



---

**Commission économique pour l'Europe****Quatre-vingt-cinquième session**

Genève, 21-24 février 2023

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

**Questions relatives à la gouvernance et autres questions  
découlant des activités de la Commission économique  
pour l'Europe, du Conseil économique et social et  
d'autres organes et conférences des Nations Unies****Économie circulaire et transports intérieurs durables : bilan  
des actions et des réalisations du Comité****Note du secrétariat\***

Le débat de haut niveau de la soixante-neuvième session de la Commission économique pour l'Europe (CEE) a eu pour thème « Promouvoir l'économie circulaire et l'utilisation durable des ressources naturelles dans la région de la CEE ». Les questions connexes, auxquelles les activités du Comité des transports intérieurs sont largement consacrées depuis de nombreuses années, ont fait l'objet d'un vaste ensemble d'instruments et de supports de connaissances élaborés dans le cadre du sous-programme Transports.

Le présent document dresse le bilan des progrès accomplis par le Comité et ses groupes de travail dans la promotion de l'économie circulaire aux niveaux régional et mondial et des activités qu'ils ont menées pour aider les États membres et les autres Parties contractantes à développer des systèmes de transport plus circulaires, et donc plus durables, ou à définir des politiques et adopter des pratiques économiques qui s'inspirent de ces principes.

---

\* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur.



## I. Introduction

1. Le débat de haut niveau de la soixante-neuvième session de la Commission économique pour l'Europe (CEE) a eu pour thème « Promouvoir l'économie circulaire et l'utilisation durable des ressources naturelles dans la région de la CEE ».
2. Les questions connexes, auxquelles les activités du Comité des transports intérieurs sont largement consacrées depuis de nombreuses années, ont fait l'objet d'un vaste ensemble d'instruments et de supports de connaissances élaborés dans le cadre du sous-programme Transports.
3. Grâce à ses travaux d'élaboration de normes et de politiques ainsi qu'à ses activités d'analyse et de renforcement des capacités, le Comité apporte une contribution importante dans les principaux domaines de l'économie régionale et mondiale en ce qu'il répond à la logique de « boucle » qui permet d'optimiser l'utilisation des ressources dans une économie circulaire. Les quatre piliers de la Stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030, adoptée par le Comité à sa quatre-vingt-deuxième session (ECE/TRANS/288/Add.2), reprennent des éléments de l'économie circulaire et visent à accélérer la transition vers des transports intérieurs durables.
4. À sa quatre-vingt-quatrième session plénière, le Comité a accueilli favorablement les décisions en rapport avec la CEE concernant le renforcement des travaux des comités sectoriels dans le domaine de l'économie circulaire et invité ses groupes de travail à renforcer et à étendre leur action sur les aspects de l'économie circulaire spécifiques aux transports, s'il y a lieu.
5. Le présent document dresse le bilan des progrès accomplis par le Comité et ses groupes de travail dans la promotion de l'économie circulaire aux niveaux régional et mondial et des activités qu'ils ont menées pour aider les États membres et les autres Parties contractantes à développer des systèmes de transport plus circulaires, et donc plus durables, ou à définir des politiques et adopter des pratiques économiques qui s'inspirent de ces principes.

## II. Instruments de la CEE relatifs aux transports et réalisations dans le domaine de l'économie circulaire

6. Le tableau figurant dans l'annexe 1 résume les principaux instruments et réalisations du Comité et de ses organes subsidiaires qui aident les États membres et les Parties contractantes à s'orienter davantage vers l'économie circulaire ou à définir des politiques en matière de transports et adopter des pratiques économiques qui s'en inspirent. Pour chaque entrée dans le tableau, le champ d'application de l'instrument ainsi que les résultats de son application sont brièvement décrits. Des liens vers d'autres ressources donnent accès à des informations complémentaires. Par souci de clarté, il est précisé si chaque instrument a valeur de cadre juridique, est un document d'analyse directive ou recommande de bonnes pratiques.

### A. Comité des transports intérieurs

7. Les faits nouveaux en matière d'économie circulaire au niveau du Comité relèvent de plusieurs catégories :
  - Révision du mandat du Comité (en vigueur depuis le 16 février 2022) ;
  - Préambule et dispositif de la résolution ministérielle ;
  - Décisions du Comité relatives au mandat des groupes de travail (concernant l'économie circulaire) ;
  - Autres décisions du Comité visant à donner des orientations à ses groupes de travail.
8. Les points ci-dessus sont développés dans l'annexe II du présent document.

## B. Règlements concernant les véhicules

9. Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) établit un cadre réglementaire applicable aux innovations technologiques visant à rendre les véhicules plus sûrs et plus respectueux de l'environnement. Ses activités reposent essentiellement sur trois accords multilatéraux conclus sous les auspices de l'ONU, qui permettent aux Parties contractantes (États membres) participant aux sessions du WP.29 d'établir des instruments normatifs concernant les véhicules à moteur et leurs équipements sous la forme de Règlements ONU (Accord de 1958), de Règlements techniques mondiaux (RTM) ONU (Accord de 1998) et de Règles ONU (Accord de 1997).

10. S'agissant des pratiques relatives à l'économie circulaire (réparation, réutilisation, refabrication, etc.), il peut être nécessaire de tenir systématiquement compte de la « circularité » dans les activités du WP.29 pour renforcer la confiance, par exemple dans les pièces de rechange ou les pièces refabriquées, d'élaborer des prescriptions fonctionnelles ou de faciliter les mises à jour et la modernisation afin de prolonger la durée de vie des produits automobiles qui, en raison des logiciels, des matériaux de piètre qualité ou des procédés de production utilisés, sont sujets à l'obsolescence.

11. À sa quatre-vingt-sixième session, le Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) a approuvé la création d'un groupe de travail informel de l'analyse du cycle de vie des véhicules automobiles (A-LCA), chargé de mettre au point une méthode harmonisée à l'échelle mondiale permettant de déterminer l'empreinte carbone des véhicules sur toute la durée de leur cycle de vie, de la fabrication à l'utilisation et à la fin de vie. Cette méthode permettrait d'accroître la circularité dans l'utilisation des matériaux et de réduire l'empreinte carbone des véhicules. À sa première réunion, qui s'est tenue fin octobre au Japon, le groupe A-LCA a constitué son équipe de direction et élaboré un mandat régissant ses activités. La méthode d'analyse du cycle de vie devrait être achevée et présentée au GRPE en 2025, raison pour laquelle cette activité ne figure pas dans l'annexe I.

12. En 2021-2022, la Division de l'énergie durable et la Division des transports durables ont mené conjointement un projet visant a) à améliorer les connaissances des acteurs ukrainiens concernant les politiques et les meilleures pratiques en vigueur qui contribuent à soutenir l'économie circulaire dans le contexte de l'électromobilité et de la gestion durable des ressources selon une approche associant mobilité et ressources en tant que modèle de services, et b) à améliorer la capacité de l'Ukraine à élaborer, sur la base de recommandations stratégiques, son propre cadre qui devrait faciliter la transition vers une économie circulaire dans ces domaines et selon une telle approche. Compte tenu de la situation en Ukraine au début de l'année 2022, le projet a pris du retard et les activités de suivi ont été suspendues.

13. S'agissant des travaux du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA), le Règlement ONU n° 156, adopté par le WP.29 en juin 2020, et la proposition de recommandations relatives à des prescriptions uniformes concernant la cybersécurité et les mises à jour logicielles (ECE/TRANS/WP.29/2022/60) ont marqué une étape importante en ce qui concerne la transformation numérique des véhicules de transport routier, qui contribue à la circularité des véhicules. Le Règlement impose aux constructeurs de véhicules de prouver qu'un procédé sûr est appliqué pour les mises à jour logicielles et que la sécurité de fonctionnement est contrôlée tout au long du cycle de vie des véhicules, de façon à permettre l'ajout de nouvelles fonctionnalités sur les véhicules déjà en circulation.

## C. Transport des marchandises dangereuses

14. Les travaux du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) visent à ce que l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) prenne en compte des moteurs et des systèmes de propulsion plus efficaces et permette l'utilisation en toute sécurité d'autres sources d'énergie, notamment les biocarburants et les batteries. L'ADR comporte des prescriptions concernant la sécurité du transport des batteries et des piles à combustible lorsqu'elles sont destinées à être recyclées ou éliminées, y compris lorsqu'elles sont usagées ou endommagées. Au cours du dernier exercice biennal, le WP.15 a également adopté de nouvelles dispositions permettant

l'utilisation de véhicules électriques pour le transport de certaines marchandises dangereuses, qui entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023.

15. À la 110<sup>e</sup> session du WP.15 (8-12 novembre 2021), le Président a confirmé que le Groupe de travail était disposé à réserver du temps sur ses travaux pour traiter des sujets d'intérêt général que sont l'économie circulaire et l'utilisation durable des ressources naturelles, dès lors qu'ils étaient liés à son mandat. En 2022, le WP.15 a maintenu à l'ordre du jour un point consacré à ces sujets, sur lesquels les délégations ont été invitées à présenter des informations.

16. À la 111<sup>e</sup> session du WP.15 (9-13 mai 2022), il a été précisé que des dispositions liées à l'économie circulaire reprises dans l'ADR, comme celles relatives aux emballages, aux batteries usagées ou au transport des déchets, étaient le fruit des travaux menés par la Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses, notamment en vue d'harmoniser l'ADR avec les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses (Règlement type), élaborées sous les auspices du Conseil économique et social. Il a été convenu qu'à l'avenir, ces discussions devraient avoir lieu principalement à la Réunion commune. Dans un premier temps, afin de disposer d'une base pour les futurs débats à la Réunion commune, le WP.15 a organisé une table ronde sur l'économie circulaire sous l'angle du transport multimodal de marchandises dangereuses à sa 112<sup>e</sup> session (8-11 novembre 2022). Parmi les intervenants figuraient des représentants de l'industrie des déchets, de l'industrie chimique et des secteurs du transport routier, ferroviaire et par voie navigable. Les experts et les participants ont reconnu que les travaux des organes de l'ONU en matière de transport de marchandises dangereuses avaient déjà des répercussions, directes ou indirectes, sur le développement de l'économie circulaire et les objectifs de développement durable et qu'il était dorénavant important de mieux cerner les liens entre ces domaines. Le WP.15 a souligné l'importance de continuer à considérer ses travaux à la lumière des objectifs liés à l'économie circulaire et à l'utilisation durable des ressources naturelles tout en conciliant ces enjeux avec les objectifs attendus de sécurité.

17. De même, en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses par voie navigable, l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) et les Comités de sécurité et d'administration de l'ADN qui administrent l'Accord ont une influence directe sur la conception des produits et de l'équipement de rétention, la réutilisation et le recyclage des emballages et les mouvements des déchets classés comme dangereux. S'agissant de l'ADR, ces dispositions étaient le résultat des travaux de la Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses.

18. En outre, le Comité de sécurité de l'ADN a décidé de contribuer à l'élaboration de solutions efficaces et mesurables qui favorisent une économie circulaire et l'utilisation durable des ressources naturelles, en vue de la réalisation des objectifs du Programme de développement durable à l'horizon 2030, dès lors que ceux-ci étaient liés à son mandat. Les délégations ont été invitées à présenter des informations sur ce sujet. Il a aussi été recommandé aux représentants de préciser dans la partie justification de leurs futures propositions, lorsque c'était pertinent, le lien avec l'économie circulaire et l'utilisation durable des ressources naturelles.

(Références : ECE/TRANS/WP.15/255, annexe I ; ECE/TRANS/256 et Add.1 ; ECE/TRANS/WP.15/258 ; ECE/TRANS/WP.15/259 et Add.1, ECE/TRANS/WP.15/260 ; ECE/TRANS/WP.15/AC.2/80 et ECE/TRANS/WP.15/AC.2/82 ; ECE/TRANS/WP.15/AC.1/166, par. 47 et 48)

## **D. Transport par voie navigable**

19. Le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a reconnu en 2020 la pertinence d'une économie circulaire pour la navigation intérieure et son importance à l'égard des questions d'actualité dans le secteur ; depuis, ce point est régulièrement inscrit à l'ordre du jour de ses sessions. Au cours de l'atelier sur l'économie circulaire dans le transport par voie navigable organisé en 2020 à sa soixante-quatrième session (ECE/TRANS/SC.3/213,

par. 30), le SC.3 a noté que les activités ci-après étaient directement liées aux principes de l'économie circulaire :

- Écologisation de la flotte de navigation intérieure, utilisation de carburants durables et décarbonisation ;
- Gestion des déchets ;
- Transformation numérique et transition vers les énergies renouvelables ;
- Gestion verte de la chaîne d'approvisionnement ;
- Amélioration de la performance environnementale du transport par voie navigable ;
- Mise en place d'une infrastructure à l'épreuve du temps, compatible avec l'évolution du numérique et de l'automatisation et résiliente face aux changements climatiques ;
- Rôle des ports en tant qu'éléments essentiels d'une économie circulaire.

20. À sa soixante-cinquième session, en novembre 2021, le SC.3 a poursuivi le débat sur les principes de l'économie circulaire. Les participants ont formulé les recommandations ci-après qui pourraient faciliter l'introduction des principes de l'économie circulaire dans le secteur :

- Amélioration de la gestion des déchets à bord des bateaux, en particulier par l'établissement d'une classification appropriée des déchets tenant dûment compte de la réutilisation directe et de la reconception des composants des déchets qui pourraient être recyclés ;
- Planification et organisation de la navigation de manière à prévenir ou à minimiser la production de déchets en réduisant au minimum l'utilisation de produits et de ressources producteurs de déchets et en facilitant le recours à l'énergie verte et renouvelable sur les bateaux ;
- Soutenir l'initiative des ports verts ;
- Envisager des possibilités de mise en commun des ressources pendant la navigation.

21. Le SC.3 a décidé de maintenir l'économie circulaire à l'ordre du jour de ses futures sessions et convenu d'ajouter ce point à son mandat révisé, adopté par le Comité des transports intérieurs en février 2022 (ECE/TRANS/2022/6, annexe III).

22. En 2022, le SC.3 et son organe subsidiaire, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3), se sont penchés sur des questions relatives à l'économie circulaire lors de trois ateliers, consacrés a) à la prévention de la pollution par les bateaux de navigation intérieure et l'écologisation du secteur du transport par voie navigable (16 février 2022), b) à la transition vers un réseau de voies navigables E moderne, viable et résilient (29 juin 2022) et c) aux technologies, matériaux et équipements novateurs dans le domaine des transports par voie navigable (13 octobre 2022). Ces ateliers avaient pour but de mettre en lumière les progrès réalisés par les États membres, les meilleures pratiques et les initiatives visant à améliorer la sécurité environnementale de la navigation, à rendre les infrastructures des voies navigables plus respectueuses de l'environnement et à introduire des innovations permettant de réduire les émissions des bateaux. Les travaux se poursuivront pour étudier les approches existantes en la matière et les éventuelles mesures à prendre pour une application plus large de l'économie circulaire dans le secteur du transport par voie navigable.

## E. Transport routier

23. À la 116<sup>e</sup> session du Groupe de travail des transports routiers (SC.1), en octobre 2021, au titre du point ordinaire de l'ordre du jour relatif aux infrastructures routières numériques et intelligentes, le Liechtenstein a présenté un exposé sur la gestion du cycle de vie d'un véhicule au moyen de la technologie des chaînes de blocs. Le SC.1 a discuté de l'applicabilité du modèle ou de la démarche à d'autres pays et à divers aspects de la logistique des transports.

## Annexe I

## Panoplie d'instruments et d'activités du Comité des transports intérieurs contribuant à la promotion de l'économie circulaire et des transports intérieurs durables

<i>Instrument/produit</i>	<i>Description</i>	<i>Résultats</i>	<i>Cadre juridique</i>	<i>Analyse directive</i>	<i>Bonnes pratiques</i>
<b>Sous-programme 2 : Transports</b>					
RTM ONU n° 22	Activités de réglementation visant à établir les prescriptions fonctionnelles minimales en matière de durabilité et de maintien de la capacité des batteries montées sur les véhicules électriques.	Garantie du montage de batteries de qualité sur les véhicules électriques afin de réduire les besoins en ressources des batteries pendant la durée de vie des véhicules et de renforcer la confiance des consommateurs dans les véhicules électriques.	X		
Règlements ONU n°s 101 et 154 et RTM ONU n°s 15 et 19	Ces trois instruments normatifs forment une procédure harmonisée à l'échelle mondiale dont le but est de mesurer la consommation de carburant et les émissions de dioxyde de carbone à l'échappement des voitures et des fourgons.	Meilleure utilisation des ressources limitées et réduction de la pollution.	X		
Règlements ONU n°s 59, 90, 92, 103, 132 et 143	Ces règlements servent de base pour l'homologation de type de pièces de rechange, notamment pour les systèmes de freinage, les silencieux et les catalyseurs.	Promotion de la réparation et de la refabrication. Dans certains cas, on s'est appuyé sur ces règlements pour installer a posteriori de nouvelles technologies sur des véhicules existants.	X		
Règlements ONU n°s 108 et 109	Activités de réglementation visant à réduire l'empreinte écologique des pneumatiques et les effets de ceux-ci pendant leur durée de vie pour les voitures particulières (Règlement ONU n° 108) et les véhicules utilitaires (Règlement ONU n° 109).	Réutilisation de la carcasse, qui représente plus de 80 % du pneumatique, auquel on donne une seconde (voire une troisième) vie en le rechapant.	X		

<i>Instrument/produit</i>	<i>Description</i>	<i>Résultats</i>	<i>Cadre juridique</i>	<i>Analyse directive</i>	<i>Bonnes pratiques</i>
Règlement ONU n° 116	Ce règlement a été révisé afin d'y ajouter des prescriptions relatives aux clefs intelligentes.	Les clefs intelligentes facilitent le partage de véhicule.	X		
Règlement ONU n° 133	Activités de réglementation visant à réduire l'empreinte écologique de la production et de la mise au rebut des véhicules et les effets de ceux-ci pendant leur cycle de vie.	Le Règlement, qui concerne un quart des véhicules vendus dans le monde en 2019, dispose que ceux-ci doivent être réutilisables et/ou recyclables à 85 % en masse et réutilisables et/ou valorisables à 95 % en masse.	X		
Règlement ONU n° 156	Activités de réglementation concernant la gestion des versions des logiciels et les prescriptions relatives aux mises à jour logicielles dans les véhicules, y compris les mises à jour à distance.	Les mises à jour logicielles contribueront à réduire l'obsolescence prématurée et esthétique des véhicules. Elles permettent de prolonger la durée de vie des véhicules et incitent à repenser les modèles commerciaux.	X		
Accords de la CEE sur les infrastructures : - Lignes internationales de chemin de fer (AGC) ; - Voies navigables (AGN) ; - Routes de trafic (AGR) ; - Lignes de transport combiné et installations connexes (AGTC)	Ces accords harmonisent les principaux paramètres pour la construction, l'exploitation et, dans certains cas, l'entretien et la modernisation de l'infrastructure des modes de transport intérieur et du transport intermodal.	Utilisation appropriée des infrastructures, qui empêche une usure accrue et permet ainsi de prolonger la durée de vie et de réduire les besoins de réparation.	X		
Accord sur les infrastructures des voies navigables (AGN), Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E,	Ces instruments encouragent l'intégration des principaux éléments de l'économie circulaire dans la navigation intérieure.	Prévention de la pollution des voies navigables par les déchets produits par les bateaux et dispositions relatives à la collecte séparée des déchets produits à bord des bateaux et par les stations de réception, à leur recyclage efficace et à leur réutilisation.	X		

<i>Instrument/produit</i>	<i>Description</i>	<i>Résultats</i>	<i>Cadre juridique</i>	<i>Analyse directive</i>	<i>Bonnes pratiques</i>
Code européen des voies de navigation intérieure, résolution n° 21, « Prévention de la pollution des eaux par les bateaux » (révision 2)		Liste des stations de réception qui fournissent des services de collecte séparée des déchets recyclables.			
Recommandations du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) sur la mobilité en tant que service et les transports publics urbains	Recommandations et études sur l'économie de partage et les transports urbains durables, qui portent notamment sur la possibilité de créer des emplois verts dans le domaine du cyclisme, le recours accru aux transports publics et l'électrification, et l'intégration des transports dans la planification urbaine, et comprennent un plan directeur sur le cyclisme, des lignes directrices pour l'écoconduite, etc.	Réduction des besoins en ressources et des effets sur l'environnement des transports urbains.		X	
Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)	Ces accords portent sur la conception, la construction, l'utilisation, la réutilisation et la réparation des enveloppes de confinement des marchandises dangereuses (caisses, citernes, etc.). Le transport des emballages endommagés ou usagés qui ont contenu des marchandises dangereuses et celui des objets dangereux destinés à être recyclés ou éliminés relèvent des dispositions de l'ADR et de l'ADN.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transition vers des systèmes de mobilité plus propres grâce à l'élaboration de dispositions qui autorisent l'utilisation de véhicules-batteries, de véhicules électriques et de véhicules hybrides pour le transport des marchandises dangereuses ;</li> <li>- Réduction de la production d'emballages et d'autres moyens de confinement à usage unique, assortie de dispositions qui prévoient le nettoyage, la réutilisation, le reconditionnement, la refabrication et la réparation des emballages utilisés pour le transport de marchandises dangereuses ;</li> <li>- Élaboration de dispositions qui réglementent l'utilisation d'emballages fabriqués à partir de</li> </ul>	X		

<i>Instrument/produit</i>	<i>Description</i>	<i>Résultats</i>	<i>Cadre juridique</i>	<i>Analyse directive</i>	<i>Bonnes pratiques</i>
		<p>matières plastiques recyclées pour le transport de marchandises dangereuses ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dispositions relatives à la conception, à la construction, au contrôle et au transport sécurisé des systèmes de stockage de l'électricité tels que les batteries et les piles à combustible, notamment en ce qui concerne la collecte et le transport de ces systèmes après utilisation ou lorsqu'ils sont endommagés à des fins de recyclage ou d'élimination ;</li> <li>- Dispositions relatives au transport des déchets dangereux en vue de leur élimination ou de leur recyclage, et élaboration et révision de dispositions afin de relever les nouveaux défis auxquels fait face le secteur de la gestion des déchets, pour faciliter encore l'élimination ou le recyclage des déchets selon un modèle d'économie circulaire en assurant un haut niveau de sécurité pendant le transport.</li> </ul>			
Instruments normatifs contribuant à limiter les pertes et le gaspillage de nourriture : TIR et eTIR, ATP	Le régime TIR est une procédure qui permet aux camions qui transportent des marchandises de franchir les frontières de façon plus rapide et efficace. Le système eTIR a dématérialisé cette procédure. L'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) régleme le transport de denrées périssables.	Réduction du gaspillage alimentaire grâce aux normes de transport les plus exigeantes, à des procédures douanières efficaces, au traitement prioritaire des denrées périssables et au recours à des voies réservées, qui diminuent l'attente aux frontières et l'utilisation de documents papier.	X		

<i>Instrument/produit</i>	<i>Description</i>	<i>Résultats</i>	<i>Cadre juridique</i>	<i>Analyse directive</i>	<i>Bonnes pratiques</i>
Projet, mené dans le cadre du programme ordinaire de coopération technique, visant à améliorer la capacité de l'Ukraine à soutenir l'économie circulaire dans le contexte de l'électromobilité et de la gestion durable des ressources selon une approche associant mobilité et ressources en tant que modèle de services	<p>Le projet a pour but d'améliorer la capacité de l'Ukraine à appliquer une approche fondée sur les interactions pour faire des secteurs de l'électromobilité et des ressources un vecteur de développement durable afin de favoriser une économie circulaire et à zéro émission nette. Les activités suivantes seront mises en œuvre pour atteindre cet objectif :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Élaboration d'un rapport répertoriant les meilleures pratiques et les principes directeurs existants concernant l'approche associant mobilité et ressources en tant que modèle de services ;</li> <li>2) Atelier de formation en ligne à cette approche ;</li> <li>3) Élaboration de recommandations concernant la mise en œuvre de cette approche.</li> </ol>	<p>Amélioration des connaissances des acteurs ukrainiens concernant les politiques et les meilleures pratiques en vigueur qui contribuent à soutenir l'économie circulaire dans le contexte de l'électromobilité et de la gestion durable des ressources selon une approche associant mobilité et ressources en tant que modèle de services.</p> <p>Amélioration de la capacité de l'Ukraine à élaborer, sur la base de recommandations stratégiques, son propre cadre qui devrait faciliter la transition vers une économie circulaire dans ces domaines et selon une telle approche.</p>		X	X

## Annexe II

### **Mandat du Comité des transports intérieurs et décisions pertinentes pour la soixante-dixième session de la Commission économique pour l'Europe**

#### **I. Mandat du Comité des transports intérieurs (approuvé par le Conseil économique et social le 16 février 2022 (E/RES/2022/2))**

(...)

g) Le Comité poursuit l'objectif d'un développement durable des transports en contribuant à la réduction de l'impact négatif des transports sur l'environnement et à l'utilisation de modes de transport écologiquement rationnels en développant notamment le transport combiné ; (...)

i) Il [*le Comité*] fait office de centre d'appui aux nouvelles technologies et aux innovations dans le domaine des transports intérieurs, en offrant un cadre pour la numérisation, la conduite automatisée et les systèmes de transport intelligents ;

#### **II. Quatre-vingt-quatrième session du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/316)**

##### **A. Résolution ministérielle « En route pour une décennie au service de transports intérieurs et d'un développement durables » (ECE/TRANS/316, annexe I)**

[Nous, ministres et autres chefs de délégation (...)] (...)

*Félicitant* le Comité des transports intérieurs pour le rôle qu'il joue dans la promotion du transport durable de marchandises et de passagers à l'échelle internationale, régionale et nationale, dans l'optimisation du bouquet de modes de transport et dans la promotion des transports publics, de la performance environnementale, de l'efficacité énergétique et de l'économie circulaire, tout en catalysant les améliorations apportées à la sécurité et à la sûreté des transports intérieurs, ainsi qu'aux infrastructures de transport non motorisé et à l'efficacité des services dans le secteur des transports,

*Estimant* que le Comité des transports intérieurs joue un rôle essentiel dans l'amélioration de la performance environnementale du transport routier motorisé, dans la promotion de la transition énergétique du secteur, dans l'accélération du passage à des modes de transport plus respectueux de l'environnement et dans la lutte contre l'augmentation de la vulnérabilité des infrastructures de transport intérieur et de la mobilité, (...)

[*Décidons* :] (...)

b) D'accélérer le perfectionnement et la mise à jour régulière des instruments juridiques du Comité des transports intérieurs afin que le cadre réglementaire soit moins fragmenté, qu'il gagne en cohérence, en pertinence et en efficacité, compte tenu de l'évolution rapide du paysage stratégique, qu'il intègre pleinement et promeuve les changements technologiques dans tous les modes de transport terrestre, notamment en ce qui concerne les systèmes de transport intelligents, les véhicules autonomes et connectés, la conduite automatisée et la dématérialisation des documents et procédures de transport international ; (...)

l) De mettre à profit, au plus vite, les fonctions réglementaires et d'orientation du Comité des transports intérieurs pour réduire les émissions nocives et la consommation d'énergie, en particulier dans le transport routier, pour promouvoir l'intermodalité et l'adoption de solutions harmonisées aux problèmes climatiques et à la dégradation de l'environnement et pour optimiser la combinaison de différents modes de transport des passagers et des marchandises, en vue de renforcer la contribution du secteur des transports intérieurs à la réalisation des buts et objectifs de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et de l'Accord de Paris, tout en étant particulièrement attentifs à ce dont les petits États insulaires en développement, les pays les moins avancés et les pays en développement sans littoral ont besoin pour atteindre leurs objectifs en matière de transport durable à faibles émissions ; (...)

n) De renforcer le cadre réglementaire du transport intermodal durable en promouvant des solutions juridiques et des mesures applicables au rail, aux voies navigables intérieures, à l'intermodalité et à la logistique, dans le but de réduire l'impact des transports sur l'environnement, d'améliorer l'accessibilité et d'accroître l'efficacité ;

o) De renforcer également les activités transversales menées dans le cadre des instruments juridiques du Comité des transports intérieurs et en collaboration avec d'autres comités sectoriels de la Commission économique pour l'Europe, afin de poursuivre l'élaboration de produits favorisant l'économie circulaire, conformément aux décisions prises par la Commission à sa soixante-neuvième session, et de faire valoir que la circularité, un enjeu de plus en plus important, bénéficierait grandement de l'élaboration de nouveaux instruments juridiques ou d'une refonte des instruments existants ;

## B. Décisions du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/316)

12. Le Comité **a accueilli avec satisfaction et approuvé** la résolution intitulée « En route pour une décennie au service de transports intérieurs et d'un développement durables » (...).

16. Le Comité **a également reçu des informations** du secrétariat sur les questions récentes découlant des activités de la Commission économique pour l'Europe (CEE) présentant un intérêt pour lui, notamment celles ayant trait :

a) Aux décisions en rapport avec la CEE concernant le renforcement des travaux des comités sectoriels dans le domaine de l'économie circulaire ;

b) À la poursuite du développement de domaines d'interactions à l'échelle de la CEE, à savoir des chantiers de coordination intersectorielle (horizontale) au sein de la CEE, dans le cadre de la mise en conformité des activités de la Commission avec les objectifs de développement durable.

17. Le Comité **a accueilli favorablement** les décisions en rapport avec la CEE concernant le renforcement des travaux des comités sectoriels dans le domaine de l'économie circulaire et **invité** ses groupes de travail à renforcer et à étendre leur action sur les aspects de l'économie circulaire spécifiques aux transports, s'il y a lieu.

27. Il **a en outre adopté** le mandat révisé du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3), figurant à l'annexe III du document ECE/TRANS/2022/6<sup>1</sup>, comme le SC.3 l'avait demandé (ECE/TRANS/SC.3/215).

28. Le Comité **a approuvé** la création du Groupe d'experts de la mise en place de l'e-CMR, doté d'un mandat de deux ans, comme le SC.1 l'avait demandé (ECE/TRANS/SC.1/416) sur la base du mandat qui figure à l'annexe IV du document ECE/TRANS/2022/6.

47. Le Comité **a demandé** au secrétariat d'établir en étroite coopération avec le Bureau, pour sa session suivante, une vue d'ensemble des activités actuellement menées par ses groupes de travail dans les domaines des technologies de l'information, de l'informatisation et des systèmes de transport intelligents et de faire le lien, si nécessaire, avec le

<sup>1</sup> ECE/TRANS/2022/6, annexe III, par. 5 d).

soixante-dixième thème central de la CEE en 2023, à savoir les « transformations numériques et vertes pour le développement durable dans la région de la CEE ».

### III. Quatre-vingt-troisième session du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/304)

#### A. Résolution ministérielle intitulée « Renforcer la résilience de la connectivité des transports intérieurs dans les situations d'urgence : appel urgent à une action concertée » (ECE/TRANS/304, annexe I)

[Nous, ministres et autres chefs de délégation (...)] (...)

*Considérant* que l'innovation technologique dans les domaines de la dématérialisation des procédures, de l'automatisation des processus et des systèmes de transport intelligents peut renforcer les capacités susmentionnées et contribuer à l'action mondiale en faveur d'un redressement rapide et durable, (...)

[*Décidons* :] (...)

c) De contribuer, en réponse aux épidémies, à la promotion de solutions techniques et technologiques numériques en matière de transports, avec notamment la poursuite de la dématérialisation des procédures découlant des instruments juridiques des Nations Unies sur les transports, en particulier ceux relatifs à la facilitation des transports et au commerce sans papier ;

#### B. Décisions du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/304)

13. Le Comité **a accueilli avec satisfaction** et **approuvé** la résolution du CTI intitulée « Renforcer la résilience de la connectivité des transports intérieurs dans les situations d'urgence : appel urgent à une action concertée » (...).

117. Le Comité **a pris note** : a) des principales conclusions de l'atelier sur les objectifs de développement durable et la manière dont ils peuvent être atteints en ce qui concerne les voies navigables, tenu le 12 février 2020 pendant la cinquante-sixième session du SC.3/WP.3 ; b) des résultats de l'atelier sur l'économie circulaire dans le transport par voie navigable, tenu pendant la soixante-quatrième session du SC.3 ; c) des progrès réalisés en matière de navigation automatisée et intelligente sur les voies navigables intérieures.

119. Il **a** en outre **pris note** des progrès réalisés par le SC.3 et ses organes subsidiaires, **appuyé** les activités du secrétariat concernant le passage à l'économie circulaire dans les transports par voie navigable et **encouragé** d'autres groupes de travail à suivre cet exemple.