circulation de véhicules électriques/hybrides-électriques et de véhicules à pile à combustible à hydrogène sûrs. Étant donné que le principal obstacle à la mise en circulation de ce type de véhicules est le problème de la sécurité, les Règlements techniques mondiaux ONU n° 13 (véhicules à pile à combustible à hydrogène) et n° 20 (sécurité des véhicules électriques), ainsi que les Règlements ONU n° 94 (collision frontale), n° 95 (collision latérale), n° 100 (chaîne de traction électrique), n° 134 (véhicules à pile à combustible à hydrogène), n° 135 (choc latéral contre un poteau), n° 136 (véhicule électrique de catégorie L), n° 137 (choc avant, accent sur les dispositifs de retenue), n° 146 (véhicules de catégorie L fonctionnant à l'hydrogène) et n° 153 (intégrité du système d'alimentation en carburant et sûreté de la chaîne de traction électrique en cas de choc arrière) ouvrent la voie à la décarbonisation de la circulation routière pour toutes les catégories de véhicules en garantissant l'efficacité de leurs systèmes de contrôle technique.

## **IX. Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE)**

Le PPE a pour objectif principal de rendre les transports plus durables et, partant, de réduire leur impact sur l'environnement, principalement dans les villes mais aussi dans les communautés rurales. Dans le cadre du soutien qu'elle apporte aux activités du PPE-TSE liées aux changements climatiques, la Division des transports durables a dirigé des études sur la création d'emplois respectueux de l'environnement et de la santé dans le secteur des transports, des recommandations en faveur d'un transport durable respectueux de l'environnement et de la santé, la mise au point de solutions de mobilité encadrée, ainsi que l'élaboration d'un manuel sur les meilleures pratiques en matière de transports urbains et d'aménagement de l'espace et d'un plan paneuropéen d'infrastructures cyclables complétant le plan directeur de promotion du cyclisme, dont la version finale a été établie en 2021. La Division continue de piloter des initiatives et des partenariats prévus par le PPE-TSE dans le

but de réaliser les objectifs de la Déclaration de Vienne et de soutenir les transports écologiques.

## **X. Futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS)**

La modélisation ForFITS est utilisée par la CEE dans les évaluations de la performance écologique qu'elle effectue en vue d'analyser et de quantifier les conséquences potentielles d'un ensemble de politiques relatives aux émissions de gaz à effet de serre. Des scénarios à faible émission de carbone sont élaborés pour montrer, de manière quantitative, les mesures qui doivent être prises à l'échelle nationale et pour atténuer les émissions de carbone et les incidences du secteur des transports sur le climat.

À la suite d'un atelier organisé en mai 2021, en collaboration avec la Division de l'énergie durable, sur les émissions en amont en temps réel associées aux véhicules électriques pendant la recharge<sup>6</sup>, le secrétariat travaille à l'élaboration d'un module complémentaire ForFITS dans le but d'étudier les émissions produites en temps réel par les véhicules électriques pendant la recharge, ainsi qu'un document dans lequel sont étudiées les conséquences potentielles de la résolution temporelle et du comportement des utilisateurs sur les émissions de CO<sub>2</sub> pendant la recharge des véhicules électriques. Dans le cadre des activités liées aux changements climatiques, la Division contribue également aux évaluations de la performance écologique en élaborant le chapitre de ces évaluations consacré aux transports pour chaque pays.

## **XI. Autres activités du secrétariat**

La Division contribue également au domaine d'interaction sur « l'utilisation durable des ressources naturelles », dans le cadre duquel certaines activités sont en cours en Ukraine grâce au financement du programme ordinaire de coopération technique en vue d'étudier la mobilité électrique, la mobilité en tant que service et les ressources en tant que service, l'objectif étant de réduire les incidences environnementales et climatiques de la mobilité électrique sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

---

<sup>6</sup> <https://unece.org/sustainable-energy/events/online-workshop-real-time-upstream-emissions-electric-vehicles-during>.

## Annexe II

### Déclarations et résolutions récentes du Comité des transports intérieurs : extraits relatifs aux changements climatiques

#### I. ECE/TRANS/2020/2 – Déclaration du Comité des transports intérieurs pour un appel commun à l'action en faveur de solutions plus efficaces dans les transports intérieurs pour relever les défis climatiques et environnementaux mondiaux

Extraits pertinents :

*« Nous, ministres et autres chefs de délégation des Parties contractantes aux conventions des Nations Unies relevant du Comité des transports intérieurs, participant à la quatre-vingt-deuxième session plénière dudit Comité,*

(...)

*Déclarons :*

a) Considérer unanimement la viabilité des transports intérieurs comme une réponse efficace aux défis climatiques et environnementaux mondiaux ;

b) Avoir à cœur de mettre en œuvre les décisions pertinentes énoncées dans les résolutions ministérielles précédentes approuvées par le Comité, en particulier au paragraphe 4 de la résolution ministérielle de 2017 qui porte sur l'entrée dans l'ère nouvelle de la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité, dans lequel nous avons décidé d'utiliser le cadre qu'offre le Comité pour nous attaquer aux problèmes posés par les changements climatiques, et au paragraphe 5 de la résolution ministérielle de 2019, dans lequel nous nous sommes engagés à encourager l'harmonisation dans le domaine des nouvelles technologies aptes à réduire la pollution et les gaz à effet de serre ;

c) Souhaiter promouvoir la viabilité des systèmes de transport intérieur par la mise au point et la diffusion d'innovations technologiques, notamment en matière d'énergies propres, de gestion de la mobilité durable ou d'organisation, susceptibles de réduire l'impact environnemental du secteur, et à encourager l'adaptation des systèmes de transport actuels pour faire en sorte qu'ils restent viables, notamment grâce à l'octroi de financements et de moyens aux États Membres en développement ;

d) Être résolu à renforcer le rôle du Comité des transports intérieurs, en tant qu'il forme le cadre dans lequel s'inscrit l'action des Nations Unies dans le domaine des transports intérieurs et, par son intermédiaire, à favoriser une stratégie véritablement holistique et intégrée à mettre en œuvre de toute urgence pour tous les modes de transport intérieur ;

e) Être déterminés à continuer d'utiliser les fonctions réglementaires pertinentes du Comité pour réduire les émissions nocives et promouvoir des solutions harmonisées aux problèmes climatiques et à la dégradation de l'environnement, conformément à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et à son Accord de Paris, tout en adhérant aux principes d'ouverture, d'intégration et de participation de chaque pays dans la mesure de ses moyens eu égard aux contributions de tous les États Membres des Nations Unies ; ».

## II. ECE/TRANS/2019/2 – Résolution ministérielle sur le renforcement de la coopération, de l’harmonisation et de l’intégration à l’ère de la numérisation et de l’automatisation des transports

Extraits pertinents :

« Nous, Ministres et nos représentants<sup>1</sup>, participant à la quatre-vingt-unième session plénière du Comité des transports intérieurs,

(...)

[Décidons] 5. D’exprimer notre conviction que l’harmonisation, fondée sur des spécifications communes et sur la transparence des critères de décision relatifs aux véhicules automatisés/autonomes et connectés, est un élément essentiel pour des systèmes de transport fiables et compatibles, et qu’une plus grande application des nouvelles technologies dans les transports intérieurs offre de nombreuses perspectives en ce qui concerne l’efficacité, la prévention des accidents de la circulation, le développement de l’intermodalité et la réduction de la pollution et des gaz à effet de serre. ».

## ECE/TRANS/2017/2 – Résolution ministérielle sur l’entrée dans l’ère nouvelle de la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité

Extraits pertinents :

« Nous, Ministres, réunis pour célébrer le soixante-dixième anniversaire du Comité des transports intérieurs de la CEE, le 21 février 2017,

(...)

Engagés en faveur de la promotion et de la réalisation des objectifs de développement durable, qui sont inextricablement liés aux transports ; et eu égard aussi aux défis auxquels nous sommes confrontés du fait des changements climatiques,

Saluant le rôle déterminant joué par le Comité et ses organes subsidiaires compétents en tant que plateformes auxquelles les gouvernements auront de plus en plus recours pour élaborer et mettre en œuvre des solutions efficaces en matière d’adaptation aux changements climatiques et d’atténuation de leurs effets, de lutte contre la pollution atmosphérique et d’amélioration des performances environnementales des transports en général, notamment dans les domaines de la construction de véhicules et du transport de marchandises dangereuses,

(...)

[Décidons] 4. De nous attaquer aux problèmes posés par les changements climatiques, d’accorder une attention particulière à la promotion du transport durable et d’assurer la sécurité et la capacité des corridors de transport internationaux, en soutenant la coopération intergouvernementale multidisciplinaire dans le domaine des transports et les domaines connexes, dans le cadre de la plateforme du Comité des transports intérieurs. ».