



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports****Cent soixante-sixième session**

Genève, 5 (après-midi), 6 et 7 (matin) juin 2024

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

**Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe
et d'autres organismes des Nations Unies intéressant le Groupe de travail :**
**Alignement des travaux du Groupe de travail sur la stratégie
du Comité des transports intérieurs****Contribution du Groupe de travail à la stratégie du Comité
des transports intérieurs en matière d'atténuation
des changements climatiques****Note du secrétariat****I. Contexte et mandat**

1. Le Groupe de travail se souviendra peut-être que le Comité des transports intérieurs (CTI), à sa session de février 2023, a demandé au secrétariat d'élaborer, en étroite collaboration avec son Bureau et les organes subsidiaires concernés, 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. Cette stratégie a été examinée, puis adoptée par le CTI à sa quatre-vingt-sixième session, en 2024.

2. À sa précédente session, le Groupe de travail avait demandé au secrétariat d'établir, en vue de sa cent soixante-sixième session, un document qui tiendrait compte de l'échange de vues tenu et des informations fournies, ainsi que de la stratégie adoptée par le CTI. Ce document, qui constituerait la contribution du Groupe de travail à la stratégie du CTI, serait examiné en vue de son éventuelle adoption.



II. Stratégie du CTI en matière d'atténuation des changements climatiques

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

3. Dans le cadre de leur vision à long terme, le Comité des transports intérieurs et ses organes subsidiaires prennent des mesures urgentes en vue d'aider leurs États membres et les Parties contractantes 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.

4. 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.

5. 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 ; 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 ;

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

6. 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.

B. Objectifs stratégiques

7. 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 ;

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

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

C. Référence aux travaux du WP.30

8. 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.

III. Contribution possible du Groupe de travail à la stratégie du Comité des transports intérieurs en matière d'atténuation des changements climatiques

A. Mesures axées sur ce qu'il faut changer

9. Les mesures axées sur ce qu'il faut changer pourraient notamment être les suivantes :

a) Systèmes électroniques pour les documents. Les agents des douanes demandent une série de documents aux conducteurs de camions, de voitures particulières et de trains en fonction, notamment, des chargements qu'ils transportent, du pays d'origine, du pays où l'entreprise est immatriculée et de paramètres relatifs à l'analyse des risques et de la région. Ces documents sont souvent établis au titre de conventions internationales (TIR, CMR, CPD, CIM, SMGS, normes phytosanitaires, etc.) dont certaines sont administrées par le Groupe de travail. Pour que les véhicules puissent franchir les frontières sans faire la queue et s'arrêter, ce qui génère des émissions de gaz à effet de serre, tous ces documents et les données qui y sont associées pourraient être transmis en ligne ou sous forme électronique et être envoyés aux douanes à l'avance. Par conséquent, les autorités douanières pourraient, dans un premier temps, demander des données électroniques, en mettant en œuvre les solutions électroniques existantes (eTIR, eCMR, eCPD, ePhyto, etc.), en s'associant aux plateformes qui intègrent ces informations ou en exigeant leur mise en place (Convention TIR, Convention CMR, conventions relatives à l'importation temporaire, Convention sur l'harmonisation, etc.). Le WP.30 pourrait étayer ces travaux en élaborant une résolution qui pourrait être adoptée par le CTI et, éventuellement, portée à l'attention de l'Assemblée générale des Nations Unies par un gouvernement ;

b) L'introduction de documents électroniques et l'échange de données informatisé s'accompagnent également d'une série d'avantages indirects qui contribuent, eux aussi, à la réduction des émissions de CO₂, s'agissant notamment de la production des documents requis et de la logistique associée à leur diffusion. Ainsi, les étapes du cycle de vie du carnet TIR en papier seront supprimées, ce qui contribuera à la décarbonation, puisqu'il ne sera plus nécessaire, pour l'Union internationale des transports routiers (IRU), d'envoyer les carnets TIR aux associations TIR et, pour celles-ci, de renvoyer les carnets usagés, deux opérations généralement effectuées par voie aérienne. De plus, les entreprises de transport n'auront plus besoin de se rendre aux bureaux des associations TIR pour recevoir des carnets TIR et rendre les carnets usagés, ce qui, dans certains pays, représente plus de 100 km de trajet économisés. Ces envois sont encore plus problématiques lorsque le système

TIR est utilisé pour le transport intermodal et que les carnets TIR, sous leur forme matérielle, doivent, par exemple, être envoyés aux ports d'entrée¹ ;

c) Systèmes de files d'attente et camions stationnés dans des stationnements sécurisés. Les douanes devraient mettre en place ou adopter des pratiques et des dispositifs, tels que des systèmes de files d'attente, qui permettent aux camions de réserver le jour de leur passage et l'heure à laquelle ils franchiront la frontière, après avoir envoyé au préalable les documents requis par voie électronique. Ainsi, au lieu de faire la queue sur des kilomètres le long des routes avant la frontière, les camions peuvent attendre sur des places de stationnement sûres et ne se présenter à la douane que le jour et à l'heure réservés (futur amendement de la Convention sur l'harmonisation). Lorsqu'ils démarrent puis s'arrêtent de nombreuses fois en un laps de temps relativement court, les véhicules consomment plus d'énergie. Ces cycles démarrages-arrêts se produisent généralement au moment où le fonctionnement du camion est le moins efficace, lorsque la demande d'énergie pour démarrer est la plus élevée, alors même que le démarrage est rapidement suivi d'un arrêt² ;

d) Promotion de l'intermodalité – absence de contrôles douaniers ou autres aux frontières pour les trains (futur amendement à la Convention sur l'harmonisation). Les douanes pourraient adopter des pratiques ou contribuer à la mise en œuvre de pratiques qui favorisent l'intermodalité en réduisant complètement à terme le contrôle des trains et en permettant que les contrôles douaniers soient effectués dans les gares intérieures ;

e) Voies prioritaires pour les camions respectueux de l'environnement (futur amendement à la Convention sur l'harmonisation). Des voies prioritaires pourraient être créées pour les camions respectueux de l'environnement (électriques, à hydrogène, etc.) ;

f) Voies prioritaires pour les camions eTIR respectueux de l'environnement et éventuelle prime d'assurance – à analyser – (futur amendement à la Convention TIR). Les camions respectueux de l'environnement pourraient bénéficier de meilleurs tarifs d'assurance et de voies réservées ;

g) Mise en œuvre des politiques nationales ou régionales par les autorités douanières et les gardes-frontières. Mise en œuvre de stratégies nationales, régionales et internationales d'atténuation des changements climatiques. Le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières de l'Union européenne en est un bon exemple. Le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières de l'Union européenne marque un tournant historique en ce qu'il permet de fixer un prix équitable pour le carbone émis lors de la production de biens à forte intensité de carbone entrant dans l'Union européenne et de promouvoir une production industrielle plus propre dans les pays qui ne sont pas membres de l'Union européenne. En ce sens, le WP.30 et, partant, les autorités douanières, ont un rôle à jouer en tant que partenaires d'exécution de la stratégie du CTI en matière d'atténuation des changements climatiques, pour les éléments qui relèvent de leurs mandats. Ainsi, le WP.30 souhaitera peut-être analyser plus en détail le plan d'action adopté dans le cadre de la stratégie du CTI afin de déterminer de quelle manière il pourrait contribuer à sa mise en œuvre.

B. Mesures axées sur ce qu'il faut améliorer

10. Les mesures axées sur ce qu'il faut améliorer pourraient notamment être les suivantes :

a) Bâtiments écologiques et à faible consommation d'énergie pour les douanes et les postes-frontières, et intégration de systèmes photovoltaïques, de bornes de recharge pour les véhicules, etc ;

b) Assurer un déploiement sûr et sécurisé des modes de transport à émissions de carbone faibles ou nulles et des technologies relatives aux infrastructure de recharge des véhicules électriques ;

¹ Pacte vert de l'IRU.

² Pacte vert de l'IRU.

c) Utiliser au mieux les infrastructures (aires d'inspection et de stationnement, etc.) en réduisant les mouvements de camions dans les zones de passage des frontières et d'inspection grâce à une meilleure utilisation des systèmes de transport intelligents ou des systèmes de gestion du trafic, y compris des modèles de simulation ;

d) Les postes-frontières doivent être préparés à accueillir des camions fonctionnant avec des carburants de remplacement. Contrairement aux véhicules traditionnels, les moteurs des camions électriques ou à hydrogène ne tournent pas au ralenti, mais leurs besoins en énergie, qui sont satisfaits grâce aux batteries, restent les mêmes. Les longues périodes d'attente à la frontière peuvent réduire considérablement le rayon d'action de ces camions une fois celle-ci franchie. Il est donc nécessaire d'installer des bornes de recharge et des stations de remplissage à proximité, voire aux postes de contrôle aux frontières. Ces postes ne sont peut-être pas encore équipés pour accueillir des centaines de véhicules sollicitant les réseaux électriques pour une recharge de 350 kW. La rationalisation des passages aux frontières est cruciale si l'on veut déployer avec succès d'autres types de groupes motopropulseurs, lesquels sont nécessaires à la décarbonation³ ;

e) Utilisation, pour les voies rapides, d'une infrastructure satellitaire semblable aux péages électroniques. Dans les camions et les voitures, la carte électronique est installée au niveau du pare-brise. Cette carte est scannée lors du passage sur la voie verte/rapide qui est connectée aux systèmes douaniers. Tous les documents sont envoyés à l'avance par voie électronique (une analyse des risques a été effectuée), de sorte que le camion passe sans s'arrêter ;

f) Contribuer à l'élaboration, puis à la mise en œuvre, de solutions permettant de 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 ;

g) Contribuer à l'élaboration, puis à la mise en œuvre de solutions stratégiques de mobilité en tant que service (MaaS) pour les mouvements transfrontaliers de passagers et de travailleurs ;

h) Promouvoir systématiquement le système de gestion collaborative des douanes, qui permet d'effectuer un seul contrôle électronique pour les pays limitrophes ;

i) Améliorer systématiquement, en fonction des réactions des clients et des agents des douanes, les horaires et les procédures concernant les opérations, et introduire des heures d'ouverture spéciales afin de faciliter davantage le transport des denrées périssables ou des marchandises dangereuses en évitant les files et les longues périodes d'attente ;

j) Le Groupe de travail devrait évaluer régulièrement les mesures prises en vue de mettre en œuvre la stratégie du CTI, en particulier s'agissant des éléments relevant de son programme de travail, 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 ;

k) Le Groupe de travail souhaitera peut-être inclure cette question en tant que point distinct de l'ordre du jour afin que les autorités douanières présentent des informations sur les mesures possibles mises en œuvre qui contribuent à la réduction des émissions de CO₂ ;

l) Améliorer les infrastructures destinées aux cyclistes en prévoyant des pistes cyclables, lorsque possible.

³ Pacte vert de l'IRU

C. Mesures axées sur ce qu'il faut éviter

11. Les mesures axées sur ce qu'il faut éviter pourraient notamment être les suivantes :
- a) Dédouanement aux frontières et transfert de ces procédures aux bureaux intérieurs. Il s'agit d'une bonne pratique suivie par de nombreux pays qui réduit considérablement les engorgements aux frontières et, donc, le CO₂ émis par les véhicules arrêtés ;
 - b) Éviter les demandes de présentation de documents/les changements de procédure (futur amendement éventuel à la Convention sur l'harmonisation). Les règles évoluent lorsque les douanes modifient leurs exigences. Les douanes devraient cesser de demander la présentation de documents papier et promouvoir les documents électroniques ;
 - c) Éviter d'arrêter ou de mettre en file d'attente les véhicules transportant des unités de refroidissement à alimentation électrique et des denrées périssables, et mettre en place, parallèlement, des procédures de dédouanement immédiat et de transfert vers les bureaux intérieurs. Lorsque le véhicule attend d'être dédouané à la frontière, son moteur doit tourner au ralenti pour alimenter les unités de refroidissement, la climatisation et les accessoires. Plus le moteur tourne au ralenti, plus il consomme d'énergie et, par conséquent, plus il rejette de CO₂ dans l'atmosphère. Les résultats des modélisations indiquent que dans les régions où les Conditions générales de transport (GCC) s'appliquent, la marche au ralenti pourrait représenter jusqu'à 50 % du dioxyde de carbone émis par un camion pendant son trajet ;
 - d) Stratégies nationales sur les mesures d'évitement. Le Groupe de travail souhaitera peut-être inviter les États membres à faire part des stratégies appliquées à l'échelle nationale en matière de mesures d'évitement, en partageant davantage d'information sur les bonnes pratiques mises en œuvre⁴ ;
 - e) En ce qui concerne l'infrastructure cyclable, une nouvelle convention sur le réseau de pistes cyclables pourrait être envisagée sur la base des travaux menés actuellement par le WP.5⁵ et le PPE-TSE⁶. En outre, un plan directeur paneuropéen pour le cyclisme sur les itinéraires cyclables internationaux et nationaux est en cours d'élaboration. De nombreux points de passage frontaliers y sont inclus. Le WP.30 et les autorités douanières souhaiteront peut-être contribuer à ces travaux en facilitant l'utilisation du vélo, mais aussi le franchissement des frontières pour les cyclistes.

IV. Examen par le Groupe de travail

12. Le Groupe de travail est invité à examiner la contribution qu'il est susceptible d'apporter à la stratégie du CTI en matière d'atténuation des changements climatiques et à donner des orientations quant aux mesures à prendre.

⁴ Pacte vert de l'IRU.

⁵ Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports.

⁶ Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TES).