



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

Genève, 20-23 février 2024

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

Thème : Prendre des mesures ambitieuses pour le climat**– Parvenir à des transports intérieurs décarbonés
à l'horizon 2050****Document de réflexion pour le débat de haut niveau organisé
autour du thème « Prendre des mesures ambitieuses pour
le climat – Parvenir à des transports intérieurs décarbonés
à l'horizon 2050 »****Note du secrétariat***Résumé*

On trouvera dans le présent document une réflexion sur le thème du débat général de haut niveau, à savoir « Prendre des mesures ambitieuses pour le climat – Parvenir à des transports intérieurs décarbonés à l'horizon 2050 ». On y trouvera également des informations sur les activités prévues. À sa réunion de juin 2023, le Bureau du Comité des transports intérieurs a décidé que les tables rondes de la première journée de la quatre-vingt-sixième session du Comité porteraient sur des sujets liés à ce thème. Le débat de haut niveau s'achèvera sur l'approbation, par les ministres et chefs de délégation des États Membres de l'Organisation des Nations Unies réunis à la quatre-vingt-sixième session du Comité, de la déclaration de haut niveau (ECE/TRANS/2024/2) en faveur de l'adoption de la stratégie du Comité des transports intérieurs sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs.



I. Généralités et contexte

1. À la vingt-septième session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) (Charm el-Cheikh, Égypte, 6-20 novembre 2022), les Parties ont réaffirmé l'engagement pris au titre de l'Accord de Paris¹ de poursuivre l'action destinée à limiter l'élévation de la température moyenne de la planète à 1,5 °C et de contenir cette élévation nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels, et se sont dites conscientes de la nécessité qu'il y avait à réduire sensiblement les risques liés aux changements climatiques et les effets de ceux-ci². Elles ont décidé de mettre en place « des processus ambitieux, justes, équitables et inclusifs de transition vers un développement résilient face aux changements climatiques et produisant peu d'émissions », estimant que, pour limiter le réchauffement de la planète à 1,5 °C, il fallait réduire rapidement, nettement et durablement les émissions mondiales de gaz à effet de serre de 43 % d'ici à 2030 par rapport au niveau de 2019.

2. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies a souligné l'urgence absolue qu'il y avait à atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050 : en amont de la vingt-sixième session de la Conférence des Parties à la CCNUCC tenue à Glasgow (31 octobre-13 novembre 2021), il a engagé « chaque pays, ville, institution financière et entreprise [à] adopter un plan de transition vers zéro émission nette » de manière à réduire les émissions mondiales de 45 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 2010³.

3. Malheureusement, les ambitions affichées par les États Membres au titre de la CCNUCC contrastent fortement avec la réalité et les trajectoires actuelles. En 2019, les transports intérieurs représentaient 72 % des émissions provenant du secteur des transports à l'échelle mondiale, puisque 69 % de ces émissions émanaient du transport routier, 2 % de la navigation intérieure et 1 % des transports ferroviaires⁴. Le Forum international des transports (FIT) prévoit que, si l'on suit la trajectoire actuelle, la demande de transports devrait avoir augmenté de 79 % côté voyageurs et plus ou moins doublé côté marchandises d'ici à 2050, par rapport à 2019⁵.

4. Si les pays ont, au fil des ans, renforcé leur engagement à décarboniser les transports, la plupart d'entre eux mentionnant le secteur dans leurs contributions déterminées au niveau national (CDN) au titre de l'Accord de Paris, ils sont toutefois peu nombreux à tirer parti de l'ensemble des solutions disponibles et moins d'un cinquième définit des objectifs quantitatifs en la matière. Par exemple, 84 % des 192 pays signataires de l'Accord de Paris ont intégré des mesures concernant les transports dans leurs CDN, mais seuls 18 % de ces dernières comportaient des objectifs concrets de réduction des émissions de CO₂⁶. La plupart des pays n'ont pas prévu, dans leurs CDN, de mesures visant à éviter les déplacements inutiles effectués au moyen de modes de transport à forte intensité de carbone, à passer à des modes de transport sobres en carbone (transports publics ou vélo, par exemple) et à améliorer la technologie des véhicules (électrification ou réduction de la consommation de carburant, en particulier). La plupart des solutions privilégiées, qui visent à améliorer l'existant plutôt qu'à éviter les émissions ou à passer à d'autres modes de transport, ne portent que marginalement sur l'électrification et ne concernent que rarement le transport de marchandises. En outre, les CDN présentent des lacunes en ce qui concerne le lien entre le secteur des transports et les politiques et stratégies nationales, l'adéquation des contributions avec les stratégies ou plans de transport nationaux, la mise en place de politiques locales et

¹ Adopté en 2015 par 196 Parties à la vingt et unième session de la Conférence des Parties à la CCNUCC.

² Plan de mise en œuvre de Charm el-Cheikh, par. 7. Disponible à l'adresse suivante : https://unfccc.int/event/cma-4#decisions_reports.

³ Voir « Atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050 : l'urgence absolue », Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

⁴ Sixième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, contribution du groupe de travail III, chap. 2.4.2.4, fig. 2.20, p. 252. Disponible en anglais à l'adresse suivante : https://report.ipcc.ch/ar6/wg3/IPCC_AR6_WGIII_Full_Report.pdf.

⁵ FIT (2023), *ITF Transport Outlook 2023*, chap. 2, p. 65, éd. OCDE, Paris. Disponible en anglais à l'adresse suivante : https://www.oecd-ilibrary.org/transport/itf-transport-outlook-2023_b6cc9ad5-en.

⁶ [Base de données Transport Climate Action Directory](#), gérée par le FIT.

nationales de planification urbaine et la prise en compte d'autres secteurs, tels que la santé et le développement urbain⁷.

5. Plusieurs États membres de la CEE et d'autres États Membres de l'ONU ont formulé des projets et des objectifs nationaux ambitieux de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour leur secteur des transports, qui pourront être concrétisés grâce à l'introduction sur le marché de véhicules et de combustibles à émissions faibles ou nulles (biocombustibles, hydrogène et électrocarburant). Le FIT prévoit toutefois que, même si les politiques actuelles sont appliquées et si les engagements pris sont respectés, ce qui finira par faire fléchir légèrement les émissions de CO₂ des transports d'ici à 2050, celles-ci ne baisseront pas suffisamment pour que les objectifs énoncés dans l'Accord de Paris soient atteints⁸.

6. Le Comité peut jouer un rôle déterminant en mettant sur le devant de la scène les États Membres qui prennent des mesures ambitieuses en faveur du climat et en examinant les approches politiques, réglementaires et institutionnelles nécessaires pour passer à une décarbonisation à grande échelle à l'horizon 2050, ainsi que les moyens à mettre en œuvre et les partenariats à nouer pour ce faire, ce qui pourra ensuite motiver d'autres pays à relever leur niveau d'ambition. Depuis soixante-dix-sept ans, il fournit un cadre de coopération intergouvernementale et de concertation dans l'action visant à faciliter les transports internationaux tout en améliorant leur viabilité et leur performance environnementale. Les principaux résultats de ses travaux apparaissent dans les 60 instruments juridiques des Nations Unies sur les transports intérieurs relevant du Comité et de ses organes subsidiaires, lesquels constituent une plateforme politique, juridique et technique au service du développement des transports routier, ferroviaire, fluvial et combiné à l'échelon international.

7. À sa quatre-vingt-unième session, en 2019, le Comité a adopté sa stratégie à l'horizon 2030, qui fait de lui la plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs, jouant un rôle comparable à celui de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI). L'OACI et l'OMI ont toutes deux fixé des objectifs précis et adopté des stratégies ou des mesures concrètes pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation civile et du transport maritime, respectivement. Il est l'heure pour le secteur des transports intérieurs d'en faire de même.

8. À sa quatre-vingt-cinquième session, le Comité s'est dit préoccupé par l'aggravation de la situation à l'échelle mondiale en raison de l'augmentation de la fréquence et de la gravité des effets des changements climatiques et a reconnu qu'il était urgent de prendre en compte le rôle des transports intérieurs dans la solution. Il a prié le secrétariat, en étroite collaboration avec le Bureau du Comité et les organes subsidiaires concernés, d'élaborer une stratégie ambitieuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre associées aux transports intérieurs (publiée sous la cote ECE/TRANS/2024/2) (ECE/TRANS/328, par. 58 et 60 a)).

9. Le Comité a également prié le secrétariat d'aligner son programme de travail sur la déclaration ministérielle intitulée « Tirer le meilleur parti des solutions de transport intérieur dans la lutte mondiale contre les changements climatiques », approuvée par le Comité à sa quatre-vingt-cinquième session, et d'accorder la priorité à son application (ECE/TRANS/328, par. 60 h)). Les 29 ministres et les autres chefs de délégation qui ont approuvé la déclaration ministérielle ont en outre déclaré qu'ils soutenaient « sans réserve les cibles et objectifs du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et, entre autres, de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et de l'Accord de Paris » et qu'ils comptaient « mettre en œuvre [leurs] solutions face aux changements climatiques et accélérer la transition vers une mobilité décarbonée et vers des émissions nettes faibles ou nulles dans le secteur des transports intérieurs », qu'ils appuyaient « sans réserve la poursuite de l'action destinée à limiter l'élévation de la température à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels » et qu'ils étaient « [g]rèvement préoccupés par l'augmentation constante des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports ».

⁷ Voir https://climatepromise.undp.org/sites/default/files/research_report_document/enhancing-ndcs-opportunities-transport.pdf.

⁸ FIT (2023).

10. Les ministres et les autres chefs de délégation poursuivront « régulièrement, aux futures sessions du Comité, les dialogues de haut niveau sur les nouveaux objectifs, stratégies, plans, difficultés et solutions se rapportant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports intérieurs, afin que le Comité aborde systématiquement ce sujet important », comme indiqué dans la déclaration ministérielle susmentionnée. Entre autres, les États Membres pourront examiner les moyens de consolider les CDN grâce aux transports, par exemple en accélérant l'électrification et en réduisant la consommation de carburant, en renforçant les mesures permettant d'éviter les émissions et de passer à d'autres solutions qui favorisent les déplacements sobres en carbone, et en limitant les émissions provenant du transport de marchandises grâce aux possibilités offertes par l'électrification.

11. Le débat de politique générale de haut niveau de la quatre-vingt-sixième session du Comité est l'occasion de tirer parti des décisions et mandats importants issus de la quatre-vingt-cinquième session et de contribuer à transformer les aspirations et les objectifs ambitieux en mesures et résultats concrets. Il permettra de poser des questions difficiles : comment faire des transports intérieurs un catalyseur de la mobilité et du développement durables ? De quelles mesures ambitieuses a-t-on besoin et quel rôle le Comité des transports intérieurs, en tant que plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs, a-t-il à jouer dans cette démarche ? Pour y répondre, les participants aux tables rondes se pencheront sur la question des changements climatiques et sur la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur des transports intérieurs.

12. En outre, les participants aux tables rondes se concentreront sur les innovations technologiques, financières et réglementaires nécessaires pour relever efficacement les défis liés aux changements climatiques. Ils examineront les réponses politiques apportées aux évolutions technologiques et les conditions de la mise en place d'un environnement ouvert et propice à l'innovation. Ils se pencheront en outre sur des questions telles que l'appui réglementaire que le Comité des transports intérieurs et ses organes subsidiaires peuvent fournir à l'échelon international pour accélérer la transition vers des transports intérieurs (notamment routiers) plus écologiques, y compris l'utilisation croissante de véhicules automatiques et autonomes, ainsi que les systèmes de transport intelligents et le recours croissant aux technologies de l'information et de la communication.

13. Par ailleurs, le débat de haut niveau plantera le décor en vue de l'adoption de la stratégie du Comité des transports intérieurs sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs (ECE/TRANS/2024/3), prévue au cours de la session restreinte réservée aux représentants des États, laquelle aura lieu le deuxième jour de la quatre-vingt-sixième session du Comité.

II. Débat de haut niveau

14. Compte tenu des recommandations du Comité et des délibérations du Bureau, le débat de politique générale aura pour thème « Prendre des mesures ambitieuses pour le climat – Parvenir à des transports intérieurs décarbonés à l'horizon 2050 ». Ce débat sera l'occasion d'entreprendre une réflexion sur les atouts propres au Comité, de mettre en lumière sa valeur ajoutée et de souligner le rôle qu'il pourrait jouer dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports intérieurs et dans l'atténuation des coûts sociaux et économiques des changements climatiques, tant à l'échelle régionale qu'au niveau mondial.

15. Le projet de programme pour le mardi 20 février 2024 est le suivant :

- a) Déclarations liminaires ;
- b) Deux discours d'orientation sur l'importance et l'urgence qu'il y a à prendre des mesures ambitieuses pour le climat et à tirer le meilleur parti des solutions offertes par les transports intérieurs et sur le rôle du Comité en tant que catalyseur de l'action et de la réalisation des objectifs ;
- c) Trois tables rondes thématiques réunissant chacune quatre participants au maximum, dont les déclarations initiales seront suivies d'interventions de membres de l'assistance ;

d) Une manifestation parallèle de haut niveau organisée par le Forum de la sécurité routière du Comité (ECE/TRANS/2024/7) ;

e) À la fin de la conférence, les ministres et chefs de délégation des États Membres de l'Organisation des Nations Unies réunis seront invités à approuver la déclaration de haut niveau (ECE/TRANS/2024/2) en faveur de l'adoption de la stratégie du Comité des transports intérieurs sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs.

A. Déclarations liminaires et discours d'orientation

16. Les traditionnelles déclarations liminaires seront suivies de deux discours d'orientation, prononcés par de grands leaders de la lutte mondiale contre les changements climatiques, sur l'importance vitale de prendre des mesures ambitieuses et efficaces et de trouver des solutions efficaces pour permettre aux États du monde entier d'apprendre, de s'améliorer et de tenir leurs engagements climatiques. Outre les objectifs ambitieux fixés par les États Membres, l'un des éléments clefs du succès de cette entreprise est la capacité du système réglementaire international à fournir des solutions effectives à l'appui des efforts des États Membres et de la réalisation desdits objectifs. Les discours mettront donc aussi l'accent sur le rôle stratégique du Comité, qui offre une plateforme de coopération globale au sein de laquelle il est possible d'élaborer des solutions concertées et de renforcer la collaboration internationale.

B. Tables rondes

17. Trois tables rondes de haut niveau seront ensuite proposées sur des questions de politique et de réglementation essentielles, en relation directe avec le défi que représente la lutte contre les changements climatiques pour le Comité, ses organes subsidiaires et les États Membres. Les thèmes de ces tables rondes sont les suivants :

a) Perspectives nationales et ambitions politiques visant à décarboniser les transports intérieurs à l'horizon 2050 ;

b) Intensification des mesures visant à atténuer les changements climatiques dans les transports intérieurs : tirer parti des synergies avec les politiques portant sur le développement urbain, l'environnement et l'énergie ;

c) Coopération internationale, appui intergouvernemental et partenariats au service de l'action climatique.

18. Les tables rondes seront l'occasion de poser, entre autres, les questions suivantes : quelles sont les perspectives nationales, les ambitions politiques et les meilleures pratiques en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports intérieurs ? Quelles sont les difficultés que pose la transition vers des transports intérieurs durables et quelles sont les possibilités qu'elle offre ? Quel rôle les partenariats stratégiques et la coopération internationale ont-ils à jouer et comment peuvent-ils favoriser une transition juste et équitable ? Comment le Comité peut-il appuyer les efforts ambitieux déployés dans le domaine climatique et contribuer à faire en sorte que les mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre soient compatibles avec celles donnant la priorité à l'accessibilité, à la sécurité, à la sûreté et au caractère inclusif des transports ?

19. Chaque table ronde accueillera au plus quatre participants de haut niveau.

20. Chacune sera animée par un modérateur et commencera par de brèves déclarations des participants, qui seront suivies d'interventions de haut niveau de membres de l'assistance, puis d'un débat ouvert.

C. Approbation de l'adoption de la stratégie du Comité des transports intérieurs sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs

21. À la fin de la séance, les ministres et chefs de délégation des États Membres de l'ONU seront invités à approuver la déclaration de haut niveau (ECE/TRANS/2024/2) en faveur de l'adoption de la stratégie du Comité des transports intérieurs sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs. La stratégie, telle qu'elle figure dans le document ECE/TRANS/2024/3, comprend l'objectif ambitieux de réduire à zéro les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports intérieurs à l'horizon 2050. Elle a été élaborée comme suite à la demande formulée par le Comité à sa quatre-vingt-cinquième session (ECE/TRANS/328, par. 60 a)). Elle porte principalement sur l'atténuation des changements climatiques et définit les mesures prioritaires que doivent prendre le Comité et ses organes subsidiaires, dont un premier plan d'action climatique ambitieux assorti d'échéances. Elle sera examinée et éventuellement adoptée par le Comité pendant la session restreinte réservée aux représentants des États qui aura lieu le 21 février 2024.

22. Les délibérations des participants au débat de haut niveau peuvent être consignées a) directement dans le rapport de la session, conformément à la pratique établie, ou b) dans un résumé du Président annexé au rapport de la session.

III. Manifestations parallèles de haut niveau prévues

A. Manifestation parallèle de haut niveau du Forum de la sécurité routière du Comité des transports intérieurs

23. Malgré les efforts intenses et soutenus des États Membres, la communauté internationale n'a pas été en mesure d'atteindre en 2020 l'objectif de développement durable en matière de sécurité routière, comme en témoigne le nombre de personnes tuées et blessées sur les routes dans le monde, qui a augmenté au lieu de diminuer. Pour remédier à cette situation, l'Assemblée générale a adopté, le 31 août 2020, la résolution 74/299 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, lançant la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière, fixant de nouveaux objectifs ambitieux et demandant que soit établi un plan d'action mondial pour la deuxième Décennie (2021), qui servirait de guide pour la réalisation des objectifs fixés. Ces deux initiatives soulignent le rôle unique et primordial de la CEE et du Comité des transports intérieurs dans ce domaine.

24. Le Forum de la sécurité routière du Comité des transports intérieurs a pour objectif de fournir une plateforme structurée permettant aux principaux partenaires mondiaux de se réunir en vue d'un débat régulier et stratégique sur les progrès réalisés, les défis restants et les mesures à prendre pour garantir le succès de la deuxième Décennie d'action et l'application du Plan d'action mondial y afférent (ECE/TRANS/2023/36). Il fera fond sur les principales orientations données en matière de gestion de la sécurité routière et de financement de la sécurité routière à la manifestation parallèle de haut niveau (ECE/TRANS/2024/7), qui sera organisée en marge du débat de haut niveau de la quatre-vingt-sixième session plénière du Comité.

25. La manifestation parallèle de haut niveau rassemblera les principaux partenaires du monde entier pour un débat stratégique sur les nouveaux modes d'action à adopter pour que de réels progrès soient faits face à la crise persistante. Elle fournira au Forum sur la sécurité routière du Comité des orientations essentielles et des analyses de haut niveau.

Annexe I

Projet de programme (19-23 février 2024)

Lundi 19 février	10 h 00-18 h 00	Réunion du Bureau du Comité	
Mardi 20 février	10 h 00-13 h 00	Débat de haut niveau du Comité Salle XIX	
	13 h 00-14 h 00	Forum de la sécurité routière du Comité Salle XIX	
	14 h 00-15 h 00	<i>Pause déjeuner</i>	
	15 h 00-18 h 00	Débat de haut niveau du Comité (<i>suite</i>) Salle XIX	
	18 h 00-20 h 00	Cocktail (Palais des Nations) (à confirmer)	
Mercredi 21 février	10 h 00-13 h 00	Session annuelle du Comité Session restreinte* Salle XIX (*réservée aux représentant(e)s des États)	
	13 h 00-15 h 00	<i>Pause</i>	
	15 h 00-18 h 00	Session annuelle du Comité Session ordinaire (<i>suite</i>) Salle XIX	
Jeudi 22 février	10 h 00-13 h 00	Session annuelle du Comité Session ordinaire (<i>suite</i>) Salle XIX	
	13 h 00-15 h 00	<i>Pause</i>	
	15 h 00-18 h 00	Session annuelle du Comité Session ordinaire (<i>suite</i>) Salle XIX	
Vendredi 23 février	10 h 00-13 h 00	Session annuelle du Comité Session ordinaire (<i>suite</i>) Salle XIX	
	13 h 00-15 h 00	<i>Pause</i>	Réunion du Bureau du Comité
	15 h 00-18 h 00	Table ronde du Comité sur les transitions numériques et vertes Salle XIX	

Annexe II

Projet de programme

Débat de haut niveau

Prendre des mesures ambitieuses pour le climat – Parvenir à des transports intérieurs décarbonés à l’horizon 2050

20 février 2024, 10 h 00-18 h 00, salle XIX

Palais des Nations, Genève

10 h 00-10 h 30	Déclarations liminaires et allocutions de bienvenue
10 h 30-10 h 50	Discours d’orientation 1
10 h 50-11 h 10	Discours d’orientation 2
11 h 10-11 h 40	<i>Pause café</i>
11 h 40-13 h 00	Table ronde I : Perspectives nationales et ambitions politiques visant à décarboniser les transports intérieurs à l’horizon 2050 <i>Débat et interventions programmées (3 min. chacune au maximum)</i>
13 h 00-14 h 00	Manifestation parallèle de haut niveau du Forum de la sécurité routière du Comité
14 h 00-15 h 00	<i>Pause déjeuner</i>
15 h 00-16 h 15	Table ronde II : Intensification des mesures visant à atténuer les changements climatiques dans les transports intérieurs : tirer parti des synergies avec les politiques portant sur le développement urbain, l’environnement et l’énergie <i>Débat et interventions programmées (3 min. chacune au maximum)</i>
16 h 15-16 h 45	<i>Pause café</i>
16 h 45-17 h 50	Table ronde III : Coopération internationale, appui intergouvernemental et partenariats au service de l’action climatique <i>Débat et interventions programmées (3 min. chacune au maximum)</i>
17 h 50-18 h 00	Annnonce de la stratégie du Comité des transports intérieurs sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs, approbation de la déclaration de haut niveau en faveur de l’adoption de la stratégie et déclarations de clôture
