

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

Genève, 20-23 février 2024

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

Réunion sur 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, réservée aux représentants des États, avec la participation des présidents des organes subsidiaires du Comité**Projet de Stratégie du Comité des transports intérieurs sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs****Note du secrétariat****Résumé*

1. On trouvera dans le présent document le projet de Stratégie du Comité des transports intérieurs (CTI) sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs, élaborée par le secrétariat en étroite collaboration avec les organes subsidiaires et le Bureau du Comité, en réponse à une demande formulée par celui-ci à sa quatre-vingt-cinquième session (ECE/TRANS/328, par. 60 a)).
2. Les contributions des organes subsidiaires du Comité ont été intégrées dans ce projet. Le 6 septembre 2023, un débat thématique, organisé sous les auspices du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), a permis de recueillir les points de vue informels d'experts des États membres et d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales. À l'initiative de la Présidente du Comité, une réunion informelle en ligne a été organisée le 11 septembre 2023 à l'intention des Présidents et Vice-Présidents des organes subsidiaires du Comité, afin de favoriser l'échange d'informations et d'encourager les contributions. La version précédant la version 0 avait également été communiquée aux responsables de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, afin qu'ils formulent des observations, et avait été examinée par le Bureau du CTI. La version 0 a été communiquée aux États membres pour qu'ils fassent part de leurs observations, lesquelles ont été incorporées dans la version 1. La présente version a été établie à l'issue d'une nouvelle série de consultations avec les États membres.
3. Le Comité est invité à **se féliciter de l'élaboration de la Stratégie et à l'adopter.**

* Le présent rapport a été soumis aux services de conférence pour traitement après la date limite, à l'issue de consultations avec les États membres.



I. Transports intérieurs et climat

1. En 2019, les transports intérieurs représentaient 72 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant du secteur des transports à l'échelle mondiale : 69 % de ces émissions émanaient du transport routier, 2 % de la navigation intérieure et 1 % des transports ferroviaires¹. En tant que principal responsable des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, les transports intérieurs se doivent de réduire les émissions et de contribuer à l'atténuation des changements climatiques.

2. D'ici à 2050, la demande devrait augmenter de 79 % pour le transport de passagers et pratiquement doubler pour le transport de marchandises, par rapport à 2019². La demande étant appelée à augmenter ces prochaines années dans le domaine des transports, sans une action climatique rapide et ambitieuse les émissions provenant de ce secteur ne diminueront pas assez vite³. Pour atteindre l'objectif défini dans l'Accord de Paris consistant à poursuivre « l'action menée pour limiter l'élévation des températures à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels », il faudra, selon le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), que les émissions mondiales de gaz à effet de serre plafonnent avant 2025 et diminuent de 43 % d'ici à 2030⁴. Parmi les décisions qu'elle a prises à sa vingt-huitième session (COP 28), la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques a engagé les pays à contribuer, selon des modalités déterminées au niveau national, à accélérer la réduction des émissions provenant des transports routiers et à opérer une transition juste, ordonnée et équitable vers une sortie des combustibles fossiles dans les systèmes énergétiques, en accélérant l'action pendant cette décennie critique, afin d'atteindre l'objectif de zéro émission nette d'ici à 2050, conformément aux données scientifiques, en tenant compte de l'Accord de Paris et de leurs différentes situations, trajectoires et approches nationales⁵. En outre, il convient d'agir d'urgence pour accélérer la réalisation des objectifs de développement durable. En 2023, 88 % de ces objectifs ne sont pas en voie d'être atteints, parmi lesquels l'objectif de développement durable 13 (action climatique).

3. Pour atteindre l'objectif de 1,5 °C et progresser vers la réalisation des objectifs de développement durable, il convient de transformer radicalement les systèmes de mobilité et de transport et de leur donner un degré de priorité élevé dans les cadres stratégiques, réglementaires et fiscaux. Lors de l'ouverture de la deuxième Conférence mondiale des Nations Unies sur les transports durables (Beijing, 14-16 octobre 2021), le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies (ONU) a déclaré que les transports, à l'origine de plus d'un quart des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, étaient essentiels pour se mettre sur la bonne voie et qu'il convenait de décarboner tous les moyens de transport si l'on souhaitait parvenir à zéro émission nette d'ici à 2050 à l'échelle mondiale⁶.

4. La présente Stratégie a pour objet d'aider le secteur des transports intérieurs à prendre d'urgence des mesures relatives au climat, à la suite de l'adoption, par l'Organisation maritime internationale (OMI)⁷, de stratégies d'atténuation des changements climatiques dans le secteur des transports maritimes, et de la définition, par l'Organisation de l'aviation

¹ Sixième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, contribution du Groupe de travail III, chap.2, 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.

² FIT (2023), ITF Transport Outlook 2023, p. 15, éd. OCDE, Paris. Disponible sur : [ITF Transport Outlook 2023 | ITF Transport Outlook | OECD iLibrary \(oecd-ilibrary.org\)](https://www.itf-oecd.org/transport-outlook-2023).

³ ITF (2023), p. 65.

⁴ Sixième rapport du GIEC (2022) : « Climate Change 2022 - Mitigation of Climate Change », Groupe de travail III, C1, tableau SPM.2 (p. 17 et 18).

⁵ Corps du paragraphe 28 et alinéas d) et g), Résultats du premier bilan mondial, FCCC/PA/CMA/2023/L.17, 13 décembre 2023.

⁶ Voir le communiqué de presse de l'ONU à l'adresse suivante : <https://press.un.org/en/2021/sgsm20971.doc.htm>.

⁷ En 2018, l'OMI a adopté, par la résolution MEPC.304(72), laquelle a été mise à jour en juillet 2023 par l'adoption de la résolution MEPC.377(80), une stratégie initiale concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires, complétée par un programme d'activités de suivi.

civile internationale (OACI)⁸, d'objectifs ambitieux pour le secteur de l'aviation. Elle a été définie à l'initiative du Comité des transports intérieurs, lequel avait demandé, à sa quatre-vingt-cinquième session, que soit élaborée une stratégie ambitieuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre associées aux transports intérieurs, fondée sur les instruments juridiques internationaux des Nations Unies relevant de la compétence du CTI, établissant des mesures prioritaires pour le CTI et ses organes subsidiaires concernés et étayée par un plan d'action solide assorti d'échéances, pour examen et adoption par le Comité à sa quatre-vingt-sixième session (ECE/TRAN/328, par. 60 a)).

5. La présente Stratégie est fondée sur la Stratégie du CTI à l'horizon 2030 (ECE/TRANS/288/Add.2), adoptée par le Comité en 2019, dans laquelle les changements climatiques sont considérés comme une question transversale, et sur le mandat révisé du Comité, qui a été approuvé par le Conseil économique et social en 2022 (E/RES/2022/2). Elle tient compte des mesures que les Parties contractantes se sont engagées à entreprendre en adoptant et en notant, respectivement, les déclarations ministérielles faites aux quatre-vingt-quatrième et quatre-vingt-cinquième sessions du Comité⁹. En approuvant la déclaration ministérielle intitulée « Tirer le meilleur parti des solutions de transport intérieur dans la lutte mondiale contre les changements climatiques » à la dernière session du Comité, les ministres et autres chefs de délégation ont déclaré qu'ils soutenaient sans réserve les cibles et objectifs du Programme de développement durable à l'horizon 2030, de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et de l'Accord de Paris, dans l'objectif d'accélérer la transition vers une mobilité décarbonée et vers des émissions nettes faibles ou nulles dans le secteur des transports intérieurs.

6. En application du mandat du Comité, la présente Stratégie est principalement axée sur l'atténuation des changements climatiques, étant entendu – conformément à l'Accord de Paris – que le fait de limiter l'élévation de la température conformément à ses objectifs réduirait considérablement les risques liés aux changements climatiques et les effets de ces changements. Les systèmes d'infrastructures clefs, y compris les transports, seront toujours plus vulnérables si l'évolution des conditions climatiques n'est pas prise en compte. L'adaptation perdra progressivement en efficacité à mesure que les phénomènes météorologiques extrêmes dégraderont les systèmes de transport et les économies. Or cette dynamique pourrait encore s'aggraver si des mesures urgentes ne sont pas prises dès aujourd'hui. Au fur et à mesure que les coûts sociaux et économiques des catastrophes dévastatrices dues au climat s'alourdissent, leurs effets perturbateurs sur la vie des générations actuelles et futures s'intensifient. En outre, il est admis, dans la présente Stratégie, qu'il convient d'intensifier les efforts d'adaptation aux changements climatiques tout en continuant de renforcer la résilience des systèmes et des activités de transport grâce aux travaux du CTI et de ses organes subsidiaires¹⁰.

II. Vision à long terme et mission du CTI en matière d'action climatique

7. En matière d'action climatique, la **vision à long terme** du Comité des transports intérieurs est la suivante :

Le Comité des transports intérieurs et ses organes subsidiaires¹¹ prennent des mesures urgentes en vue d'aider leurs États membres et les Parties contractantes

⁸ En 2022, l'OACI a fixé un objectif ambitieux à long terme de réduction à zéro des émissions nettes de carbone provenant de l'aviation d'ici à 2050 par la résolution A41-21, après avoir défini d'autres objectifs ambitieux à long terme (à savoir une amélioration de 2 % par an du rendement du carburant jusqu'en 2050 et le maintien des émissions nettes de carbone au même niveau à partir de 2020), initialement adoptés par l'Assemblée de l'OACI en 2010, et confirmés en 2013 et 2016.

⁹ Voir ECE/TRANS/316, annexe I, et ECE/TRANS/328, annexe I.

¹⁰ Les mesures relatives aux infrastructures résilientes face aux changements climatiques figurent dans la liste des priorités de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030 (voir ECE/TRANS/288/Add.2, tableau 1).

¹¹ Dans la présente Stratégie, toute mention des organes subsidiaires du CTI fait référence à 29 organes subsidiaires. Pour une vue d'ensemble des organes subsidiaires, voir l'organigramme du CTI sur la page Web [ITC Structure | UNECE](#).

aux instruments juridiques des Nations Unies relevant de sa compétence à atteindre l'objectif ambitieux de réduire à zéro les émissions nettes de carbone provenant des transports intérieurs à l'horizon 2050.

8. **Le CTI a pour mission d'aider ses États membres et les Parties contractantes aux instruments juridiques des Nations Unies relevant de sa compétence à décarboner le secteur des transports intérieurs, grâce à un appui renforcé dans le domaine des réglementations, à des concertations intergouvernementales sur les mesures à prendre et au renforcement de la coordination et des partenariats entre toutes les parties prenantes concernées.**

9. **Pour ce faire, le CTI tire parti d'un cadre général de décarbonation fondé sur les mesures relevant du paradigme « éviter-changer-améliorer » que les États membres sont susceptibles de mettre en place dans un ou plusieurs des domaines suivants :**

a) **Éviter les véhicules-kilomètres inutiles grâce à un développement axé sur la compacité, en améliorant l'accessibilité aux services et en réduisant nos besoins en matière de déplacement ;**

b) **Changer : Opérer une transition vers des modes de transport et/ou des activités durables et à émissions de carbone faibles ou nulles ;**

c) **Améliorer les véhicules, les infrastructures et les opérations.**

10. En matière de décarbonation, il n'existe pas de prescription passe-partout permettant de déterminer les mesures grâce auxquelles et les domaines – combinés ou non – dans lesquels il serait possible d'obtenir le plus grand nombre de résultats, étant donné qu'entrent en jeu un certain nombre de variables, sur la base desquelles la panoplie adéquate de mesures sectorielles et intersectorielles futures est déterminée : situation nationale, impératifs économiques des pays en développement, existence ou non de stratégies, mesures antérieures, etc.

11. Il est possible, dans le domaine des transports intérieurs, de rechercher des solutions permettant de réduire autant que possible certains déplacements, comme les trajets à vide, et ainsi les éviter. Il ne s'agit pas seulement de réduire ou d'éviter les trajets jugés inutiles (par exemple en encourageant le télétravail), mais aussi d'optimiser ou de réduire les ressources utilisées pour assurer un transport décarboné. En outre, la possibilité de disposer de transports plus efficaces dépend souvent de solutions intersectorielles et le secteur des transports intérieurs pourrait être disposé à collaborer avec d'autres secteurs, pour trouver des solutions dans des domaines tels que la planification spatiale et l'aménagement du territoire, ou la réorganisation des chaînes d'approvisionnement, par exemple, en passant d'un approvisionnement mondial à un approvisionnement régional. La gestion de la mobilité peut aider à améliorer les services dans ce domaine en amont du développement de nouvelles infrastructures. L'élaboration et la mise en œuvre de plans de mobilité urbaine durable ou de plans nationaux de mobilité urbaine peuvent être un bon moyen d'obtenir les résultats nécessaires, puisque ce type de plans permettrait d'établir des synergies entre l'aménagement du territoire et les solutions de mobilité intelligente, en tenant compte de l'équité et de la justice environnementale pour offrir un meilleur accès aux biens et aux services tout en réduisant les déplacements et en faisant participer le public au processus.

12. En opérant une transition vers des modes d'exploitation durables et à émissions de carbone faibles ou nulles, les transports utiliseront au mieux les modes d'exploitation à faible émission de carbone existants. Il pourrait s'agir notamment d'accorder la priorité au transport intermodal ou multimodal pour le fret et les passagers à différents niveaux – international, national, régional ou local, selon les besoins – ce qui impliquerait de transférer, pour les longues distances, le transport de passagers de la route vers le rail et le transport de marchandises de la route vers le rail ou les voies navigables, ou de permettre le transport intermodal tout en tenant compte de l'équité et avec l'approbation du public. À l'échelle régionale et locale, cela pourrait signifier de donner la priorité aux transports publics associés à des déplacements en vélo ou à pied pour le transport de passagers et de définir de nouvelles approches pour le transport de marchandises en ville, toutes ces mesures devant, également, bénéficier de l'appui sans réserve du public.

13. En améliorant les véhicules, les infrastructures et les opérations, y compris le passage des frontières, le secteur des transports intérieurs gagnera en efficacité. En ciblant des mesures d'amélioration, il devrait être possible de stimuler l'innovation et, ainsi, de dissocier l'utilisation des transports et les émissions de gaz à effet de serre.

14. Le secteur des transports intérieurs peut également veiller à ce que les travaux menés dans le cadre de la décarbonation soient intrinsèquement liés à la résilience (« adaptation ») des systèmes de transport face aux risques associés aux changements climatiques. Il serait ainsi possible d'éviter les cas dans lesquels les investissements portant sur l'adaptation des transports sont réalisés à l'appui d'activités ou de modes de transport ciblés pour le volet « réduction » dans le cadre de mesures d'atténuation des changements climatiques, lorsque la réduction est pertinente/appropriée pour les États membres.

15. Au vu de ce qui précède, le CTI stimulera les changements dans le secteur des transports, qu'il orientera vers le cap des émissions nettes nulles.

16. Pour ce faire, le CTI s'attachera à améliorer le cadre réglementaire régissant les transports intérieurs, promouvoir des moyens d'action innovants, fournir et mettre au point les documents d'orientation et les manuels nécessaires, et apporter une assistance technique ciblée, axée sur la demande, afin de faire évoluer les comportements vers une mobilité durable et à émissions de carbone faibles ou nulles. Il appuiera l'adoption de nouvelles technologies et d'innovations, telles que les systèmes de transport intelligents et les solutions numériques.

III. Objectifs stratégiques

A. Objectifs stratégiques du CTI et de ses organes subsidiaires

17. Grâce à son cadre intergouvernemental unique en son genre, le CTI fournit un appui polyvalent à ses membres et aux Parties contractantes aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs, en vue d'intensifier les mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports intérieurs, en tirant parti, s'il y a lieu et autant que possible, de toute la gamme d'options de décarbonation disponibles, dans l'objectif de :

a) Renforcer la gouvernance interrégionale et infrarégionale :

Renforcer le cadre réglementaire régissant les transports intérieurs et, le cas échéant, poursuivre son élaboration. Il peut s'agir de mettre à jour des instruments juridiques internationaux relevant du CTI ou d'élaborer des instruments juridiques supplémentaires afin d'intégrer la décarbonation du secteur des transports intérieurs dès la conception et la planification des systèmes de transports intérieurs, et ce, à tous les niveaux ;

b) Faire en sorte que les organes subsidiaires du CTI intensifient leur action climatique et la coordonnent mieux entre eux :

Renforcer l'appui apporté à leurs membres dans le domaine de l'atténuation des changements climatiques, grâce à une évaluation systématique de leur contribution à la mise en œuvre de la présente Stratégie et à des rapports réguliers à ce sujet, en informant, tous les deux ans, le CTI des progrès réalisés concernant la mise en œuvre des activités définies dans la Stratégie. Le CTI fournit des conseils et des orientations sur les domaines dans lesquels une coopération renforcée s'avère utile, et grâce à l'établissement de partenariats avec des organisations internationales, intergouvernementales et non gouvernementales, des établissements universitaires et le secteur privé en vue de conjuguer les efforts, de tirer parti des synergies et d'appuyer une action climatique amplifiée ;

c) Renforcer l'appui intergouvernemental dans le domaine de l'atténuation des changements climatiques et de l'adaptation à ces changements :

- Favoriser les concertations régulières afin de promouvoir la coopération entre les États membres et les Parties contractantes aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs ;

- Suivre les progrès réalisés à l'échelle mondiale dans le domaine de la décarbonation des transports intérieurs ;
- Fournir une assistance technique et des services consultatifs, notamment sous forme d'activités de sensibilisation, d'appui technique, d'ateliers, de formations et de projets à l'appui de l'atténuation des changements climatiques, y compris lors de la phase de conception et de planification des systèmes de transport ; et
- Apporter un appui technique.

B. Objectifs stratégiques pour la mise en œuvre de la Stratégie par le secteur des transports intérieurs

18. Les travaux du CTI contribueront à la réalisation des objectifs stratégiques du secteur des transports intérieurs, à savoir :

a) Élaborer et renforcer les politiques, la législation et les mesures, ainsi que leur suivi, en couvrant toutes les combinaisons possibles (selon les situations nationales/régionales) des mesures relatives à la décarbonation. Les pays et les acteurs du secteur des transports intérieurs pourraient soutenir à titre volontaire l'application, le cas échéant, d'une série de mesures portant sur les passagers et le fret, en renforçant la mise en œuvre des instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs en prenant les mesures suivantes :

- Si ces stratégies et objectifs n'ont pas encore été définis, effectuer des travaux préliminaires en vue d'évaluer la faisabilité et les avantages potentiels de l'élaboration de stratégies nationales et de la définition d'objectifs, à court, à moyen et à long terme, de réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports intérieurs, et communiquer au CTI des informations à ce sujet sous la forme de « plans d'action pour la décarbonation des transports intérieurs ». En fonction des résultats de ces évaluations de faisabilité, et pour chaque partie participante, tenir dûment compte des processus relatifs aux contributions déterminées au niveau national (CDN) communiquées au titre de la Convention sur les changements climatiques, le cas échéant, ainsi que de la stratégie nationale à long terme de développement à faibles émissions de gaz à effet de serre, si le pays en a présenté une, afin d'éviter la duplication inutile des efforts ;
- Intensifier les efforts visant à appliquer intégralement les instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs et collaborer activement avec les Parties contractantes en vue d'améliorer les instruments juridiques pertinents et d'y apporter des modifications, afin de favoriser la réalisation en temps voulu des objectifs, des engagements et des solutions liés aux changements climatiques ;
- Continuer de s'efforcer de mettre en service des technologies neutres en carbone, notamment en investissant dans l'expansion des infrastructures nécessaires en tant qu'élément clef de la décarbonation, en veillant à ce que les réglementations, les normes et les protocoles soient harmonisés au-delà des frontières, tant pour les véhicules que pour les infrastructures, en utilisant des énergies propres et renouvelables, en faisant en sorte que la consommation d'énergie soit équilibrée et en tenant compte de la capacité du réseau énergétique ;
- Faciliter le transfert modal, en définissant des objectifs pour les pays, selon qu'il leur convient, afin de faire passer le transport de passagers et de fret de la route au rail et aux voies navigables intérieures, et d'opérer une transition vers la mobilité multimodale, le cas échéant, et en favorisant le développement des infrastructures correspondantes ;
- Promouvoir, en particulier dans les zones urbaines et suburbaines, les transports publics ainsi que les solutions de mobilité partagée ou active y compris en définissant des objectifs, pour les pays, selon qu'il leur convient ;
- Faciliter l'adoption par les utilisateurs finaux de modes de transport à émission de carbone faible ou nulle grâce à des mesures stratégiques ;

- Promouvoir la collecte de données, par exemple données sur la mobilité active et données de référence sur les habitudes de voyage, afin d’orienter la conception et les objectifs des politiques générales ;
- Encourager l’utilisation d’indicateurs harmonisés au niveau mondial pour suivre les progrès réalisés dans le domaine de la décarbonation des transports intérieurs ; les États membres sont invités à soutenir l’élaboration et l’utilisation des indicateurs et mesures recommandés ci-après afin d’évaluer efficacement les progrès et d’étayer la mise en œuvre de la Stratégie. Les indicateurs et mesures clés pourraient notamment être les suivants :

Surveillance des émissions de gaz à effet de serre et de leurs facteurs déterminants : indicateurs clés de performance recommandés pour le secteur des transports intérieurs

Émissions de GES provenant des transports intérieurs (t eq CO₂ par mode)

Indicateur de trafic (total t, total p, v.km, p.km, t.km par mode)

Intensité carbone (gCO₂/Tkm, gCO₂/pkm par mode)

Infrastructures de transport et infrastructures numériques existantes et nouvelles (km par type d’infrastructure, également par classe, si nécessaire)

Nombre, emplacement et puissance (le cas échéant) des infrastructures publiques d’approvisionnement en énergie pour les transports intérieurs (par mode et par type d’énergie)/nombre et efficacité du transport (transport suprarégional) ou nombre de véhicules (développement régional/urbain)

Nombre de voitures immatriculées/nombre d’habitants recensés

Mesures que le secteur des transports intérieurs devrait prendre pour garantir que le CTI et ses instruments juridiques assurent la promotion et la réalisation de la mobilité à émissions de carbone faibles ou nulles

Élaboration d’un plan de décarbonation des transports intérieurs conformément aux lignes directrices du CTI et aux processus relevant de la Convention sur les changements climatiques

Nombre de lignes directrices, d’outils et de cours de formation du CTI utilisés

Nombre de concertations visant à promouvoir l’adhésion aux instruments juridiques du CTI dans la région de la CEE et au-delà

Autres indicateurs à prendre en compte pour la collecte d’informations supplémentaires à l’appui de la mise en œuvre de la Stratégie

Intensité carbone du puits au réservoir/du réservoir à la roue (gCO₂/km par mode, par type d’énergie)

Infrastructures adaptées au transport intermodal/multimodal (km)

Nombre de terminaux urbains

Accessibilité/inclusivité (% de v.km, p.km accessibles/inclusifs par mode)

Nombre de trajets à vide (par mode)

Vitesse moyenne des trains de marchandises (km/h)

b) Favoriser l’utilisation efficace de l’énergie grâce à l’optimisation des itinéraires et des comportements de conduite, l’utilisation de systèmes de transport intelligents et la dématérialisation, le remplacement accéléré des véhicules à combustibles fossiles par des véhicules à émission nulle et l’utilisation efficace des réseaux de transport et de la circulation des personnes et du fret ;

c) Promouvoir, en coopération avec les universités et les organismes non gouvernementaux, la recherche et le développement sur les technologies et les combustibles neutres en carbone, tels que l'hydrogène, l'accès aux énergies renouvelables et le passage d'une source d'énergie à une autre ;

d) Soutenir les pratiques liées à l'économie circulaire et, ce faisant, déterminer l'empreinte carbone de tous les types de véhicules et d'infrastructures de transport au moyen d'une analyse du cycle de vie, afin d'accroître la circularité pour ce qui est de l'utilisation des matériaux ; remplacement des pièces et modernisation afin de prolonger la durée de vie des produits automobiles ; et promotion de l'utilisation de carburants durables et du recyclage efficace, par exemple des batteries.

C. Objectifs horizontaux

19. Grâce à son cadre intergouvernemental unique en son genre, le CTI fournit un appui polyvalent à ses membres et aux Parties contractantes aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs en assurant la compatibilité des mesures axées sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de celles :

- a) Donnant la priorité à l'accessibilité, à la sécurité et à la sûreté des transports ;
- b) Visant à éviter les effets secondaires négatifs sur l'environnement et la santé ;
- c) Favorisant les transports inclusifs ;
- d) Assurant la résilience des transports en adaptant les infrastructures et les opérations de transport aux changements climatiques.

20. La réalisation des objectifs stratégiques et horizontaux susmentionnés contribuera à la mise en œuvre des objectifs de développement durable (ODD), en particulier à : a) la réduction des émissions de polluants et de gaz à effet de serre (ODD 3 et 13) ; b) l'amélioration de la mobilité urbaine et l'avènement de villes et communautés durables, inclusives, sûres et résilientes (ODD 3 et 11) ; c) l'amélioration de l'innovation industrielle, de l'efficacité des infrastructures et de la connectivité (ODD 9) ; d) une énergie abordable et propre (ODD 7) ; e) à la stabilité économique et sociale en facilitant l'accès aux débouchés économiques et en renforçant la connectivité (ODD 16) ; f) la revitalisation des partenariats multipartites et au partage des connaissances en vue de la réalisation du Programme de développement durable à l'horizon 2030 (ODD 17) – étant entendu que la Stratégie porte bien au-delà de 2030, à l'horizon 2050.

IV. Instruments administrés par le CTI contribuant à l'atténuation des changements climatiques

21. Soixante instruments juridiques des Nations Unies, dont 49 sont actuellement en vigueur, relèvent de la compétence du CTI. Au moment de l'élaboration de la présente Stratégie, 152 États Membres de l'ONU étaient Parties contractantes à au moins un de ces instruments. Depuis quelques années, le nombre total d'adhésions de pays extérieurs à la région de la Commission économique pour l'Europe (CEE) dépasse de plus en plus souvent le nombre d'adhésions de pays de la région.

22. Un grand nombre des instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs relevant du CTI jouent un rôle clef pour ce qui est de l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports intérieurs et d'opérer la transition vers des transports intérieurs plus adaptés au climat. Ils couvrent un ou plusieurs domaines (en fonction de la situation locale) inclus dans le cadre de la décarbonation.

ÉVITER

23. Le CTI et ses organes subsidiaires peuvent contribuer au volet « éviter » du paradigme grâce à l'élaboration d'outils et de ressources documentaires tels que des boîtes à outils, des publications et des lignes directrices sur l'amélioration de l'efficacité des transports. Il peut s'agir notamment de la promotion d'un développement urbain plus axé sur la compacité et les transports, ainsi qu'une meilleure intégration des quartiers résidentiels, professionnels et de loisirs, parallèlement à la planification urbaine, peuvent réduire de manière significative la longueur des trajets et la nécessité d'effectuer des déplacements motorisés en général, tout en apportant une contribution positive à la mobilité active.

CHANGER

24. Les accords des Nations Unies relatifs aux infrastructures de transports intérieurs soutiennent ou sont susceptibles de soutenir le passage à des modes et opérations de transport durables et à émissions de carbone faibles ou nulles. Des accords tels que l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) ou l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) fournissent les conditions préalables à la mise en place de l'infrastructure nécessaire pour permettre le transfert modal de la route vers le rail et les voies navigables. L'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) promeut le transport multimodal afin d'alléger la charge qui pèse sur le réseau routier européen et de réduire les dégâts causés à l'environnement. Les Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire visent à faciliter les investissements dans le matériel roulant ferroviaire afin de stimuler le transfert de la route vers le rail.

25. Les conventions relatives à la circulation routière, telles que la Convention sur la circulation routière ou la Convention sur la signalisation routière, sont essentielles pour garantir que les politiques de décarbonation n'aient pas simultanément un effet négatif sur la sécurité de la circulation routière. L'expansion de ces instruments juridiques pourrait favoriser le passage au cyclisme en créant un environnement sûr pour les cyclistes sur les routes.

26. En ce qui concerne l'infrastructure cyclable, une convention sur le réseau de pistes cyclables pourrait être envisagée sur la base des travaux menés actuellement par le WP.5 et le PPE-TSE.

AMÉLIORER

27. Les règlements des Nations Unies sur les véhicules, harmonisés au niveau mondial, élaborés et adoptés sous les auspices de l'Accord concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements (Accord de 1958), ainsi que le Règlement technique mondial établi conformément à l'Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues (Accord de 1998), contribuent à l'amélioration des véhicules et de leur fonctionnement. De la même façon, les accords relatifs aux infrastructures relevant du CTI, tels que l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) ou l'AGTC, contribuent à l'amélioration des infrastructures des transports intérieurs. Leur pertinence en matière d'atténuation des changements climatiques pourrait encore être accrue en y incluant des paramètres supplémentaires sur la disponibilité, par exemple, concernant l'infrastructure de recharge des véhicules électriques, y compris des chargeurs rapides, pour les véhicules routiers et les véhicules utilitaires lourds, ou des stations de ravitaillement en hydrogène.

28. Les instruments juridiques administrés par le CTI dans le domaine de la facilitation du passage des frontières, notamment la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR, 1975) et la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, fournissent non seulement des orientations sur la rationalisation des procédures administratives et l'élimination des obstacles techniques aux déplacements transfrontières,

mais font également référence à l'aménagement des postes-frontières lié à l'infrastructure, qui a un effet sur les niveaux des émissions provenant des embouteillages aux frontières nationales respectives et dans les régions frontalières. La pertinence de ces instruments en matière d'atténuation des changements climatiques pourrait être renforcée grâce à l'inclusion de dispositions ou de recommandations supplémentaires relatives à l'utilisation obligatoire de documents électroniques et de solutions numériques, ainsi qu'à des adaptations liées aux infrastructures, telles que l'introduction de voies rapides pour les véhicules utilitaires lourds équipés d'un groupe motopropulseur à émissions de carbone faibles ou nulles. En outre, la mise en œuvre du Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, concernant la lettre de voiture électronique permettrait de réduire les temps d'attente et les files d'attente aux frontières pour les camions, et donc les émissions de gaz à effet de serre, tout en réduisant considérablement l'utilisation de papier, sachant que des millions de lettres de voiture papier sont produites chaque année.

VOIE À SUIVRE POUR QUE LE CADRE RÉGLEMENTAIRE RÉGISSANT LES TRANSPORTS INTÉRIEURS SOIT COMPATIBLE AVEC L'ATTÉNUATION DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

29. Conformément à l'objectif stratégique visant à renforcer et, le cas échéant, à étoffer le cadre réglementaire des Nations Unies en matière de transports intérieurs, les organes subsidiaires du CTI devraient demander à tous les États Membres de l'ONU d'inciter, dans la mesure du possible, les Parties contractantes à tenir systématiquement compte de considérations climatiques lorsqu'elles envisagent de modifier des instruments juridiques, par exemple en établissant des plans de travail régulièrement mis à jour et en inscrivant à l'ordre du jour de chaque groupe de travail concerné un point permanent consacré à l'évaluation des effets du climat. Les instruments juridiques peuvent être mis à jour par les Parties contractantes au moyen de clauses et/ou de protocoles supplémentaires et des instruments juridiques supplémentaires peuvent être élaborés pour encourager la décarbonation du secteur des transports intérieurs. L'ouverture de ces instruments juridiques à l'adhésion ou à la ratification peut accélérer l'adhésion d'autres pays que ceux de la région de la CEE, ce qui permettra, parallèlement à leur mise en œuvre, de renforcer leur contribution à la réduction des effets des changements climatiques.

30. Pour appuyer la mise en œuvre des instruments juridiques à plus grande échelle et promouvoir les avantages de l'adhésion, il est indispensable de fournir, sous les auspices du CTI, un appui en matière de renforcement des capacités et de conseils sur les politiques à mener. En outre, le CTI et ses organes subsidiaires s'efforceront de renforcer encore la contribution des instruments juridiques à l'atténuation des changements climatiques en élaborant des documents d'orientation analytiques et techniques dans leurs domaines respectifs.

V. Plan d'action climatique initial du CTI (étapes clefs) – Contribution du CTI à la réalisation des objectifs et des priorités concernant les changements climatiques

31. Les premières mesures que le CTI et ses organes subsidiaires devraient prendre afin d'orienter les changements sous-tendant la réalisation de la vision à long terme, de la mission et des objectifs stratégiques en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports intérieurs sont présentées dans le plan d'action ci-après. Certaines mesures sont destinées à des organes particuliers du CTI, d'autres sont d'application conjointe ou doivent être appliquées de manière concertée par différents organes. Les mesures sont organisées en fonction des objectifs stratégiques et horizontaux et dans l'ordre de ces derniers (les flèches indiquent les mesures à prendre ultérieurement, selon les résultats de la mesure précédente). Des années cibles sont définies, à titre indicatif, pour la mise en œuvre de chaque mesure ; elles peuvent être modifiées par le CTI en fonction des progrès réalisés.

32. Ce plan d'action se doit d'être un document évolutif. Le CTI ajustera les mesures et/ou inclura des mesures supplémentaires lors de l'examen biennal du plan, sur la base des propositions formulées par ses organes subsidiaires, et les mesures dont l'application est achevée ne seront plus prises en compte dans le plan. Les mesures ciblant les évaluations de faisabilité seront examinées par le CTI ou ses organes subsidiaires sur la base des résultats de ces évaluations, de manière que les mesures de suivi soient mises en œuvre ou abandonnées. Le plan d'action sera ainsi géré par le CTI.

<i>Numéro de la mesure</i>	<i>Mesure</i>	<i>Année cible</i>	<i>Objectif(s) correspondant(s)</i>	<i>Volet du paradigme « éviter-changer-améliorer »</i>	<i>Organismes responsables</i>
1	Évaluer régulièrement les mesures prises en vue de mettre en œuvre la présente Stratégie, prendre en compte les changements climatiques lorsque cela est possible, dans le cadre de sessions annuelles, de séminaires ou d'ateliers thématiques, et en rendre compte	À compter de 2024, chaque année	A./C.	Éviter/changer/améliorer	CTI et tous ses organes subsidiaires
2	Évaluer la faisabilité et les avantages potentiels des mesures de réduction de la circulation en vue de fournir des options dont les États membres pourront s'inspirer pour élaborer leurs propres stratégies nationales	2027	A.a)/C.	Éviter	CTI/WP.5
3	Évaluer la faisabilité et les avantages potentiels de la définition de cibles pour le transfert modal, si cela s'avère approprié pour les États membres lors de l'élaboration de leurs stratégies nationales, en collaboration avec l'ensemble des parties concernées (c'est-à-dire expéditeurs et entreprises de logistique)	2027	A.a)/C.	Changer	WP.5/WP.24/SC.1/SC.2/SC.3
4	Faire le point sur les politiques existantes ou les mesures en cours d'application visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules. Étudier la possibilité d'harmoniser les outils réglementaires entre les marchés concernés ou de fixer des objectifs de réduction des émissions à l'échappement pour les pays, si cela s'avère approprié pour eux	2026	A.a)/C.	Améliorer	WP.29
5	↳ Le cas échéant, définir des cibles pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'échappement	2028	A.a)/C.	Améliorer	WP.29

<i>Numéro de la mesure</i>	<i>Mesure</i>	<i>Année cible</i>	<i>Objectif(s) correspondant(s)</i>	<i>Volet du paradigme « éviter-changer-améliorer »</i>	<i>Organismes responsables</i>
6	Permettre une participation active et passive hybride, y compris pour la prise de décisions	2027	A.a)	Éviter	Tous les organes subsidiaires
7	Fournir des données analytiques pour améliorer les normes relatives à l'infrastructure afin de rendre les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux résilients face aux changements climatiques	2030	A.a)/A.c)/C.	Adapter	WP.5/GE.3
8	Envisager d'ajouter des paramètres à l'AGTC concernant l'électrification ou l'utilisation de carburants de remplacement ou d'autres types d'énergie au niveau du réseau et apporter des amendements à l'Accord, le cas échéant	2035	A.a)	Améliorer	WP.24
9	Accélérer l'adhésion à l'AGC, à l'AGTC et au Protocole à l'AGTC et l'application de ces instruments, afin de développer des infrastructures de transport intermodal permettant un transfert vers le rail ou les voies navigables intérieures et suivre les progrès réalisés concernant l'amélioration des infrastructures	2040	A.a)	Changer/ améliorer	WP.24/SC.2/ SC.3
10	Permettre aux États Membres de l'ONU qui ne font pas partie de la région de la CEE d'utiliser les instruments tels que l'AGTC	2040	A.a)	Changer/ améliorer	WP.24/SC.2/ SC.3/ WP.5
11	En ce qui concerne l'infrastructure cyclable, envisager, selon qu'il convient, d'élaborer une nouvelle convention sur les réseaux cyclables sur la base des travaux menés actuellement par le WP.5 et le PPE-TSE	2027	A.a)/C.	Éviter/changer/ améliorer	WP.5
12	Évaluer la faisabilité et les avantages potentiels de l'élaboration d'un modèle succinct concernant les gaz à effet de serre à joindre aux décisions prises par les groupes de travail pour évaluer l'effet des décisions du CTI et de ses organes subsidiaires sur les émissions de gaz à effet de serre	2026	A.b)	Éviter/changer/ améliorer	CTI
13	 <p>Si la mesure est appliquée, fournir une analyse de la manière dont les décisions du CTI et de ses organes subsidiaires contribueront à la réduction des émissions de gaz à effet de serre</p>	2028	A.b)	Éviter/changer/ améliorer	CTI
14	Établir des partenariats avec le FEM et le FVC, entre autres fonds de l'ONU, afin qu'ils deviennent organismes d'exécution	2028	A.b)	Éviter/changer/ améliorer	CTI
15	Évaluer la faisabilité de l'élaboration de plans d'action nationaux, sous-régionaux/régionaux de décarbonation du secteur des transports intérieurs et les avantages qui découleraient de l'utilisation de ces plans	2026	A.b)	Éviter/changer/ améliorer	CTI

Numéro de la mesure	Mesure	Année cible	Objectif(s) correspondant(s)	Volet du paradigme « éviter-changer-améliorer »	Organismes responsables
16	↳ Établir, le cas échéant, un partenariat avec la Convention sur les changements climatiques sur la complémentarité potentielle des « plans d'action pour la décarbonation du secteur des transports intérieurs » et des « contributions déterminées au niveau national », qui relèvent de la Convention	2028	A.b)	Éviter/changer/améliorer	CTI
17	Accueillir les manifestations du CTI sur les changements climatiques en marge des sessions annuelles, selon qu'il convient, et aborder la question des changements climatiques pendant les forums politiques de haut niveau, selon que de besoin	À partir de 2025	A.c)	Éviter/changer/améliorer	CTI
18	Élaborer des recommandations concernant les technologies à émissions de carbone faibles ou nulles, telles que les véhicules électriques et leur infrastructure de recharge pour les passagers, le fret et les transports intermodaux, et appuyer leur application	2028	A.c)	Éviter/changer/améliorer	WP.5/WP.24/ WP.29/SC.1
19	Élaborer, pour le transport de passagers, des solutions axées sur la mobilité en tant que service	2030	A.c)	Éviter/changer/améliorer	WP.5
20	Élaborer des solutions pour réduire autant que possible les « trajets à vide » et inciter les usagers des transports à faire des choix éclairés et les opérateurs à optimiser leurs services	2035	A.c)	Éviter/améliorer	SC.1/SC.2/WP.24/ WP.5
21	Élaborer des solutions pour une logistique urbaine intermodale et un Internet physique urbain	2035	A.c)/C.	Améliorer	WP.5/WP.24
22	Évaluer la faisabilité et les avantages potentiels de la définition d'objectifs intermédiaires (2030-2040) pour parvenir à des émissions nettes de GES nulles d'ici à 2050 dans le secteur des transports intérieurs, dans le cadre de l'objectif de réduction des émissions de GES	2026	A.c)	Éviter/changer/améliorer	CTI
23	↳ Le cas échéant, envisager et proposer des objectifs et des trajectoires de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour le secteur des transports intérieurs à court terme (2030) et à moyen terme (2040), et tendre vers l'objectif de zéro émission nette d'ici 2050 et, si nécessaire et le cas échéant, les inclure, parallèlement aux politiques nationales, dans les plans d'action pour la décarbonation du secteur des transports intérieurs qui seront présentés au CTI	À partir de 2026	A.c)	Éviter/changer/améliorer	CTI
24	Gérer les données relatives aux émissions de GES provenant des transports intérieurs (en tenant compte des différents modes de transport et des différents types d'énergie)	2028	A.c)	Éviter/changer/améliorer	WP.6
25	Viser une transition numérique efficace et transparente pour les données et les informations relatives au transport multimodal et suivre les progrès accomplis	2040	A.c)	Changer/améliorer	WP.24
26	Élaborer, pour étayer les mesures prises à l'échelle nationale, des méthodes et des outils d'analyse qui complètent les outils existants ou qui sont fondés sur ces derniers, tels que les	À compter de 2024	A.c)	Éviter/changer/améliorer	CTI et tous ses groupes de travail

<i>Numéro de la mesure</i>	<i>Mesure</i>	<i>Année cible</i>	<i>Objectif(s) correspondant(s)</i>	<i>Volet du paradigme « éviter-changer-améliorer »</i>	<i>Organismes responsables</i>
	futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS), les indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables (SITCIN) et l'Observatoire international des infrastructures de transport (OIIT-SIG)				
27	Développer des orientations pour l'évaluation des points faibles et les tests de résistance concernant les équipements de transport face aux risques posés par les changements climatiques ainsi que pour des programmes d'adaptation efficaces (trajectoires d'adaptation, etc.), et appuyer l'adoption de ces orientations	2027	A.c)	Adapter	WP.5/GE.3
28	Élaborer des orientations pour l'évaluation de la criticité des équipements/réseaux en matière d'adaptation et appuyer l'adoption de ces recommandations	2027	A.c)	Adapter	WP.5/GE.3
229	Optimiser les réseaux d'infrastructures grâce à une meilleure utilisation des systèmes de transport intelligents ou des systèmes de gestion du trafic pour les transports routiers, ferroviaires et intermodaux	2030	A.c)	Éviter/ améliorer	SC.1/SC.2/WP.24
30	S'efforcer de réduire les conflits relatifs aux itinéraires en élaborant des solutions pour une utilisation égale et équitable du réseau ferroviaire pour le transport de marchandises et de passagers	2030	A.c)	Améliorer	SC.2/WP.24
31	Assurer un déploiement sûr et sécurisé des modes de transport à émissions de carbone faibles ou nulles, des technologies relatives aux véhicules et de leur infrastructure de recharge	Tâche permanente	A.c)/C.	Changer/ améliorer	WP.15/WP.29, avec des contributions du WP.1, du WP.5 et d'autres groupes de travail
32	Élaborer une méthode harmonisée à l'échelle mondiale permettant de déterminer l'empreinte carbone des véhicules sur toute la durée de leur cycle de vie	2025	A.c)/C.	Améliorer	WP.29/GRPE, avec l'appui d'autres groupes de travail
33	Élaborer des solutions envisageables pour améliorer les gains d'efficacité concernant les matériaux et les ressources dans les chaînes de valeur de la mobilité, telles que les batteries durables, pendant les phases de la conception, de l'utilisation, de la production et de la fin de vie	2027	A.c)	Améliorer	WP.5/WP.29/ GRPE

VI. Mobilisation des ressources aux fins de la mise en œuvre de la Stratégie

33. Les ressources du budget ordinaire allouées par les États membres au sous-programme Transports de la CEE continueront à financer le personnel chargé d'administrer les instruments juridiques relevant du CTI et à mettre à jour ces instruments et à en élaborer de nouveaux. Les groupes de travail et le secrétariat programmeront leurs activités de façon à répartir équitablement la charge de travail en fonction du Plan d'action climatique initial et des ressources disponibles. Compte tenu de l'expérience acquise par le WP.1, le WP.29 et le WP.30, dont la portée est mondiale, aucune incidence budgétaire n'est prévue en raison de l'augmentation du nombre des Parties contractantes aux instruments juridiques relevant de ces groupes de travail. L'appui intergouvernemental apporté par le CTI et ses organes subsidiaires favorisera l'échange d'informations et de données d'expérience à l'appui de la présente Stratégie.

34. La mise en œuvre de la présente Stratégie au sein des groupes de travail sera financée grâce à des ressources du budget ordinaire, mais il serait possible d'accélérer l'application des mesures de mise en œuvre, en particulier les activités de recherche pertinentes, grâce à des ressources extrabudgétaires supplémentaires à mobiliser, entre autres, auprès des pays développés.

35. Pour s'engager résolument sur la voie de la réduction des émissions de CO₂ et des émissions nulles, les petits États insulaires en développement, les pays les moins avancés et les pays en développement sans littoral devraient bénéficier de mesures de renforcement de leurs capacités, du transfert de technologies et d'un accès au financement de la lutte contre les changements climatiques.

36. Pouvoir disposer de ressources extrabudgétaires volontaires, y compris de personnel supplémentaire, pour intensifier les activités de renforcement des capacités faciliterait la réalisation des activités conformément à l'objectif stratégique A.c) de la présente Stratégie. Il conviendrait de mettre en place, selon que de besoin, un processus permettant d'accélérer la recherche et les analyses ainsi que le renforcement des capacités grâce à des ressources extrabudgétaires volontaires.

VII. Partenariats

37. La mise en œuvre de la présente Stratégie se fera en étroite collaboration avec les partenaires, en s'appuyant sur les partenariats établis avec les principales parties prenantes et en les renforçant. De manière plus générale, le CTI s'efforcera de proposer un espace de collaboration entre les parties prenantes du secteur des transports intérieurs et d'autres secteurs afin de mettre à profit leurs connaissances et celles acquises au sein du secteur et de repérer des solutions efficaces, innovantes et adaptées susceptibles d'atténuer les incidences des activités des transports intérieurs sur le climat.

38. Dans le cadre des mesures qu'ils prendront dans le domaine de la décarbonation, le CTI et ses membres s'efforceront de renforcer les partenariats mondiaux établis avec d'autres organisations, départements et organes des Nations Unies œuvrant dans le domaine des transports, y compris, mais sans s'y limiter, la Convention sur les changements climatiques, le Programme des Nations Unies pour l'environnement, l'Organisation mondiale de la Santé et son Centre européen de l'environnement et de la santé, y compris le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), l'Organisation météorologique mondiale, l'Union internationale des télécommunications et l'Organisation internationale du Travail, en échangeant des informations, en participant mutuellement à des événements et en envisageant des synergies et des activités communes ou coordonnées.

39. Le partenariat avec la **Convention sur les changements climatiques** se poursuivra notamment grâce à l'échange d'informations et à la fourniture d'orientations et de rapports relatifs aux mesures et aux indicateurs clefs de performance de la Stratégie. Les plans

d'action pour la décarbonation du secteur des transports intérieurs, dans lesquels figureront des stratégies nationales et les engagements pris par les membres du CTI en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, seront un moyen de guider les États Membres de l'ONU dans le cadre de l'amélioration des réductions d'émissions de gaz à effet de serre, en couvrant toute la gamme des options d'atténuation disponibles, selon les volets du paradigme « éviter, changer et améliorer » selon qu'il convient. Les informations qui figurent dans ces plans peuvent être incluses par les États Membres dans leurs contributions déterminées au niveau national et dans les stratégies à long terme qu'ils établissent au titre de la Convention sur les changements climatiques. En outre, les discussions stratégiques organisées lors des manifestations sur les changements climatiques susceptibles d'être organisées pendant les sessions annuelles du CTI en février fourniront des orientations sur les questions d'actualité relatives aux politiques climatiques dans le domaine des transports intérieurs qui seront abordées lors des sessions de la Conférence des Parties à la Convention sur les changements climatiques, qui se tiennent à la fin de chaque année.

40. Au sein du **Secrétariat de l'ONU**, l'objectif sera de renforcer les partenariats avec le **Département des affaires économiques et sociales (DESA)** et toutes les **autres commissions régionales des Nations Unies**. Le CTI et ses organes subsidiaires s'efforceront également de renforcer la coopération avec d'**autres comités sectoriels de la CEE**, notamment le Comité du développement urbain, du logement et de l'aménagement du territoire, le Comité des politiques de l'environnement et le Comité de l'énergie durable. Par exemple, le CTI pourrait engager les acteurs de la mobilité urbaine, par le biais du Forum des maires de la CEE, à stimuler un changement à grande échelle des politiques afin de parvenir à une réduction des émissions de gaz à effet de serre. La nécessité d'une énergie à émissions de carbone faibles ou nulles, le déploiement conjoint de véhicules et d'infrastructures pour utiliser et distribuer cette énergie à émissions de carbone faibles ou nulles, ainsi que l'établissement de normes mondiales étayant les interactions entre les transports et l'énergie afin de garantir un cadre législatif à l'épreuve du temps, de façon à tirer parti du potentiel des solutions de l'interface mobilité-énergie, nécessitera une collaboration plus étroite avec les spécialistes du secteur de l'énergie, y compris les experts du Comité de l'énergie durable, par exemple dans le cadre des activités du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5).

41. La coopération avec **l'OACI et l'OMI** sera également renforcée en vue d'échanger des informations et de rechercher une inspiration mutuelle dans le cadre de la mise en œuvre des stratégies d'atténuation des changements climatiques et des approches de réduction des émissions dans les secteurs des transports intérieurs, de l'aviation et des transports maritimes.

42. Des partenariats avec les **institutions financières internationales** seront également mis en place, notamment pour accéder à des sources de financement supplémentaires pour les projets de renforcement des capacités et d'assistance technique en matière de décarbonation des transports intérieurs dans des pays ou régions donnés. Le CTI étudiera de manière plus approfondie ce type de partenariats avec le Fonds pour l'environnement mondial (FEM), le Fonds vert pour le climat (FVC), le Groupe de la Banque mondiale ou d'autres institutions financières internationales et régionales.

43. Il va de soi que le CTI continuera son étroite coopération avec les **organisations d'intégration régionale**, telles que l'Union européenne et l'Union économique eurasiatique.

44. Pour favoriser la mise en œuvre de la Stratégie, la CTI continuera à coopérer étroitement avec les **organisations/forums intergouvernementaux du domaine des transports**, notamment le Groupe des Sept (G7), le Groupe des 20 (G20), le Forum international des transports (FIT), l'Union internationale des transports routiers (IRU), l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et les commissions des bassins fluviaux.

45. En outre, des partenariats seront établis avec des **organisations non gouvernementales** et des **organismes de la société civile**. Aux sessions du CTI, un nouveau point sur le dialogue avec les organisations non gouvernementales sera inscrit à l'ordre du jour, ce qui permettra aux acteurs non étatiques de partager des informations sur les activités menées dans le domaine de la décarbonation, en plus du dialogue intergouvernemental régulier relevant de la compétence du Comité. En outre, les groupes de travail et les comités

administratifs continueront d'échanger régulièrement des informations avec les organisations et initiatives concernées afin d'envisager des synergies et, le cas échéant, renforcer celles en place.

46. Le CTI et ses organes subsidiaires s'associeront à plusieurs initiatives de décarbonation, dans l'objectif d'intensifier les effets de la Stratégie :

a) Le **Programme de percées**¹² lancé à la vingt-sixième session de la Conférence des Parties à la Convention sur les changements climatiques (COP26), et les mesures prioritaires associées, approuvées à la COP27, auxquels participent différents acteurs des initiatives de décarbonation du secteur du transport routier international ;

b) La **coalition Accelerating to Zero**¹³ (Accélérer pour atteindre des émissions nettes nulles), lancée à la COP27, qui vise à ce que, d'ici à 2040 et au plus tard en 2035, toutes les voitures et camionnettes neuves vendues sur les principaux marchés à l'échelle mondiale soient à zéro émission.

47. Naturellement, la Stratégie sera mise en œuvre grâce à la participation dynamique et soutenue des **entreprises de transport et des constructeurs de véhicules** – par exemple, les constructeurs de véhicules électriques, qui sont les mieux placés pour mettre en œuvre des procédures neutres en carbone et déterminer des moyens efficaces de réutilisation ou de recyclage des batteries en fin de vie.

48. La participation d'un plus grand nombre de **chercheurs universitaires**, qui comprennent les changements climatiques, la résilience des transports et la nécessité de l'atténuation, ainsi que l'innovation, la recherche-développement et les instruments économiques ciblés avec les groupes d'experts du Comité, permettra également de mettre à profit les activités qu'ils mènent dans le domaine des changements climatiques pour mettre en œuvre la Stratégie.

VIII. Révision périodique

49. La présente Stratégie sera révisée tous les cinq ans, la première révision étant prévue pour 2029.

50. Le CTI assurera la coordination centralisée de la révision, y compris la définition de son champ d'application et des tâches mandatées. Une fois ces éléments définis, il passera en revue la Stratégie pour faire le point sur les progrès réalisés concernant la mise en œuvre des objectifs stratégiques et du plan d'action, et envisagera de définir de nouveaux objectifs et de déterminer de nouvelles mesures et cibles. La Stratégie sera adaptée en fonction des dernières connaissances disponibles (par exemple, les derniers rapports du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) concernant la décarbonation du secteur des transports intérieurs, et selon les conclusions des rapports biennaux détaillés qui auront été publiés dans les domaines des changements climatiques et des transports intérieurs.

51. Les organes subsidiaires du CTI contrôleront régulièrement la mise en œuvre de la Stratégie et détermineront des moyens de renforcer les mesures grâce à leur action individuelle ou en coopération avec d'autres groupes de travail ou comités administratifs. Ils rendront compte de ces mesures au CTI tous les deux ans, afin de l'informer des progrès réalisés s'agissant des tâches qui leur avaient été assignées. Ce rôle relatif aux thèmes transversaux pourrait être joué par le WP.5 en coopération avec d'autres groupes de travail ou comités administratifs concernés.

¹² Pour de plus amples informations : <https://climatechampions.unfccc.int/system/breakthrough-agenda/>.

¹³ Pour de plus amples informations : <https://acceleratingtozero.org/>.