

**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**Transports intérieurs et changements climatiques :
activités du Comité des transports intérieurs
et de ses organes subsidiaires****Note du secrétariat***Résumé*

Vu la dégradation de la situation à l'échelle mondiale due aux effets de plus en plus graves et récurrents des changements climatiques, conjuguée à l'appel à redoubler d'efforts pour atteindre les objectifs de développement durable, notamment par des politiques et des mesures d'atténuation propres à contenir le réchauffement planétaire à un niveau inférieur à 2 °C comme le prévoit l'Accord de Paris sur les changements climatiques, les transports intérieurs doivent impérativement faire partie des solutions les plus ambitieuses.

À sa quatre-vingt-cinquième session, le Comité des transports intérieurs (CTI) 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, qui renforçait la nécessité et la possibilité que les transports intérieurs, responsables de la plus grande partie des émissions de CO₂ dans le secteur des transports, fassent partie de l'éventail des solutions ([ECE/TRANS/328](#), par. 58). Il a chargé le secrétariat de lui présenter tous les deux ans un rapport de fond sur les changements climatiques et les transports intérieurs à compter de sa quatre-vingt-sixième session, en 2024 ([ECE/TRANS/328](#), par. 60 g)). La présente note a été établie comme suite à cette demande.

À sa quatre-vingt-cinquième session, le Comité a également demandé au secrétariat d'élaborer, en étroite collaboration avec le Bureau du Comité et les organes subsidiaires concernés, une stratégie ambitieuse fondée sur les instruments juridiques internationaux des Nations Unies relevant de la compétence du Comité, établissant des mesures prioritaires pour le CTI et tous ses organes subsidiaires concernés, intégrées dans un plan d'action solide assorti d'échéances, pour examen et adoption éventuelle à sa quatre-vingt-sixième session ([ECE/TRANS/328](#), par. 60 a)). L'avant-projet de stratégie du CTI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs, qui figure dans le document [ECE/TRANS/2024/3](#), a été présenté au Comité. On trouvera dans le présent document les communications des organes subsidiaires du CTI qui ont été prises en compte dans l'élaboration de la stratégie.



Le Comité souhaitera peut-être prendre note de ce document et demander à ses organes subsidiaires d'aligner davantage leur programme de travail sur la stratégie du CTI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs ([ECE/TRANS/2024/2](#)).

I. Introduction

1. Les transports intérieurs, et en particulier le transport routier, sont responsables de la plus grande partie des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant du secteur des transports et jouent donc un rôle déterminant dans le succès des mesures prises au niveau mondial pour atténuer les changements climatiques liés aux transports. Or ce succès ne peut être garanti sans l'apport du Comité des transports intérieurs, en tant qu'organe des Nations Unies qui fournit un cadre général pour l'examen de tous les aspects du développement des transports intérieurs et la coopération dans ce domaine, en s'attachant à exercer une gouvernance réglementaire interrégionale et intrarégionale grâce, notamment, à l'application des conventions de l'ONU relatives aux transports.

2. Le secteur des transports doit de toute évidence faire l'objet de politiques plus ambitieuses de décarbonation et de mesures globales. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Organisation maritime internationale (OMI) ont déjà donné l'exemple en termes d'objectifs de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation civile et des transports maritimes. On trouvera à l'annexe II un aperçu des mesures en question. Il est temps que le secteur des transports intérieurs suive cet exemple.

3. À sa quatre-vingt-cinquième session, le Comité s'est déclaré conscient de 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, laquelle renforçait la nécessité et la possibilité que les transports intérieurs, responsables de la plus grande partie des émissions de CO₂ dans le secteur des transports, fassent partie de l'éventail des solutions ([ECE/TRANS/328](#), par. 57). Le Comité ([ECE/TRANS/328](#), par. 60) :

a) **A prié** le secrétariat **d'élaborer**, en étroite collaboration avec le Bureau du Comité et les organes subsidiaires concernés, une stratégie de réduction des émissions de GES associées aux transports intérieurs, fondée sur les instruments juridiques internationaux des Nations Unies relevant de la compétence du Comité, établissant des mesures prioritaires pour le Comité et tous ses organes subsidiaires concernés, pour examen et adoption éventuelle à sa quatre-vingt-sixième session (2024) ;

b) **A demandé** à ses organes subsidiaires concernés et aux organes conventionnels d'apporter en priorité et en temps utile les amendements nécessaires aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs afin de favoriser la réalisation sûre et efficace des objectifs, des engagements et des solutions concernant les changements climatiques ;

c) **A demandé** à ses organes subsidiaires compétents de poursuivre leurs efforts d'harmonisation des prescriptions en matière de performance et des instruments juridiques relatifs aux systèmes de transport intelligents, qui participent directement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre en contribuant à la réduction de la consommation de carburant et à l'amélioration du rendement énergétique, à l'utilisation efficace des réseaux de transport, au passage de la voiture individuelle aux transports publics lorsqu'ils existent, à la flexibilité des ressources en matière de recharge et de stockage pour le réseau électrique (voitures électriques) et à l'automatisation ;

d) **A demandé** à ses organes subsidiaires et aux organes conventionnels d'intensifier les activités menées en vue de dématérialiser les principales conventions des Nations Unies relatives aux transports intérieurs ;

e) **A invité** ses organes subsidiaires concernés à tenir compte de considérations relatives à l'environnement et à l'efficacité énergétique ;

f) **A appuyé** énergiquement et activement la tâche entreprise par le Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (WP.29/GRPE) consistant à mettre au point une méthode harmonisée au niveau mondial pour déterminer l'empreinte carbone des véhicules routiers tout au long de leur cycle de vie ;

g) **A chargé** le secrétariat de lui présenter tous les deux ans un rapport de fond sur les changements climatiques et les transports intérieurs à compter de sa quatre-vingt-sixième session, en 2024 ;

h) **A demandé** au secrétariat d'aligner son programme de travail sur la déclaration ministérielle¹ et de faire de l'application de celui-ci une priorité.

II. Rapport biennal sur les changements climatiques et les transports intérieurs

4. À sa quatre-vingt-quatrième session, le Comité avait invité ses groupes de travail à soumettre au secrétariat leurs contributions, leurs projets et leurs suggestions concernant l'atténuation des changements climatiques et avait chargé le secrétariat d'établir, en concertation avec le Bureau, un document complet présentant ces activités ainsi que les solutions pratiques qui s'offrent à lui et à ses groupes de travail, pour examen à sa quatre-vingt-cinquième session (ECE/TRANS/316, par. 51 c) et d)). Le secrétariat a donc établi le document ECE/TRANS/2023/21 que le Comité a examiné à sa quatre-vingt-cinquième session (ECE/TRANS/328, par. 57).

5. À la suite de cela, à sa quatre-vingt-cinquième session, le Comité **a demandé** au secrétariat de lui présenter tous les deux ans un rapport de fond sur les changements climatiques et les transports intérieurs à compter de sa quatre-vingt-sixième session, en 2024. Le présent document contient les communications reçues des organes subsidiaires du CTI, qui sont intégralement reproduites à l'annexe I.

III. Activités menées par le Comité des transports intérieurs, ses organes subsidiaires et le secrétariat

6. Dans la Stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030², les changements climatiques sont considérés comme un domaine transversal (ECE/TRANS/288/Add.2). Le Comité, ses groupes de travail concernés et le secrétariat se sont efforcés de contribuer aux mesures d'atténuation et d'adaptation prises par les États membres dans le domaine des changements climatiques, ainsi qu'il ressort de l'annexe I du présent document. Ces activités sont résumées ci-après :

a) Appui de haut niveau en matière d'action publique, de réglementation et de moyens institutionnels dans le cadre des décisions du Comité et des résolutions et déclarations ministérielles approuvées ;

b) Évaluation des incidences sur les transports et des mesures d'adaptation : Groupe de travail des transports routiers (SC.1), Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) et Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), ainsi que son Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements (WP.5/GE.3) ;

c) Cadre réglementaire pour le déploiement de véhicules électriques et à hydrogène sûrs : Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) et Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29/GRSP) ;

¹ « Tirer le meilleur parti des solutions de transport intérieur dans la lutte mondiale contre les changements climatiques » (ECE/TRANS/2023/2).

² Par. 12, p. 6, Stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030, 2019.

- d) Cadre réglementaire (WP.29/GRPE) pour :
 - la mesure des émissions de CO₂ provenant des véhicules routiers ;
 - l'utilisation des nouvelles technologies afin de garantir un minimum de dégradation due aux batteries ;
 - l'amélioration de l'efficacité des moteurs et la réduction des émissions (WP.29) ;
 - l'analyse du cycle de vie (ACV) en vue de mesurer les émissions de carbone des véhicules tout au long de leur cycle de vie, à savoir pendant les phases de fabrication, d'utilisation et de fin de vie du véhicule (en cours d'élaboration) ;
- e) Cadre réglementaire pour l'écologisation de la flotte, des infrastructures et des opérations de transport par voie navigable (WP.3/SC.3) (voir l'annexe IV du présent document pour plus de précisions) ;
- f) Système intermodal et transfert modal de la route vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement : Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) et Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) (voir l'annexe V du présent document pour une liste plus exhaustive) ;
- g) Promotion et facilitation de transports et de moyens de déplacement écologiques (WP.5) (voir l'annexe II du présent document pour la liste complète) et Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) ;
- h) Études et publications : WP.5 et PPE-TSE ;
- i) Renforcement des capacités : SC.3, WP.5 et WP.29 ;
- j) Mise au point d'outils, tels que le modèle des futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS), la feuille de route relative aux systèmes de transport intelligents et le manuel du PPE-TSE ;
- k) Coopération et coordination entre les groupes de travail : SC.1, WP.5, WP.15 et WP.29 ;
- l) Projet sur les énergies nouvelles : secrétariat.

7. Les activités en cours des différents organes subsidiaires du CTI sont exposées plus en détail à l'annexe I.

IV. Communications relatives à la stratégie du CTI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs

8. La stratégie du CTI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs ([ECE/TRANS/2024/3](#)) a été élaborée par le secrétariat en étroite collaboration avec le Bureau et les organes subsidiaires du CTI, comme le Comité l'avait demandé à sa quatre-vingt-cinquième session ([ECE/TRANS/328](#), par. 60 a)). Elle tient compte des contributions reçues des organes subsidiaires du CTI. Celles-ci sont présentées dans les annexes III à VII du présent document.

V. Conclusion

9. Le Comité souhaitera peut-être prendre note du présent document et **demander** à ses organes subsidiaires d'aligner davantage leur programme de travail sur sa stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs ([ECE/TRANS/2024/3](#)).

Annexe I

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

I. Comité des transports intérieurs

1. Le Comité des transports intérieurs (CTI) est la plus haute instance de décision de la CEE concernant les questions relatives aux transports. Dans la Stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030, les changements climatiques sont considérés comme un domaine transversal essentiel ([ECE/TRANS/288/Add.2](#)). Les débats ministériels organisés lors de ses réunions plénières et les documents de haut niveau (résolutions et déclarations ministérielles) qui en découlent et qui sont approuvés par le Comité ont pris en compte cette question et permis de définir des mandats pertinents pour la poursuite des travaux dans ce domaine. Le Comité a toujours fait des changements climatiques un point clef de l'ordre du jour de ses sessions ordinaires et ses décisions ont contribué à la mise en place de plateformes intergouvernementales spécialisées et au développement de travaux réglementaires, de connaissances techniques et d'outils, l'objectif étant de s'attaquer aux causes et aux conséquences des changements climatiques dans le domaine plus large des transports intérieurs.

2. À sa quatre-vingt-cinquième session, en 2023, le Comité a décidé de renforcer son rôle et sa contribution sur cette question essentielle qui est traitée horizontalement par plusieurs de ses organes subsidiaires, ainsi que par lui-même, et a demandé au secrétariat d'élaborer, en étroite coopération avec son Bureau et les organes subsidiaires compétents, un document stratégique ambitieux visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports intérieurs, fondé sur les instruments juridiques internationaux des Nations Unies relevant de sa compétence, dans lequel seraient définies des actions prioritaires pour le Comité et tous ses organes subsidiaires concernés, étayées par un plan d'action solide assorti d'échéances ([ECE/TRANS/328](#), par. 60 a)). Le Comité examinera la stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs ([ECE/TRANS/2024/3](#)) à sa quatre-vingt-sixième session en 2024 et pourrait l'adopter à cette occasion.

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

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

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

4. Le SC.2 s'emploie à promouvoir la transition vers le rail dans un souci d'efficacité et, partant, en tant que moyen de lutter contre les changements climatiques. Il œuvre à ces fins dans plusieurs domaines. Premièrement, au moyen de ses principaux accords juridiques :

- l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), grâce auquel un réseau international de voies ferrées E a été établi ;
- les Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire, visant à rendre les investissements dans le matériel ferroviaire plus sûrs et donc moins coûteux, ce qui accroît la position concurrentielle des opérateurs et facilite le financement du matériel roulant ferroviaire.

5. Deuxièmement, par des activités propres à accroître la compétitivité du rail, telles que l'élaboration de la nouvelle convention relative au régime juridique uniformisé du transport ferroviaire, visant à éliminer les barrières administratives à la frontière entre deux régimes juridiques applicables à la circulation de marchandises, et la promotion du transport ferroviaire international de voyageurs en vue de détourner ceux-ci de modes de déplacement plus polluants. À cet égard, le Groupe d'experts des nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs a élaboré des propositions pour mettre à jour l'AGC de façon à améliorer l'accessibilité des gares, l'objectif étant d'encourager la poursuite du transfert modal. Troisièmement, diverses autres initiatives, notamment en matière d'innovation, visent à réduire l'impact carbone déjà faible du secteur ferroviaire en accordant une attention particulière à la consommation d'énergie dans les chemins de fer.

IV. Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3)

6. L'atténuation des changements climatiques revêt une importance particulière pour la navigation intérieure, qui est plus vulnérable à leurs effets et aux phénomènes dont ils s'accompagnent, notamment le faible débit des principaux cours d'eau européens constaté depuis quelques années. Le SC.3 et son organe subsidiaire, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3), contribuent à l'atténuation des changements climatiques en encourageant le report modal de la route vers les voies navigables pour réduire les émissions nocives dues aux transports intérieurs et en travaillant sur des mesures de décarbonation et d'écologisation de la flotte. Le SC.3 s'attache à promouvoir le développement du réseau de voies navigables E conformément à l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale et suit les progrès réalisés grâce à l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau de voies navigables E (« Livre bleu »).

7. Les activités des deux groupes de travail, conformément au *Livre blanc sur les progrès, les succès et les perspectives d'avenir dans le transport par voie navigable*, consistent à : a) échanger des informations sur les pratiques optimales et appuyer les programmes et les projets pilotes visant à moderniser les flottes et à les rendre plus écologiques, b) appuyer l'initiative ayant pour objet de réduire d'ici à 2035 les émissions de gaz à effet de serre de 35 % et les émissions polluantes d'au moins 35 % par rapport à 2015 et d'éliminer pour l'essentiel les émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants avant 2050, c) promouvoir le transport par voie navigable au moyen de bateaux utilisant des carburants de remplacement et des systèmes de propulsion à émissions faibles ou nulles ou fonctionnant à l'électricité. Il s'agit pour cela d'apporter des mises à jour au Code européen des voies de navigation intérieure, aux Recommandations relatives aux prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (annexe à la résolution n° 61) et à d'autres résolutions pertinentes. L'impact des changements climatiques sur le transport par voie navigable et les activités d'atténuation ont fait l'objet des ateliers ci-après du SC.3 et du SC.3/WP.3 :

- Les changements climatiques, les situations hydrologiques extrêmes et leurs incidences sur le transport par voie navigable (17 février 2021) ;
- Prévention de la pollution par les bateaux de navigation intérieure et écologisation du secteur du transport par voie navigable (16 février 2022) ;
- Activités d'atténuation des changements climatiques dans le domaine du transport par voie navigable (11 octobre 2023). Cet atelier s'est concentré sur les programmes internationaux et nationaux, les progrès accomplis et les enseignements à retenir, ainsi que sur les priorités à fixer pour les activités futures. Les participants ont examiné des propositions concernant le projet de stratégie du CTI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs à l'horizon 2050 dans le domaine du transport par voie navigable et le suivi de la mise en œuvre de la future stratégie par les États membres.

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

8. Le WP.5 organise des dialogues intergouvernementaux sur des questions liées à la mobilité verte dans les zones urbaines, tels que les manifestations ci-après qui se sont déroulées en marge de ses sessions :

- La table ronde d'experts sur l'analyse économique de la transformation des systèmes de transport urbain (septembre 2020) ;
- L'atelier sur les transports urbains écologiques (septembre 2021) organisé conjointement par la Division des transports durables et la Division des forêts, de l'aménagement du territoire et du logement ;
- L'atelier interrégional sur les possibilités et les difficultés liées à l'électrification de la mobilité dans les domaines des transports, de l'énergie et de l'aménagement du territoire (septembre 2022).

9. Dans le prolongement des travaux du Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques sur les réseaux et nœuds de transport internationaux et l'adaptation à ces changements, le WP.5 a constitué en 2020 un groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements (WP.5/GE.3). Celui-ci a pour mission de continuer de mener des activités de sensibilisation, de renforcer les capacités et de faire la synthèse des connaissances des États et de la communauté scientifique en matière d'évaluation de l'impact des changements climatiques sur les transports intérieurs et d'adaptation à ces changements. Il est également chargé de faire progresser l'état des connaissances dans ce domaine et l'analyse des effets qu'ont les changements climatiques sur les transports intérieurs, ainsi que de proposer des mesures d'adaptation appropriées et financièrement rationnelles.

10. En octobre 2023, d'importants supports d'information avaient été élaborés par le WP.5/GE.3, notamment : i) un protocole de test de résilience, permettant d'évaluer la résilience des équipements de transport face aux risques liés aux changements climatiques, et ii) un guide sur les stratégies d'adaptation dans les transports.

11. Le WP.5/GE.3 a entre-temps poursuivi ses travaux sur i) l'analyse des projections climatiques sur la base des valeurs seuils de certains phénomènes météorologiques, ii) le guide pour l'évaluation de la criticité des réseaux et iii) les coûts et les dommages infligés aux infrastructures et aux opérations ferroviaires et routières par les changements climatiques et des conditions météorologiques extrêmes.

12. Le WP.5 a créé en septembre 2021 un groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables (WP.5/GE.5), chargé de faire avancer l'élaboration de ce module en étroite concertation avec le Partenariat du PPE-TSE pour la promotion du cyclisme et la mobilité active. Ses travaux sont axés sur :

- La collecte de données sur les réseaux cyclables nationaux, l'analyse de ces données et les propositions d'itinéraires à l'échelle de la CEE fondés sur les itinéraires nationaux et formant un réseau cyclable CEE ;
- L'élaboration de définitions acceptables pour les différents types d'infrastructures cyclables et de nouveaux panneaux de signalisation routière pour les itinéraires en question, complétant ceux de la Convention sur la signalisation routière de 1968 ;
- Un projet de guide pour la mise en place d'un réseau cyclable, les définitions communes à retenir pour les différents types d'infrastructures cyclables et les propositions correspondantes de modification des conventions de 1968 sur la circulation routière et la signalisation routière, autant de travaux qui avaient été effectués par le groupe d'experts en octobre 2023.

13. Le secrétariat a publié les documents ci-après dans le cadre des travaux du WP.5 :
- Un document sur les indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables (SITCIN) proposant une méthode d'évaluation des systèmes de transport qui, parmi trois éléments d'évaluation, comporte un volet « durabilité environnementale », prévoyant une série d'indicateurs conçus pour aider les États à comprendre et à évaluer les mesures propres à réduire les émissions de gaz à effet de serre, les polluants atmosphériques et les émissions sonores, compte tenu de la répartition modale, de la part des carburants de remplacement, de l'âge moyen de la flotte, etc. (octobre 2022) ;
 - Un document sur la mobilité en tant que service (février 2020) ;
 - Le manuel intitulé « Handbook on Sustainable Urban Mobility and Spatial Planning – Promoting Active Mobility » (manuel sur la mobilité urbaine durable et l'aménagement du territoire – promouvoir la mobilité active) (septembre 2020) ;
 - Une publication consacrée à la mobilité urbaine et aux transports publics durables (décembre 2015).
14. À sa session de septembre 2023, le WP.5 a organisé :
- Un débat thématique sur les tendances générales et les évolutions concernant les véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge, pour étayer l'élaboration d'une publication de la série *Transport Trends and Economics* à paraître en 2024 ;
 - Un débat thématique avec la participation d'organismes non gouvernementaux et de représentants des États membres sur le rôle crucial des transports intérieurs dans l'intensification des mesures visant à atténuer les changements climatiques, qui contribuera aux travaux préparatoires concernant la stratégie du CTI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs.
15. Le WP.5 a constaté que, pour favoriser les avancées dans le domaine de la mobilité électrique, il convenait de créer une équipe spéciale informelle chargée d'orienter et de coordonner les activités liées au développement des véhicules électriques et de leurs infrastructures de recharge tant dans le cadre de la CEE (dans ses divers sous-programmes) qu'en collaboration avec d'autres institutions. À cet égard, il a demandé à son secrétariat d'élaborer avec la Présidente un projet de mandat pour l'équipe spéciale, en étroite concertation avec les autres groupes de travail concernés et les groupes intergouvernementaux compétents de la Division de l'énergie durable de la CEE, et de le soumettre au CTI pour examen et adoption éventuelle à sa session suivante.

VI. Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11)

16. À sa soixante-seizième session, le WP.11 a confirmé que ses travaux et l'Accord ATP étaient pleinement conformes à la stratégie du CTI et qu'ils le resteraient tant que cet accord demeurerait pertinent et était mis à jour en fonction des progrès technologiques. En outre, les moyens de limiter le réchauffement planétaire et l'impact des changements climatiques, notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre et, de façon générale, les objectifs du programme de 2023, étaient constamment pris en considération dans ses travaux.

VII. Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15)

17. Le WP.15 a créé en 2020 une équipe spéciale sur l'utilisation des véhicules électriques à batterie et des véhicules à pile à hydrogène pour le transport de marchandises dangereuses, avec la participation du secrétariat du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) et du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29). En mai 2021, le WP.15 a décidé de poursuivre ces travaux dans le cadre d'un groupe informel animé par les Pays-Bas. Il a adopté le mandat de ce groupe, qui a été chargé d'élaborer, en coopération avec d'autres groupes de travail (le WP.29, par exemple), des dispositions appropriées pour l'Accord relatif

au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) concernant la construction des véhicules électriques à batterie (VEB) et des véhicules à pile à combustible à hydrogène (HFCV) et de leurs remorques, en vue d'assurer la sécurité du transport des marchandises dangereuses dans ce type de véhicules. Les dispositions en question porteraient en particulier sur : i) l'équipement électrique de ces véhicules ; ii) la prévention des risques d'incendie ; iii) la prévention des autres risques liés aux carburants.

18. Le Comité de sécurité de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) étudie actuellement l'opportunité de dispositions supplémentaires pour le transport de marchandises dangereuses en toute sécurité sur des bateaux utilisant des installations de propulsion électrique. Les sociétés de classification ADN recommandées ont été invitées à faire rapport à la prochaine session en tenant compte des travaux en cours du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) de façon à éviter les doubles emplois. La question du transport de l'hydrogène en tant que cargaison sera traitée ultérieurement, lorsque des demandes de transport d'hydrogène auront été transmises. Le groupe de travail informel des matières pourrait engager des débats plus approfondis sur les conditions de transport.

19. Le 10 novembre 2022, le WP.15 a organisé une table ronde sur l'économie circulaire sous l'angle du transport multimodal de marchandises dangereuses¹, qui a donné lieu à plusieurs exposés disponibles sur le site Web <https://unece.org/info/Transport/Dangerous-Goods/events/364687>. À l'issue des débats, il a noté qu'il faudrait prévoir des travaux complémentaires sur des dispositions relatives à l'économie circulaire, à l'utilisation durable des ressources naturelles et aux moyens de réduire la production de déchets. Ces travaux portent notamment sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports (utilisation de véhicules électriques, par exemple) et l'adoption de dispositions pour le transport en toute sécurité des piles et batteries usagées en vue de leur recyclage/réutilisation.

20. Le Comité de sécurité de l'ADN a organisé à sa session de janvier 2023 un atelier consacré au développement durable et aux changements climatiques dans le contexte du transport de marchandises dangereuses sur les voies navigables intérieures². Il s'est félicité des débats sur les moyens de rendre la navigation intérieure plus écologique (les exposés sont disponibles à l'adresse <https://unece.org/info/Transport/Dangerous-Goods/events/370093>). Il a constaté que des politiques et des orientations claires (des règlements, par exemple) étaient nécessaires pour encourager les propriétaires de bateaux et le secteur à investir de manière judicieuse dans l'écologisation de la flotte de transport par voie navigable et éviter ainsi l'incertitude d'investissements mal adaptés. Il a également noté qu'il convenait d'appeler à faire preuve de plus de souplesse à l'égard du transport durable par voie navigable, que les bateaux devraient avoir une longue durée de vie et que leurs systèmes de propulsion devraient pouvoir être modernisés facilement, si nécessaire. À sa session d'août 2023, le Comité de sécurité de l'ADN avait déjà examiné plusieurs demandes officielles de recommandation concernant l'utilisation de piles à combustible à hydrogène ou de méthanol comme carburant pour la propulsion de bateaux.

21. La Réunion commune RID/ADR/ADN a accueilli favorablement à sa session du printemps 2023 les résultats des débats du WP.15 et du Comité de sécurité de l'ADN. Il a été convenu de coordonner les activités relatives au transport sûr et écologique des marchandises dangereuses par les différents modes de transport intérieur en étroite coopération avec l'OTIF et la CCNR, notamment en ce qui concerne les travaux consacrés à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et au Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI).

22. Au cours de cette session, la Réunion commune a demandé au secrétariat de publier sur le site Web de la CEE une contribution au Programme de développement durable à l'horizon 2030 de l'ONU, concernant en particulier les effets concrets des nouvelles prescriptions et des innovations techniques intégrées dans les règlements sur les transports de marchandises dangereuses. Ces informations, qui peuvent aider les représentants à déterminer les incidences de leurs propositions, sont disponibles à l'adresse <https://unece.org/transport/dangerous-goods/unece-bodies-dealing-transport-dangerous-goods>.

¹ Voir le rapport ECE/TRANS/WP.15/260, par. 45 à 51.

² Voir le rapport ECE/TRANS/WP.15/AC.2/84, par. 56 à 67.

23. À la session de l'automne 2023, la Réunion commune a rappelé que l'objectif prioritaire du WP.15, du Comité de sécurité de l'ADN et de la Réunion commune RID/ADR/ADN était d'établir des règlements qui garantissent la sécurité des transports de marchandises dangereuses et facilitent le transport multimodal et multinational de ces marchandises. Cela étant, ces travaux prenaient constamment en compte la réduction des émissions de gaz à effet de serre, les changements climatiques et, d'une manière générale, les objectifs du Programme 2023.

VIII. Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24)

24. Le WP.24 s'attache à promouvoir le passage au rail pour le transport de marchandises. À cet égard, il encourage l'application de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) afin de créer le réseau et les installations permettant un transport intermodal fluide – le transport longue distance des marchandises étant assuré par le rail et la livraison sur le dernier tronçon par la route – dans la région de la CEE. Le Groupe de travail a également élaboré un manuel portant sur l'élaboration de plans directeurs nationaux pour le transport de marchandises et la logistique, dont l'objectif est de venir en aide aux autorités nationales compétentes par des mesures susceptibles d'accompagner l'évolution du secteur sur une voie durable et décarbonée, à l'appui du développement économique national. Le WP.24 a aussi effectué des travaux sur la transition numérique et l'automatisation du transport intermodal. Il a entrepris de mettre au point un cadre pour la transformation numérique du transport intermodal de marchandises et d'élaborer un manuel sur l'automatisation du transport intermodal. Le WP.24 a en outre cherché des solutions pour l'électrification du segment routier du transport intermodal.

Par ailleurs, le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) aide à déterminer les couloirs où il serait particulièrement utile de privilégier un transfert modal vers d'autres modes de transport que la route.

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

25. Le WP.29 et ses groupes de travail subsidiaires, notamment le GRPE (Groupe de travail de la pollution et de l'énergie) et le GRSG (Groupe de travail des dispositions générales de sécurité), contribuent largement aux mesures d'atténuation des changements climatiques en élaborant le cadre réglementaire lié à l'automobile qui concerne tant la réduction de la consommation d'énergie et des émissions de GES et de polluants des véhicules routiers et tout-terrain que la sécurité des systèmes de propulsion de substitution, tels que les groupes motopropulseurs électriques/hybrides-électriques et à hydrogène.

26. Les activités du WP.29 englobent également des éléments relatifs à la circularité (présentés en détail dans le document [ECE/TRANS/2023/5](#)), non seulement dans le Règlement ONU n° 133 sur le recyclage des véhicules automobiles, mais aussi dans les Règlements ONU n°s 108 et 109 sur les pneumatiques rechapés pour les véhicules automobiles et les véhicules utilitaires ou les Règlements ONU n°s 103, 114 ou 132 et 143 sur les dispositifs antipollution de remplacement, les modules pour systèmes de coussin gonflable de deuxième monte ou les dispositifs antipollution de mise à niveau destinés aux véhicules utilitaires lourds. Le Règlement ONU n° 156 sur les mises à jour logicielles, qui permet d'adapter les performances des véhicules aux derniers développements sans devoir modifier matériellement le véhicule, pose également un jalon important.

27. Le GRPE a mis au point un cycle d'essai harmonisé à l'échelle mondiale pour la plupart des catégories de véhicules (motocycles, voitures, camionnettes et moteurs de camions, d'autobus et d'engins mobiles non routiers), afin de mesurer de la façon la plus représentative et la plus réaliste possible les émissions d'échappement sous forme de CO₂ et d'autres gaz à effet de serre (tels que les particules et le méthane), ce qui permet aux parties contractantes d'appliquer des règlements efficaces visant à améliorer les économies de carburant.

28. Le GRPE mène aussi des travaux sur les technologies sans émission d'échappement qui arrivent sur les marchés. Le nouveau Règlement technique mondial ONU (RTM ONU) n° 22 sur la durabilité des batteries des véhicules garantit par exemple une dégradation minimale des batteries des véhicules électriques, réduisant du même coup les déchets, la nécessité d'extraire des matières premières et les émissions de carbone qui en découlent. Il contribuera également à renforcer la confiance portée aux véhicules électriques, favorisant du même coup l'adoption rapide et concluante d'une telle technologie par les propriétaires de voiture.

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

30. En 2023, le GRPE a continué de s'intéresser aux émissions de polluants et de GES des véhicules et le GRSP a poursuivi ses travaux sur la sécurité et la résistance aux chocs des véhicules non polluants (véhicules électriques à batterie et véhicules à pile à hydrogène) en soutenant le passage à des transports routiers sans émission de carbone par des amendements à différents textes réglementaires :

- a) Règlement ONU n° 100 sur la sécurité des véhicules électriques ;
- b) Règlement ONU n° 134 et RTM ONU n° 13 sur les véhicules à pile à combustible à hydrogène ;
- c) Amendements aux Règlements ONU n° 94 (choc avant), 95 (choc latéral), 135 (choc latéral contre poteau), 137 (choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue) et 153 (intégrité du système d'alimentation en carburant et sûreté de la chaîne de traction électrique en cas de choc arrière) relatifs à la résistance aux chocs, qui ont introduit des prescriptions précises concernant les batteries et leur comportement après un accident (emballement thermique et auto-inflammation, par exemple).

31. Le GRBP a en outre contribué en 2023 à l'atténuation des changements climatiques en mettant à jour le Règlement ONU n° 117 relatif aux prescriptions en matière de résistance au roulement, d'adhérence sur sol mouillé et de bruit de roulement pour les pneumatiques des voitures particulières.

32. Le GRVA (Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés) travaille sur les innovations qui favoriseront de nouvelles formes de mobilité et leur utilisation. Il gère également les réglementations en vigueur en matière de sécurité active afin de mettre à jour le cadre réglementaire en fonction des progrès techniques. Le GRVA est donc en train de revoir les règlements relatifs au freinage, car de nouvelles techniques de freinage économes en énergie (freinage électromécanique et freinage entièrement électrique dit *brake-by-wire*) sont en cours de mise au point. De telles innovations sont considérées comme un élément important de la transition des véhicules utilisant des moteurs à combustion interne vers des solutions de remplacement alimentées par l'énergie électrique. De même, le GRVA étudie l'adaptation réglementaire nécessaire pour autoriser un système de freinage électrique à récupération ou un système de propulsion monté sur les essieux des remorques, visant à convertir l'énergie cinétique d'un essieu pour alimenter des dispositifs électriques (par exemple les dispositifs de refroidissement des camions frigorifiques) et faciliter les manœuvres de démarrage et d'arrêt du véhicule à moteur (tracteur) ou l'accélération et le freinage.

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

33. Le PPE-TSE a essentiellement pour objectif de rendre les transports plus durables et, partant, de réduire leur impact sur l'environnement, principalement dans les villes, mais aussi dans les communautés rurales. À l'appui des activités du PPE-TSE liées aux changements climatiques, la Division des transports durables a dirigé des études sur la création d'emplois respectueux de l'environnement et de la santé dans le secteur des transports, la présentation de recommandations en faveur de transports durables respectueux de l'environnement et de la santé, la mise au point de solutions de gestion de la mobilité, ainsi que l'élaboration d'un manuel sur les meilleures pratiques en matière de transports urbains et d'aménagement de l'espace et d'un plan paneuropéen d'infrastructures cyclables complétant le plan directeur de promotion du cyclisme, dont la version finale a été établie en 2021. La Division continue de piloter les initiatives et les partenariats prescrits dans le cadre du PPE-TSE pour donner effet aux objectifs de la Déclaration de Vienne et soutenir des transports écologiques.

XI. Futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS)

34. La modélisation ForFITS est utilisée dans les études de la performance environnementale (EPE) de la CEE pour analyser et quantifier les effets potentiels d'un ensemble de politiques relatives aux émissions de gaz à effet de serre. Des scénarios à faible intensité de carbone sont élaborés pour montrer, en termes quantitatifs, les mesures à prendre à l'échelle nationale et pour atténuer les rejets carbonés et les incidences climatiques du secteur des transports.

35. À la suite d'un atelier sur les émissions produites en amont et en temps réel par les opérations de recharge des véhicules électriques³, organisé en mai 2021 en collaboration avec la Division de l'énergie durable, le secrétariat a entrepris d'élaborer un module complémentaire ForFITS visant à étudier ce type d'émissions, assorti d'un document portant sur les effets potentiels de la résolution temporelle et du comportement des utilisateurs sur les rejets de CO₂ pendant la recharge des véhicules électriques. Dans le cadre des activités liées aux changements climatiques, la Division contribue également aux EPE en élaborant la section consacrée aux transports pour chaque pays.

XII. Autres activités du secrétariat

36. La Division participe aussi au domaine d'interaction interdivisions concernant « l'utilisation durable des ressources naturelles », dans le cadre duquel certaines activités financées au titre du programme ordinaire de coopération technique de l'ONU ont été engagées en Ukraine en vue d'étudier la mobilité électrique, la mobilité en tant que service et les ressources en tant que service, l'objectif étant de réduire les incidences environnementales et climatiques de la mobilité électrique sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Il est prévu que la Division héberge la « Plateforme commune de données sur les transports », une base de données mondiale ouverte concernant les émissions de CO₂ du secteur des transports. La priorité sera d'abord de rassembler et de communiquer les données essentielles provenant de ce secteur qui sont nécessaires au calcul des estimations des émissions de gaz à effet de serre.

³ <https://unece.org/sustainable-energy/events/online-workshop-real-time-upstream-emissions-electric-vehicles-during>

Annexe II

Aperçu des stratégies d'atténuation des changements climatiques de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de l'Organisation maritime internationale

I. Organisation de l'aviation civile internationale

1. À sa quarantième session tenue en 2019, l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a rappelé les deux ambitieux objectifs mondiaux du secteur de l'aviation internationale, 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. Pour atteindre ces objectifs et favoriser une croissance durable de l'aviation internationale, l'OACI met en œuvre un ensemble de mesures, notamment l'amélioration des technologies aéronautiques, des améliorations opérationnelles, l'utilisation de carburants d'aviation durables (SAF) et des mesures fondées sur le marché, sous la forme d'un programme de compensation et de réduction des émissions de CO₂ pour les vols internationaux (CORSIA). En outre, l'OACI a établi un cadre mondial pour faciliter une réduction de l'empreinte carbone et évaluer l'utilité d'efforts à long terme de réduction des émissions de CO₂.

2. À sa quarante et unième session, en 2022, l'OACI a adopté un ambitieux objectif mondial à long terme de zéro émission nette de carbone d'ici à 2050 pour l'aviation internationale, à l'appui de l'objectif de température de l'Accord de Paris relevant de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC)¹. Il n'attribue pas d'obligations ou d'engagements précis aux différents États sous la forme d'objectifs de réduction des émissions. Ce sont plutôt la situation particulière et les capacités respectives de chaque État (notamment le niveau de développement, la maturité des marchés de l'aviation, la croissance durable de son aviation internationale, la transition juste et les priorités nationales en matière de développement du transport aérien) qui détermineront sa capacité à contribuer à l'objectif à long terme en respectant son propre calendrier national.

3. Parmi les autres initiatives de l'OACI, il convient de mentionner :

a) Un outil de suivi des mesures de réduction des émissions de CO₂, qui fournit des informations relatives aux initiatives visant à réduire l'empreinte écologique de l'aviation. Cet outil est mis au point dans le cadre de la Coalition internationale pour l'aviation durable, composée de plusieurs organismes à but non lucratif qui s'emploient à réduire la pollution due au transport aérien. Il s'agit du seul groupe de la société civile travaillant dans le domaine de l'environnement auquel l'OACI a accordé un statut d'observateur ;

b) L'initiative des Plans d'action des États lancée en 2010 en vue de doter les États des capacités et des outils nécessaires pour agir ;

c) Le développement des Plans d'action des États et la mise en œuvre du programme CORSIA, qui bénéficient d'un appui grâce à la conception et à l'actualisation de plusieurs outils mis à la disposition des États et du grand public, tels que le calculateur des émissions de carbone, le calculateur de l'empreinte carbone des réunions et l'outil d'estimation des économies de carburant.

¹ 2022, résolution A41-21 de la quarante et unième Assemblée de l'OACI : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques. Disponible à l'adresse https://www.icao.int/Meetings/a41/Documents/Resolutions/10184_fr.pdf.

II. Organisation maritime internationale

4. L'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté des mesures contraignantes visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux, dans le cadre de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL). En 2018, l'OMI a approuvé une stratégie initiale de réduction des émissions de GES dues aux navires, prévoyant notamment une réduction de l'intensité carbone des transports maritimes internationaux afin de faire décroître les rejets de CO₂ par activité de transport d'au moins 40 % d'ici à 2030 en moyenne pour l'ensemble des transports maritimes internationaux par rapport à 2008, en poursuivant l'action engagée en vue d'atteindre 70 % de réduction d'ici à 2050. En outre, les émissions annuelles totales de GES imputables aux transports maritimes internationaux devraient baisser d'au moins 50 % d'ici à 2050 par rapport à 2008.

5. En juillet 2023, les États membres de l'OMI ont adopté la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires² dans le cadre du Comité de la protection du milieu marin (MEPC 80). La stratégie révisée de l'OMI en matière d'émissions de gaz à effet de serre prévoit une ambition commune renforcée de réduire à zéro les émissions nettes de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux à l'horizon 2050, l'engagement consistant à garantir l'adoption de carburants de substitution à émission de GES nulle ou quasi nulle d'ici à 2030, ainsi que des points de contrôle indicatifs pour 2030 et 2040.

6. Pour soutenir une stratégie de réduction des émissions dans l'ensemble du secteur maritime, l'OMI a également mis au point une boîte à outils concernant les émissions des navires (Ship Emissions Toolkit), qui propose un cadre bien défini et des outils d'aide à la décision. Le premier guide pratique de la boîte à outils est consacré à l'évaluation rapide des émissions provenant des navires dans le contexte national. Le deuxième porte sur la transposition de l'annexe VI de la convention MARPOL dans le droit national³ et le troisième, sur les phases cruciales de la mise en place d'une stratégie nationale de réduction des émissions provenant des navires, à savoir la planification, l'élaboration et la mise en œuvre.

7. L'OMI a en outre mis au point un indice nominal de rendement énergétique (EEDI) qui impose aux différents navires un niveau minimum d'efficacité énergétique par mille marin parcouru en fonction du chargement et dont le respect a été rendu obligatoire pour tous les nouveaux navires.

² Stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires, résolution MEPC.377(80), adoptée le 7 juillet 2023. Accessible à l'adresse [https://wwwcdn.imo.org/localresources/fr/MediaCentre/HotTopics/Documents/Resolution%20MEPC.377\(80\)_F.pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/fr/MediaCentre/HotTopics/Documents/Resolution%20MEPC.377(80)_F.pdf).

³ Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, connu sous le nom d'annexe VI de la convention MARPOL. Ce protocole permet de contrôler les émissions atmosphériques de plus de 95 % de la flotte mondiale (en tonnage) et de fixer des limites aux émissions d'oxydes d'azote tout en imposant des mesures strictes qui obligent les navires à utiliser un carburant à faible teneur en soufre.

Annexe III

Contributions des organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs à la stratégie du Comité sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs

I. Forum mondial de la sécurité routière (WP.1)

1. Le CTI ayant chargé le secrétariat en 2023 d'élaborer une stratégie ambitieuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs fondée sur les instruments juridiques des Nations Unies, le WP.1 a recommandé que la stratégie prenne en compte les mesures de sécurité routière qui peuvent contribuer à réduire les émissions de GES dans ce secteur. Les engins de déplacement personnel et les progrès technologiques en matière de mobilité urbaine devraient également être pris en considération.

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

2. Le Groupe de travail s'est félicité du débat thématique sur le rôle des transports intérieurs dans l'atténuation des changements climatiques. Il a noté qu'à sa quatre-vingt-cinquième session annuelle (Genève, février 2023), le Comité des transports intérieurs avait invité le secrétariat à élaborer une stratégie ambitieuse visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans les transports intérieurs (ci-après « la stratégie »), étayée par un plan d'action solide assorti d'échéances, pour examen et adoption éventuelle à sa quatre-vingt-sixième session (en 2024).

3. Le débat thématique avait pour objet de permettre aux représentants des États membres ainsi qu'aux organisations internationales, aux organismes non gouvernementaux, aux associations du secteur privé et aux universités travaillant sur la décarbonation du secteur des transports intérieurs d'en savoir plus sur l'élaboration de la stratégie et de faire part de leurs idées, de leurs propositions et de leurs observations sur les mesures susceptibles d'atténuer les changements climatiques dans ce secteur.

4. Le secrétaire du Comité des transports intérieurs et le secrétaire du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (WP.29/GRPE) ont présenté conjointement un exposé liminaire sur l'approche fondée sur le principe « éviter-changer-améliorer » en tant que cadre potentiellement utile pour structurer le document relatif à la stratégie, vu qu'une telle approche permet de tenir compte du large éventail de mesures d'atténuation des changements climatiques envisagées dans le domaine de compétence des groupes de travail du CTI.

5. Il a été procédé à un échange de vues sur toutes sortes de questions dont on trouvera ci-après un aperçu non exhaustif.

6. Les participants, représentant les États membres ainsi que des organismes non gouvernementaux et des associations du secteur privé, ont notamment :

- Souligné qu'il fallait que les différents groupes de travail relevant du CTI unissent leurs efforts et coordonnent leur action en matière d'atténuation des changements climatiques ; mis l'accent sur l'importance de la coopération entre les sous-programmes de la CEE relatifs aux transports durables et à l'énergie, ainsi qu'avec des organisations spécialisées telles que l'Agence internationale de l'énergie (AIE), le FIT et le Partenariat pour des transports écologiques, à faible émission de carbone (SLoCaT) ;
- Noté que les engagements de réduction des émissions de GES au titre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), où les transports intérieurs sont inclus, différaient de ceux pris par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Organisation maritime internationale (OMI) dans le cadre de leurs stratégies de décarbonation ;

- Pris acte des limites inhérentes à la future stratégie pour ce qui est de définir des cibles à atteindre de caractère contraignant, mais souscrit à la fixation d'objectifs coïncidant avec les contributions déterminées au niveau national (CDN) afin d'assurer une cohérence au niveau mondial ; évoqué, à ce propos, le rôle que pourrait jouer le CTI en aidant les pays à élaborer des stratégies nationales de décarbonation des transports intérieurs conformément au cadre de la CCNUCC ;
- Préconisé l'adoption de mesures d'atténuation efficaces en termes de coûts et souligné combien il importait que la stratégie prenne en compte la question de l'accès au financement et à la technologie ;
- Étudié l'opportunité d'une harmonisation des méthodes de mesure du CO₂ et appelé l'attention sur la possibilité de tenir compte à l'avenir d'autres effets environnementaux tels que la pollution atmosphérique ;
- Mis l'accent sur les possibilités de réduction des émissions qu'offrirait le transfert modal et examiné comment remédier au déséquilibre historique des investissements, qui favorisaient l'infrastructure routière au détriment des chemins de fer et des voies navigables intérieures, étant entendu qu'un report modal efficace nécessiterait d'importants investissements dans les infrastructures ;
- Soutenu l'utilisation du cadre « éviter-changer-améliorer » pour répartir en catégories les initiatives et les mesures visant à réduire les émissions de GES des transports intérieurs, dans l'espoir que tous ces éléments contribuent à la décarbonation du secteur des transports intérieurs d'ici à 2050 ;
- Insisté sur l'importance d'une stratégie fondée sur des données et assortie d'objectifs précis et d'indicateurs de performance, allant de pair avec l'application périodique d'un solide mécanisme d'examen ;
- Souligné la nécessité d'une stratégie qui couvre largement le secteur du fret, étant entendu que les véhicules utilitaires lourds et moyens doivent faire l'objet de règlements plus ambitieux ;
- Longuement débattu des questions liées à l'électrification des modes de déplacement et de la nécessité de développer l'infrastructure de recharge des véhicules électriques, en accordant la priorité à l'interopérabilité transparente de différents systèmes de recharge grâce à l'élaboration de normes mondiales et ouvertes ;
- Souligné le rôle essentiel des batteries dans la réduction de l'empreinte carbone des véhicules électriques, sachant que la production de batteries peut être un secteur à forte intensité d'émissions et représenter une part importante des émissions des véhicules sur l'ensemble de leur cycle de vie ;
- Examiné la possibilité de réduire les émissions dans les couloirs de transport multimodal, notamment par l'électrification et l'utilisation d'énergies renouvelables dans le secteur ferroviaire et de sources d'énergie et de carburants sobres en carbone dans le transport routier de marchandises ;
- Recommandé que l'élaboration de la stratégie soit coordonnée avec des initiatives en cours telles que le « Programme de percées » pour le transport routier, « Accelerating to Net Zero » (Accélérer la transition vers zéro émission nette) et « Race to Zero for Freight » (Course au zéro pour le transport de marchandises), afin de produire des synergies.

7. Le WP.5 s'est dit satisfait d'avoir pu examiner le projet de stratégie et y contribuer à ce stade précoce des préparatifs. Il s'est félicité d'avoir été rejoint pour cette discussion, conformément à son rôle et à son mandat de groupe de réflexion sur les dernières tendances et évolutions dans le domaine des transports, par un large éventail d'autres parties prenantes, notamment des organismes non gouvernementaux, des organisations internationales partenaires et des acteurs du secteur privé.

8. Concernant son propre rôle, le Groupe de travail a mis en avant les importants efforts déjà entrepris au titre de plusieurs de ses rubriques thématiques et à l'appui des approches fondées sur le principe « éviter-changer-améliorer » et d'autres modes d'adaptation aux changements climatiques, notamment :

a) Sa rubrique thématique 1 (« Développement des réseaux et liaisons de transport »), l'objectif étant de promouvoir la gestion des couloirs de transport multimodal ;

b) Sa rubrique thématique 2 (« Transports et changements climatiques »), y compris les travaux du Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements (GE.4) qui produit, entre autres choses, des cartes SIG illustrant les effets prévus des changements climatiques sur les infrastructures de transport dans le cadre de la plateforme de l'Observatoire international des infrastructures de transport (OIIT) ;

c) Sa rubrique thématique 3 (« Mobilité urbaine, cyclisme, transports publics et durabilité »), y compris les travaux du Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables (GE.5) ;

d) Sa rubrique thématique 5 (« Évaluation et suivi des questions nouvelles ») prévoyant de faire le point sur les véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge.

9. Le Groupe de travail a également appelé l'attention sur les outils élaborés sous son égide, comme la plateforme des indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables (SITCIN) qui, parmi trois éléments d'évaluation, comporte un volet « durabilité environnementale », assorti d'une série d'indicateurs conçus pour aider les États à comprendre et à évaluer les mesures propres à réduire les émissions de gaz à effet de serre, les polluants atmosphériques et les émissions sonores, compte tenu de la répartition modale, de la part des carburants de remplacement, de l'âge moyen de la flotte, etc.

10. Le Groupe de travail a en outre recommandé que l'aspect « adaptation » et, partant, ses travaux sur l'adaptation des transports aux changements climatiques soient pris en considération dans la stratégie. Cela a été jugé d'autant plus essentiel que des mesures d'adaptation inadéquates pouvaient avoir des effets négatifs sur les efforts d'atténuation. En même temps, il était important de prendre en compte les objectifs d'atténuation dans les travaux d'adaptation.

11. Le Groupe de travail a recommandé de faire figurer dans la liste des priorités de la stratégie ses initiatives visant à atténuer les changements climatiques imputables aux transports et a demandé à sa Présidente et au secrétariat d'en faire part à la Présidente du CTI et au secrétariat du Comité.

12. Le secrétariat a fait savoir que les représentants du WP.5 désirant communiquer par écrit d'autres réactions et observations à inclure éventuellement dans la future stratégie du CTI pouvaient le faire avant le 30 septembre 2023.

III. Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6)

A. Introduction

13. En mai 2023, la Présidente du Comité des transports intérieurs (CTI) et le Directeur de la Division des transports durables ont adressé une lettre aux présidents de tous les groupes de travail du CTI. Les groupes de travail concernés y étaient invités à contribuer à l'élaboration de la nouvelle stratégie d'atténuation des changements climatiques du CTI (ci-après la « stratégie »). Plus précisément, des contributions et des observations étaient sollicitées sur les sections ci-après de la stratégie :

- I. Transports intérieurs et climat
- II. Vision d'ensemble et mission du CTI en matière d'action climatique
- III. Objectifs stratégiques

- IV. Instruments administrés par le CTI contribuant à l'atténuation des changements climatiques
- V. Plan d'action climatique assorti d'échéances – contribution du CTI à la réalisation des objectifs climatiques
- VI. Liste des priorités
- VII. Ressources nécessaires aux fins de la mise en œuvre de la stratégie
- VIII. Partenariats stratégiques au service de la stratégie

14. Il convient de souligner que le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) joue principalement un rôle d'appui par ses activités de collecte et d'analyse de données. Il rassemble différents types de données relatives à l'atténuation des changements climatiques, notamment les cas de report modal de la route vers le rail et les voies navigables intérieures. Il s'agit notamment :

- Du transport international et national de marchandises par la route, le rail et les voies navigables intérieures ;
- Du transport national de voyageurs par la route et le rail ;
- De statistiques sur les véhicules par type de carburant.

15. Depuis 2020, le WP.6 recueille également des données sur le nombre de passagers des métros et des tramways pour suivre l'évolution des transports publics urbains en tant que modes de transport durables.

16. À sa session la plus récente, au titre du point de l'ordre du jour intitulé « Indicateurs relatifs aux transports et suivi de la réalisation des objectifs de développement durable », le Groupe de travail a décidé d'ajouter de nouveaux indicateurs pour le suivi, dans la région de la CEE, de la réalisation des objectifs de développement durable relatifs aux transports. Ces indicateurs supplémentaires comprennent le *pourcentage de nouvelles voitures particulières à émission zéro* et l'*évolution du poids des nouvelles voitures particulières*. Le Groupe de travail a également décidé de commencer à collecter des données sur les infrastructures de recharge des véhicules électriques pour suivre le développement des équipements qui favorisent l'adoption de tels véhicules par le marché.

17. Le présent document vise à consulter de manière informelle les membres du WP.6 sur la façon dont le WP.6 pourrait contribuer à la stratégie, vu que le CTI prévoit de l'adopter en février 2024, alors que la prochaine session du WP.6 doit se tenir en mai 2024. La section ci-après présente les contributions que peut apporter le WP.6.

B. Principales rubriques de la stratégie

1. Transports intérieurs et climat

18. Le WP.6 suggère que cette section fournisse à la fois des données historiques et des projections concernant les transports intérieurs et le climat dans la région de la CEE. Afin d'établir une base solide pour mesurer les progrès réalisés, il est essentiel d'inclure des données fiables à partir d'une année de référence. Cela permettra un suivi plus précis des changements constatés au fil du temps et aidera à définir des politiques et des orientations fondées sur des données probantes. La plupart des données ont déjà été rassemblées par diverses institutions réputées, ce qui contribue à la crédibilité et à la fiabilité des informations utilisées pour l'analyse.

2. Vision d'ensemble et mission du CTI en matière d'action climatique

19. Le WP.6 recommande que la stratégie définisse une vision d'ensemble et une mission essentiellement fondées sur des données. Il s'agit non seulement de leur conférer un caractère ambitieux, mais aussi de faire en sorte qu'elles reposent sur des données fiables, en veillant à ce que la mise en œuvre et le suivi de la stratégie soient éclairés par des observations factuelles.

3. Objectifs stratégiques

20. Le WP.6 conseille d'encourager l'utilisation de données pour faire mieux comprendre la transition vers des solutions de transport plus écologiques. C'est un domaine dans lequel la CEE dispose déjà de nombreuses données. Elles permettraient, par exemple, d'examiner le recours aux transports publics, aux transports non motorisés et à la mobilité partagée pour les voyageurs, ainsi que tout report de la route vers le rail et les transports par voie navigable pour les marchandises.

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

21. Même si aucun instrument juridique ne relève du WP.6, le Groupe de travail suggère de continuer de développer et d'administrer les conventions et accords en vigueur qui ont contribué indirectement ou directement aux efforts d'atténuation des changements climatiques, tels que l'AGR.

5. Plan d'action climatique assorti d'échéances – contribution du CTI à la réalisation des objectifs climatiques

22. Des étapes devraient être fixées pour 2030, 2040 et 2050, conformément au Programme 2030 et aux objectifs consistant à parvenir à zéro émission nette de GES d'ici à 2050. En définissant ces étapes, il convient de consulter les experts et le secrétariat du WP.6 pour s'assurer de la disponibilité des données requises et tenir compte de leurs avis et de leurs compétences. Un examen à mi-parcours tous les cinq ans est également souhaitable, pour permettre des ajustements en fonction des progrès réalisés, de l'évolution de la situation et de toute nouvelle donnée ou information disponible.

6. Liste des priorités

23. Compte tenu de son rôle d'appui, le WP.6 se concentre principalement sur le renforcement des capacités de collecte et d'analyse des données. Il est prêt à apporter son aide s'il y a lieu et propose d'inclure les mesures concrètes ci-après dans la stratégie :

- **Renforcement des capacités** : redoubler d'efforts pour améliorer les capacités de collecte de données des États membres de la CEE, en particulier des pays non membres d'Eurostat qui éprouvent actuellement des difficultés à fournir des données complètes sur les transports. Cela reste crucial pour pouvoir mieux mesurer l'efficacité et l'impact environnemental des systèmes de transport ;
- **Initiatives en faveur de données ouvertes** : plaider en faveur d'un libre accès aux ensembles de données relatives aux transports, ce qui en permettrait un examen plus large et une analyse plus approfondie par des parties prenantes autres que les organismes gouvernementaux ;
- **Harmonisation des données** : promouvoir la normalisation des méthodes de collecte de données et des paramètres de mesure dans les États membres de la CEE afin de garantir la comparabilité et d'améliorer la précision des analyses transfrontières, en particulier si de nouveaux indicateurs relatifs aux changements climatiques doivent être introduits.

7. Ressources nécessaires aux fins de la mise en œuvre de la stratégie

24. Le Groupe de travail rappelle que ses activités de base s'articulent sur la collecte et l'analyse des données essentielles pour mesurer l'état d'avancement et l'efficacité de la stratégie. Sachant que des données fiables sont indispensables pour suivre les avancées réalisées vers des étapes stratégiques, il recommande vivement que des ressources humaines et financières supplémentaires soient allouées à la poursuite de ses travaux. Concrètement, ces ressources devraient comprendre :

- **Du personnel supplémentaire** : des renforts en personnel devraient être affectés au secrétariat du WP.6 pour faire face à l'élargissement des activités de collecte et d'analyse des données ;

- **Un appui financier** : des fonds sont à prévoir pour améliorer les capacités de collecte de données des États membres de la CEE, en particulier pour la surveillance des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports.

25. Grâce à ces ressources, le WP.6 entend contribuer plus efficacement à la stratégie et à la réalisation de ses objectifs à chaque étape prévue, en réaffirmant l'importance d'une approche fondée sur les données dans la lutte contre les changements climatiques.

8. Partenariats stratégiques au service de la stratégie

26. Le WP.6 collabore avec des organismes réputés tels qu'Eurostat et le Forum international des transports. Pour la bonne exécution de la stratégie, il est essentiel de favoriser des relations plus étroites avec d'autres entités, notamment le secrétariat de la Convention-cadre sur les changements climatiques.

IV. Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11)

A. Idées pour contribuer à la stratégie d'atténuation des changements climatiques du CTI

27. Pour fournir des contributions et des observations au secrétariat du CTI, le WP.11 souhaitera peut-être recenser les activités en cours et prévues qui pourraient figurer dans le Plan d'action climatique du CTI et proposer des étapes.

28. Des exemples d'activités susceptibles d'être exécutées par le WP.11 et de contribuer à l'atténuation des changements climatiques sont énumérés ci-dessous :

a) S'agissant de rendre plus écologiques les véhicules transportant des denrées périssables, définir le champ d'application de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP), l'objectif étant d'ajouter des dispositions permettant le recours à des sources d'énergie de remplacement pour la propulsion et la réfrigération ainsi que l'utilisation de véhicules électriques (travaux en cours) ;

b) Adopter des dispositions visant à rationaliser le remplacement des fluides frigorigènes par d'autres dont le potentiel de réchauffement planétaire est plus faible, sur la base du chapitre 6 du rapport d'évaluation de 2022 du Comité des choix techniques pour la réfrigération, la climatisation et les pompes à chaleur (voir <https://ozone.unep.org/system/files/documents/RTOC-assessment%20-report-2022.pdf>) ;

c) Encourager la bonne utilisation des engins sous température dirigée pour le transport des denrées périssables, de façon à réduire le gaspillage alimentaire ;

d) Suivre de près les travaux des organismes de normalisation concernant les conteneurs frigorifiques ou isothermes utilisés pour les livraisons de fin de parcours ;

e) Suivre les travaux de l'ISO concernant les conteneurs maritimes ;

f) Œuvrer en faveur de la dématérialisation des documents ;

g) Élaborer des documents d'orientation relatifs au transport des denrées périssables non visées par l'ATP et mettre en commun les pratiques de référence applicables au transport de toutes les denrées périssables, ce qui est particulièrement utile pour prévenir le gaspillage alimentaire et les émissions de CO₂ qui en découlent ;

h) Éventuellement, envisager le recours à d'autres modes de transport des denrées périssables (travaux futurs). À ce stade, l'ATP s'applique uniquement au transport routier et au transport ferroviaire ;

i) D'un point de vue organisationnel, la stratégie du CTI pourrait être l'occasion pour le Comité de mettre en place un cadre permettant à tous ses organes subsidiaires de privilégier la neutralité climatique en encourageant les réunions hybrides.

29. Les travaux futurs pourraient porter sur le recours à d'autres modes de transport des denrées périssables. Jusqu'ici, seuls le transport routier et le transport ferroviaire sont visés par l'ATP.

V. Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15)

A. Introduction

30. En 2020 et 2021, le Comité des transports intérieurs (CTI) a réaffirmé son souhait de renforcer sa contribution au suivi et à la réalisation des objectifs du Programme 2030 qui concernent les transports et a demandé à ses organes subsidiaires d'œuvrer eux aussi dans ce sens. En 2022 et 2023, des débats ont eu lieu aux sessions du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15), du Comité de sécurité de l'ADN (WP.15/AC.2) et de la Réunion commune RID/ADR/ADN (WP.15/AC.1) sur les moyens de donner suite et de contribuer au Programme de développement durable à l'horizon 2030 de l'ONU en ce qui concerne leurs travaux sur le transport de marchandises dangereuses par des modes de transport intérieur.

31. À sa session de février 2023 et compte tenu du document [ECE/TRANS/2023/21](#), le Comité a décidé de jouer un rôle plus important et d'accroître sa contribution sur la question des changements climatiques, qui est traitée horizontalement par plusieurs de ses organes subsidiaires ainsi que par lui-même. Il a donc chargé le secrétariat d'élaborer, en étroite coopération 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. Cette stratégie, fondée sur les instruments juridiques internationaux des Nations Unies relevant de la compétence du Comité, établirait pour le Comité et tous ses organes subsidiaires concernés des mesures prioritaires intégrées dans un plan d'action solide assorti d'échéances ([ECE/TRANS/328](#), par. 60).

B. Contribution à la stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre

32. Afin de fournir des contributions et des observations au secrétariat du CTI, le WP.15, la Réunion commune et le Comité de sécurité de l'ADN sont convenus d'insérer dans leurs ordres du jour un point lié au Programme 2030 pour que des sujets importants tels que l'économie circulaire, l'utilisation durable des ressources naturelles et l'atténuation des changements climatiques fassent l'objet d'échanges de vues périodiques. Concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre associées aux transports, ils ont examiné les activités en cours et prévues qui pourraient figurer dans le Plan d'action climatique du CTI et les étapes proposées et ont retenu les étapes suivantes :

- Les actions à court terme sont des activités en cours qui dépendent de l'avancement des débats au sein des trois organes eux-mêmes et qui pourraient être menées à bien au cours des deux prochains exercices biennaux (c'est-à-dire en 4 ans) ;
- Les actions à long terme sont des activités futures ou déjà lancées, mais qui dépendent toujours de l'avancement des travaux et des décisions prises par d'autres comités et organisations, et dont la conclusion est donc difficile à prévoir ;
- Les actions permanentes sont des activités en cours examinées à intervalles périodiques par les trois organes.

33. À cet égard, quelques exemples d'actions susceptibles d'avoir un effet positif sur l'atténuation des changements climatiques sont énumérés ci-dessous :

- a) Actions à court terme :
 - i) Premières étapes de travaux visant à permettre une plus large utilisation de matières plastiques recyclées dans les emballages pour le transport des marchandises dangereuses ;
 - ii) Adoption de dispositions accompagnant le développement de véhicules plus écologiques (dispositions relatives au transport, aux emballages des batteries au lithium et des batteries sodium-ion, aux véhicules complets, aux batteries ou véhicules endommagés, aux biocarburants, etc.) ;
 - iii) Efforts continus pour pouvoir à l'avenir dispenser une formation en ligne aux conducteurs ADR et aux experts de l'ADN ;
- b) Actions à long terme :
 - i) Nouvelles mesures à envisager pour que les matières plastiques recyclées puissent être utilisées bien plus largement dans les emballages servant à transporter des marchandises dangereuses ;
 - ii) Adoption de dispositions accompagnant le développement de plus grands systèmes de stockage de l'énergie (dispositions relatives à la classification) ;
 - iii) Examen des options permettant l'utilisation en toute sécurité de véhicules plus écologiques pour le transport de marchandises dangereuses ;
 - iv) Travaux axés sur la dématérialisation des documents de transport et d'autres documents ;
- c) Actions permanentes :
 - i) Adoption et mise en œuvre d'un système rationalisé de classification des batteries (lithium ou sodium-ion et autres procédés chimiques en fonction de l'évolution de la technologie des batteries) ;
 - ii) Harmonisation des règlements relatifs au transport intérieur des marchandises dangereuses pour favoriser le recours au transport intermodal par la route, le rail et les voies navigables intérieures, l'objectif étant de réduire les émissions de gaz et de simplifier le transport intermodal ;
 - iii) Travaux futurs axés notamment sur des solutions durables permettant de transporter en toute sécurité l'hydrogène de son point de production renouvelable à l'utilisateur final, ainsi que sur la sécurité du transport du dioxyde de carbone capté.

34. D'un point de vue organisationnel, la stratégie du CTI pourrait être l'occasion pour le Comité de mettre en place un cadre permettant à tous ses organes subsidiaires de privilégier la neutralité climatique en encourageant les réunions hybrides. Le WP.15, la Réunion commune et le Comité de sécurité de l'ADN souhaitent peut-être demander au CTI d'étudier comment obtenir un mandat permanent et des ressources pour que ses organes subsidiaires puissent organiser des réunions hybrides, ce qui suppose d'envisager d'adapter les règlements intérieurs actuels à de nouvelles modalités et de prévoir des lignes directrices. Cela permettrait également de faciliter et d'encourager une plus large participation.

VI. Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24)

A. Contexte

35. La Présidente du Comité des transports intérieurs (CTI) a écrit à tous les présidents des groupes de travail pour solliciter des contributions à la nouvelle stratégie d'atténuation des changements climatiques du CTI. Elle a en particulier donné un aperçu de ce à quoi la stratégie devrait ressembler et des chapitres auxquels il conviendrait de contribuer. Les grandes lignes de la stratégie sont présentées ci-dessous :

- I. Transports intérieurs et climat
- II. Vision d'ensemble et mission du CTI en matière d'action climatique
- III. Objectifs stratégiques
- IV. Instruments administrés par le CTI contribuant à l'atténuation des changements climatiques
- V. Plan d'action climatique assorti d'échéances – contribution du CTI à la réalisation des objectifs climatiques
- VI. Liste des priorités
- VII. Ressources nécessaires aux fins de la mise en œuvre de la stratégie
- VIII. Partenariats stratégiques au service de la stratégie

36. Le présent document a pour objet d'aider le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) à examiner, à sa soixante-sixième session, la structure générale de la stratégie d'atténuation des changements climatiques du CTI et à convenir de la contribution que la Présidente du WP.24 apporterait à cette stratégie au nom du WP.24.

B. Contributions possibles dans le domaine du transport intermodal et de la logistique

37. Le WP.24 pourrait faire ressortir dans sa contribution le rôle important joué par le transport intermodal des marchandises dans l'atténuation des changements climatiques liés au secteur des transports. En effet, les opérations intermodales offrent la possibilité d'acheminer les marchandises de façon efficace et rationnelle par des modes de transport dont l'utilisation engendre de moindres coûts externes pour la santé et l'environnement et, partant, les plus faibles émissions de gaz à effet de serre (GES). À cet égard, le WP.24 s'attache à accroître l'efficacité du transport de marchandises ou, autrement dit, à éviter les facteurs d'inefficacité, à promouvoir le passage à des modes de transport plus performants (rail et voies navigables intérieures), ainsi qu'à améliorer les infrastructures et les opérations de transport, en particulier dans le cadre des accords juridiques qui relèvent de sa compétence, à savoir l'AGTC et son protocole. Ces instruments juridiques, mais aussi divers guides et manuels, sont essentiels à la réalisation des objectifs du WP.24.

38. Compte tenu de ce qui précède, le WP.24 souhaitera peut-être appeler l'attention sur les deux observations générales ci-après formulées à l'appui de l'élaboration de la stratégie :

- 1) Il est conseillé au CTI de faire reposer sa stratégie d'atténuation des changements climatiques sur trois piliers pour réduire l'impact des transports sur le climat :
 - i) Premier pilier : Éviter les modes de transport intérieur inefficaces ;
 - ii) Deuxième pilier : Passer à des modes et opérations de transport intérieur plus efficaces ;
 - iii) Troisième pilier : Améliorer les infrastructures et les opérations de transport intérieur.

2) Compte tenu de la nature réglementaire des travaux du Comité des transports intérieurs, doté de groupes de travail hautement spécialisés (dont le WP.24 pour le transport intermodal de marchandises et la logistique), la stratégie devrait privilégier, dans la mesure du possible, l'élaboration de solutions réglementaires favorisant l'atténuation des changements climatiques. Pour ce faire, chaque groupe de travail devrait se concentrer sur ses points forts de façon à concevoir des solutions qui peuvent se traduire par des effets concrets pour l'ensemble du secteur des transports. Cette dernière tâche devrait être menée à bien dans le cadre du CTI.

39. On trouvera ci-après quelques éléments à prendre en considération au sujet des différentes sections de la stratégie.

I. Transports intérieurs et climat

40. Le WP.24 peut suggérer que cette section expose brièvement les enjeux liés au climat et précise à l'aide de données en quoi les transports ont un rôle à jouer dans l'atténuation des changements climatiques.

II. Vision d'ensemble et mission du CTI en matière d'action climatique

41. Cette section pourrait se référer et se rattacher résolument à la stratégie du CTI à l'horizon 2030 convenue par les États membres en tant que base de toutes les activités du Comité. Il est également suggéré que les trois piliers (éviter-changer-améliorer) définissent la mission du CTI en matière de changements climatiques.

III. Objectifs stratégiques

42. Le WP.24 peut suggérer que tout objectif stratégique prenne en considération les travaux réglementaires du CTI, lui permettant d'exercer un impact au-delà de la région de la CEE. À cette fin, il convient de faire ressortir les solutions réglementaires sur lesquelles le CTI et ses groupes de travail travaillent dans leurs domaines de compétence.

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

43. Le WP.24 voudra peut-être noter que les accords juridiques qu'il administre (l'AGTC et son protocole) apportent déjà une contribution intrinsèque à l'atténuation des changements climatiques. Il est également à noter qu'une modernisation supplémentaire éventuelle de l'AGTC ou de son protocole peut à l'avenir contribuer encore plus aux objectifs fixés en matière de changements climatiques. Il conviendrait donc de mettre l'accent sur le développement des instruments existants. L'élaboration de nouveaux instruments ne devrait être envisagée que pour les aspects des transports qui ne sont pas encore visés par les conventions et accords relevant de la compétence du CTI et de ses groupes de travail.

V. Plan d'action climatique assorti d'échéances – contribution du CTI à la réalisation des objectifs climatiques

44. Le WP.24 souhaitera peut-être recommander que le Plan d'action climatique assorti d'échéances prévoie autant que possible des mesures précises permettant de mettre en œuvre ce qui est défini dans la mission et les objectifs. Compte tenu de ce qui précède, il peut donc recommander que le plan d'action privilégie des mesures clefs visant à éviter les transports inefficaces, à encourager le transfert modal vers le rail ou les voies navigables intérieures et à améliorer les opérations de transport. Le CTI devrait en l'occurrence envisager de faire appel aux compétences de ses groupes de travail.

45. Les mesures à long terme ci-après peuvent être préconisées pour chacun des piliers.

- i) Éviter des transports intérieurs inefficaces :
 - Promouvoir l'adhésion aux instruments juridiques contribuant à l'abandon d'opérations de transport intérieur inefficaces, et encourager l'application de ces instruments ;
 - Identifier et aider à mettre en œuvre des solutions pour éviter les facteurs d'inefficacité ;

- ii) Changer les modes et opérations de transport intérieur en optant pour des solutions plus performantes :
- Promouvoir l’adhésion aux instruments juridiques facilitant le passage à des modes de transport plus efficaces (rail et voies navigables intérieures) et favorisant le transport intermodal, et encourager l’application de ces instruments ;
 - S’efforcer de fixer et de réaliser des objectifs de transfert modal ou un objectif pour le transport intermodal ;
 - Apporter une aide à la transition numérique et à l’échange électronique d’informations pour le transfert modal ;
 - Contribuer à l’élaboration et à l’application de méthodes pour le transfert modal ;
- iii) Améliorer les infrastructures et les opérations de transport intérieur :
- Promouvoir l’adhésion aux instruments juridiques contribuant à l’amélioration des infrastructures et des opérations de transport intérieur, et encourager l’application de ces instruments ;
 - Promouvoir l’innovation pour réduire les émissions dues aux transports ;
 - Appuyer l’électrification des transports intérieurs et l’utilisation de carburants de remplacement.

VI. Liste des priorités

46. Le WP.24 voudra peut-être noter que le plan d’action et les étapes envisagées dans la section précédente seraient, par définition, multidimensionnels et couvriraient en règle générale les activités de chaque groupe de travail, tandis que le CTI s’appuierait sur ces activités et les coordonnerait pour faire en sorte que leur impact s’exerce sur l’ensemble du secteur des transports intérieurs.

47. Le WP.24 pourrait proposer les mesures ci-après à inclure dans la stratégie en fonction de son domaine de compétence :

- Sous la rubrique « Éviter les transports inefficaces/promouvoir l’adhésion aux instruments juridiques et leur application » : accélérer l’adhésion à l’AGTC et à son protocole et leur application afin que les infrastructures de transport intermodal soient normalisées et permettent un trafic de transit optimal, et suivre les progrès accomplis ;
- Sous la rubrique « Éviter les transports inefficaces/identifier et aider à mettre en œuvre des solutions pour éviter les facteurs d’inefficacité » :
 - Optimiser les réseaux d’infrastructures par une meilleure utilisation des systèmes de transport intelligents (STI) ou un système de gestion du trafic pour le transport intermodal ;
 - Contribuer à réduire les conflits de parcours en élaborant des solutions pour une utilisation égale et équitable du réseau ferroviaire pour le transport de marchandises et de voyageurs ;
 - Innover pour développer des solutions permettant de réduire au minimum les trajets à vide ;
 - Innover par des solutions intermodales pour une logistique urbaine respectueuse de l’environnement ;
- Sous la rubrique « Passer à des modes et des opérations de transport intérieur plus efficaces/promouvoir l’adhésion aux instruments juridiques et leur application » :
 - Accélérer l’adhésion à l’AGTC et à son protocole et l’application de ces instruments pour développer des infrastructures de transport intermodal permettant un transfert vers le rail ou les voies navigables intérieures et suivre les progrès réalisés dans l’amélioration des infrastructures ;

- Partager l'expérience de l'AGTC au-delà de son champ d'application géographique et ouvrir l'accord ou promouvoir des accords régionaux similaires pour d'autres régions ;
- Sous la rubrique « Passer à des modes et des opérations de transport intérieur plus efficaces/établir des objectifs de transfert modal » : s'efforcer de fixer un objectif de part de marché pour le transport intermodal de marchandises et suivre les progrès accomplis ;
- Sous la rubrique « Passer à des modes et des opérations de transport intérieur plus efficaces/apporter une aide à la transition numérique et à l'échange d'informations électroniques pour le transfert modal » ; œuvrer à la dématérialisation efficace et transparente des données et des informations relatives au transport multimodal et suivre les progrès accomplis ;
- Sous la rubrique « Améliorer les infrastructures et les opérations de transport intérieur/appuyer l'électrification des transports intérieurs et/ou l'utilisation de carburants de remplacement » : envisager des paramètres supplémentaires dans l'AGTC ou son protocole pour aider à l'électrification ou à l'utilisation de carburants ou de solutions énergétiques de remplacement, et modifier ces instruments.

VII. Ressources nécessaires aux fins de la mise en œuvre de la stratégie

48. Le WP.24 pourrait rappeler que toutes ses activités ont une incidence directe ou indirecte sur l'atténuation des changements climatiques. Il peut de ce fait recommander que des ressources supplémentaires et nouvelles soient allouées à ses travaux afin que des mesures d'atténuation des changements climatiques soient mises en œuvre rapidement.

VIII. Partenariats stratégiques au service de la stratégie

49. Le WP.24 souhaitera peut-être observer qu'il travaille déjà en partenariat avec un certain nombre de parties extérieures dans le cadre de ses activités. Ces partenariats devraient être maintenus.

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

A. Contributions et observations du WP.29 concernant le plan général de la stratégie du CTI relative aux changements climatiques et le rapport biennal*

50. Pour que la stratégie d'atténuation des changements climatiques dans les transports intérieurs porte ses fruits, le WP.29 a divisé sa contribution au projet du CTI en deux parties :

a) Ce que le WP.29 et ses organes subsidiaires¹ peuvent faire pour contribuer à la stratégie d'atténuation du CTI, à savoir la « contribution du WP.29 » : le WP.29 est convenu d'évaluer l'effet de ses propositions sur les émissions de GES. La procédure exacte permettant de réaliser cette évaluation sera définie une fois que le CTI aura approuvé la proposition du WP.29 (par. 64 et 76). Le WP.29 a décidé de contribuer à la stratégie en fixant trois objectifs fondamentaux axés sur la réduction des émissions de GES provenant des véhicules :

- Examiner l'empreinte carbone des véhicules sur la totalité de leur cycle de vie (par. 65) ;

* Note établie par l'équipe spéciale informelle du WP.29/GRPE pour la stratégie du CTI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs. Elle représente l'état actuel des réflexions recueillies par le WP.29, d'où la nécessité de procéder s'il y a lieu à un plus ample examen de la proposition. Les annexes IV à VII du présent document ont été soumises au titre de la contribution du WP.29.

¹ Dans le présent document, on entend par « WP.29 » à la fois le WP.29 et ses organes subsidiaires.

- Réduire et mesurer de manière fiable les émissions de GES et la consommation d'énergie des véhicules et de leurs composants pendant leur phase d'utilisation (par. 66 à 71) ;
- Veiller au déploiement sûr de technologies et de groupes motopropulseurs neutres en carbone (par. 22) ;

b) Ce que le WP.29 recommande au CTI de prendre en considération dans une stratégie d'atténuation efficace et/ou ce qui serait requis du CTI pour aider le WP.29 à répondre aux ambitions de la stratégie, à savoir les « recommandations du WP.29 au CTI ». Le WP.29 recommande au CTI de :

- Concevoir une stratégie fondée sur des données, assortie de paramètres quantifiables pour mesurer les progrès accomplis et en observer l'impact sur les émissions de GES du secteur des transports intérieurs (par. 59, 62, 82, 88 et 93) ;
- Inviter les parties contractantes à faire part de leurs plans d'action relatifs à la décarbonation des transports intérieurs afin de guider le CTI et ses organes subsidiaires dans l'adoption de mesures prioritaires visant à atténuer les émissions de GES (par. 73, 83 et 90) ;
- Veiller à ce que tous les instruments juridiques et les réunions du CTI et de ses organes subsidiaires soient adaptés à la configuration hybride des réunions pour réduire les émissions de GES liées à la participation à celles-ci (par. 74 et 79).

B. Introduction

51. À sa quatre-vingt-cinquième session, le CTI a demandé au secrétariat d'élaborer, en étroite collaboration avec le Bureau du Comité 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 Comité, établissant des mesures prioritaires pour le Comité et tous ses organes subsidiaires concernés, intégrées dans un plan d'action solide assorti d'échéances, pour examen et adoption éventuelle à sa quatre-vingt-sixième session (2024) (décision 44 a)).

52. Le CTI a également chargé le secrétariat de lui présenter tous les deux ans un rapport de fond sur les changements climatiques et les transports intérieurs à compter de sa quatre-vingt-sixième session, en 2024 (décision 44 g)).

53. Dans une lettre du 9 mai 2023 adressée à tous les présidents des groupes de travail du CTI, la Présidente du Comité et le Directeur de la Division des transports durables ont invité ceux-ci à adresser à M^{me} Franziska Hirsch (franziska.hirsch@un.org) avant le vendredi 29 septembre 2023 leurs contributions et leurs observations concernant le plan général de la stratégie relative aux changements climatiques, joint en annexe à la lettre, ainsi que le rapport biennal, en prévision de la quatre-vingt-sixième session du CTI.

54. À sa quatre-vingt-neuvième session, le GRPE a décidé de créer une équipe spéciale informelle pour la stratégie d'atténuation des changements climatiques du CTI. Cette équipe spéciale, ouverte à tous les participants aux travaux du GRPE, avait pour objectif d'élaborer les contributions demandées par le CTI et de les soumettre par écrit au GRPE de façon à les faire parvenir à temps pour la date limite du 29 septembre 2023.

55. À sa 190^e session, le WP.29 a décidé de confier au GRPE le soin de regrouper les contributions du WP.29 et de ses organes subsidiaires à la stratégie d'atténuation des changements climatiques du CTI. Toutes les parties intéressées ont été invitées à se joindre à l'équipe spéciale informelle et/ou à soumettre leurs contributions au GRPE afin qu'elles soient prises en compte dans une contribution globale qui serait approuvée par le WP.29 à sa session de novembre 2023.

C. Contributions et observations concernant le plan général de la stratégie relative aux changements climatiques

56. Les contributions et les observations du WP.29 se répartissent en deux catégories pour chaque section du plan général :

- a) Ce que le WP.29 peut faire pour contribuer à la stratégie d'atténuation des changements climatiques du CTI, à savoir la « contribution du WP.29 » ;
- b) Ce que le WP.29 recommande au CTI de prendre en considération pour une stratégie efficace d'atténuation et/ou ce qui serait requis de la part du CTI pour aider le WP.29 à répondre aux ambitions de la stratégie, à savoir les « recommandations du WP.29 au CTI ».

1. Section 1 : Transports intérieurs et climat

Recommandations du WP.29 au CTI

57. Le WP.29 recommande que la stratégie du CTI présente d'abord les données historiques et actuelles sur l'évolution des émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports intérieurs et leur part dans les émissions globales de GES.

58. Le WP.29 préconise d'inclure dans la stratégie du CTI les projections les plus récentes d'institutions aussi réputées que le GIEC, l'AIE ou le FIT, afin de montrer les tendances attendues pour les décennies à venir. Il recommande que cette stratégie expose ensuite les efforts nécessaires pour aider à atteindre l'objectif de l'Accord de Paris tendant à « conten[ir] l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C [et à] poursuiv[re] l'action menée pour limiter l'élévation de la température à 1,5 °C ».

59. Le WP.29 recommande que la stratégie du CTI soit fondée sur des données et définisse des cibles chiffrées ou chiffrables pour sa vision d'ensemble, sa finalité, ses objectifs, ses étapes et ses priorités. Ces cibles devraient théoriquement contribuer directement à l'atténuation des changements climatiques et à la réduction des émissions de GES.

60. Le WP.29 recommande, en tant que première étape du plan d'exécution de la stratégie du CTI et en tant qu'information complémentaire pour le document de travail accompagnant le projet de stratégie, d'envisager un examen de ce qui a été réalisé au cours des dernières décennies concernant l'influence des politiques des transports sur la réduction des émissions de GES, afin de recenser les meilleures pratiques et les enseignements éventuels à retenir. Ces éléments pourraient éclairer les travaux effectués dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie du CTI.

2. Section 2 : Vision d'ensemble et mission du CTI en matière d'action climatique

Recommandations du WP.29 au CTI

61. Le WP.29 recommande au CTI d'adopter dans la stratégie une vision claire étayant la trajectoire de décarbonation des transports intérieurs mondiaux d'ici à 2050.

62. Il recommande que la stratégie du CTI envisage tous les moyens disponibles pour parvenir à la neutralité carbone, de façon à pouvoir choisir la solution la plus appropriée pour chaque cas d'utilisation et chaque lieu, compte tenu des particularités de chaque régime juridique.

63. Le WP.29 recommande que l'une des tâches définies dans la stratégie du CTI consiste à suivre les progrès de la décarbonation des transports intérieurs à l'échelle mondiale, par le biais d'un mécanisme de collecte de données, ou à fournir des mises à jour régulières dans le cadre du rapport biennal (par. 92).

64. Il est également recommandé que, au titre de sa stratégie, le CTI envisage d'évaluer en quoi ses organes subsidiaires contribuent à l'atténuation des changements climatiques. Une telle mission permettrait de déterminer les lacunes et les moyens d'améliorer leur contribution et, s'il y a lieu, d'adapter ou de modifier les instruments qu'administre le CTI, en vue d'accroître au maximum le potentiel d'atténuation des activités des organes subsidiaires.

3. Section 3 : Objectifs stratégiques

Contribution du WP.29

65. En tant qu'objectif global, le WP.29 est convenu d'évaluer l'effet sur les GES de ses prochaines initiatives réglementaires, en accordant une importance égale à la sécurité des véhicules. Une telle évaluation aurait pour objet de s'assurer que ses activités concordent avec la décarbonation des transports intérieurs et d'accroître la sensibilisation et la transparence sur l'impact de ses propositions et de ses décisions relatives aux GES. Le mode d'évaluation de l'effet lié aux GES sera à définir une fois que le CTI aura adopté la stratégie.

66. Le WP.29 a recensé trois objectifs stratégiques principaux à l'appui de la décarbonation des transports intérieurs dans le cadre de ses activités en cours et prévues :

- a) Examiner l'empreinte carbone des véhicules sur la totalité de leur cycle de vie ;
- b) Mesurer de manière fiable et réduire les émissions de GES et la consommation d'énergie des véhicules et de leurs composants pendant leur phase d'utilisation ;
- c) Veiller au déploiement sûr de technologies, de groupes motopropulseurs et de modes de transport neutres en carbone.

67. On trouvera ci-après des exemples des activités en cours et prévues des organes subsidiaires du WP.29 pour chacun de ces objectifs :

a) Examiner l'empreinte carbone des véhicules sur la totalité de leur cycle de vie

68. Afin de bien rendre compte des technologies nouvelles et de leur impact sur les émissions de gaz à effet de serre, le GRPE est convenu d'élaborer une procédure harmonisée au niveau international permettant de déterminer l'empreinte carbone globale du cycle de vie de tous les types de véhicules routiers durant toutes les phases de leur durée de vie (de l'extraction et du traitement des matériaux à la fabrication, la mise en service et le démontage/recyclage), ainsi que de la chaîne énergétique (du puits au réservoir) dans les années à venir. Le GRPE souligne l'importance de définitions harmonisées des véhicules visés par la stratégie, vu que les acceptations varient souvent suivant les pays et les régions.

b) Mesurer de manière fiable et réduire les émissions de GES et la consommation d'énergie des véhicules et de leurs composants pendant leur phase d'utilisation

69. Le GRPE a contribué à harmoniser au niveau mondial la mesure des émissions d'échappement de GES en mettant au point les RTM ONU n^{os} 2, 4 et 15 et les Règlements ONU n^{os} 101 et 154, qui ont tous posé d'importants jalons en permettant de mesurer les émissions de CO₂ de façon plus rigoureuse, mieux adaptée à chaque véhicule et plus facilement comparable.

70. Le GRPE est convenu de continuer de développer et d'affiner les méthodes de mesure des émissions de GES à l'échappement, en réfléchissant à la manière de mieux prendre en compte les valeurs réelles en matière d'émissions et en examinant l'opportunité de telles méthodes pour les modes de transport intérieur relevant de son domaine d'activité qui ne sont pas couverts actuellement.

71. Le GRPE entend engager des débats pour recueillir des informations sur les pratiques observées selon les pays ou les régions et étudier la faisabilité et les avantages potentiels d'outils réglementaires harmonisés à l'échelle mondiale permettant de limiter les émissions d'échappement ou prévoyant des objectifs de réduction de ces émissions, comme c'est déjà le cas dans bon nombre de pays ou de régions dans le monde.

72. L'éclairage des véhicules est l'un des facteurs qui contribuent à l'efficacité énergétique. Le WP.29 et son Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE) ont eu des échanges de vues préliminaires sur la réduction de la consommation d'énergie des dispositifs d'éclairage. À la quatre-vingt-cinquième session du GRE (26-29 octobre 2021), le GTB (Groupe de travail « Bruxelles 1952 ») a présenté le document GRE-85-37 sur les moyens de réduire la consommation d'énergie des fonctions d'éclairage existantes sans réduire la sécurité.

73. L'utilisation de diodes électroluminescentes a été un premier pas très positif, mais il faudrait trouver des solutions encore plus efficaces. Des modifications devront être apportées aux dispositions réglementaires pour autoriser de nouvelles solutions techniques et de nouvelles conditions de fonctionnement des feux d'éclairage. À cette fin, le GTB mène des travaux de recherche indépendants pour évaluer les mesures d'économie d'énergie les plus efficaces.

74. Le GRE a passé en revue les sujets à l'étude à la quatre-vingt-septième session (25-28 octobre 2022). Le document GRE-87-26-Rev.1 fait état notamment des aspects écologiques et de la signalisation lumineuse en mode « zéro émission » en tant que priorités éventuelles pour l'avenir.

75. Les amendements les plus récents au Règlement ONU n° 117 ([ECE/TRANS/WP.29/2023/8](#)) prévoient à compter de 2024 une réduction de la valeur maximale de la résistance au roulement des pneumatiques pour toutes les catégories de véhicules présentant entre 5 % et 15 % de coefficient de résistance au roulement, pour tous les pneumatiques sur le marché, y compris les pneumatiques de seconde monte. Selon des estimations, les économies de CO₂ devraient être équivalentes au retrait d'un million de véhicules de la circulation (GRBP-75-30).

76. Pour limiter les besoins de remplacement des pneumatiques, les derniers amendements au Règlement ONU n° 117 ([ECE/TRANS/WP.29/2023/8](#)) ont également introduit des prescriptions en matière d'adhérence sur sol mouillé pour les pneus usés, afin que leurs performances soient constantes tout au long de leur durée de vie. Cela devrait réduire la nécessité de remplacer prématurément les pneus et améliorer leur durabilité (GRBP-69-09).

77. Le GRVA s'emploie à faire évoluer la réglementation dans le cadre de l'Accord de 1958 afin d'autoriser une nouvelle technologie de freinage, utilisant à la fois la transmission de commande électrique et la transmission d'énergie électrique. De telles innovations sont considérées comme un élément important de la transition des véhicules utilisant des moteurs à combustion interne vers des solutions de remplacement alimentées par l'énergie électrique.

78. Force est de constater que les remorques, sans émettre directement de GES à l'arrêt ou en mouvement, contribuent aux émissions des véhicules lourds. Le GRVA, avec l'appui du GRSG, étudie le rôle que pourraient jouer les remorques dans la réduction de ces émissions. L'une des mesures ou technologies permettant de réduire les émissions consiste à équiper les essieux des remorques d'un système de freinage électrique à récupération ou d'un système de propulsion. Ainsi équipés, ces essieux peuvent convertir l'énergie cinétique pour alimenter des dispositifs électriques (par exemple les dispositifs de refroidissement des camions frigorifiques) et faciliter les manœuvres de démarrage et d'arrêt du véhicule à moteur (tracteur), ou l'accélération et le freinage. Ils peuvent réduire la consommation d'énergie du véhicule à moteur ou des dispositifs de refroidissement (et, partant, les émissions de CO₂). De tels essieux influeraient sur les concepts de sécurité régissant le freinage des camions et de leurs remorques, ce qui a donné lieu aux activités entreprises par le GRVA.

79. Le GRVA a décidé d'examiner la mesure dans laquelle les véhicules connectés ou la connectivité des véhicules peuvent prendre en compte la question de la durabilité et l'économie circulaire.

80. Selon les observations reçues de l'expert de la Chine et les rapports du GIEC (https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/downloads/report/IPCC_AR6_WGIII_Chapter10.pdf), l'impact des systèmes de conduite automatisée et des technologies des véhicules intelligents et connectés est difficile à évaluer. Ceux-ci peuvent avoir une incidence positive sur la consommation d'énergie et l'efficacité du fonctionnement d'un véhicule. Ils peuvent n'avoir aucun impact évident sur le taux de possession des véhicules, mais exercer un effet négatif sur le kilométrage total. Grâce à des politiques et des mesures techniques appropriées, l'impact global des technologies liées aux véhicules intelligents et connectés sur la réduction des émissions de GES provenant des transports intérieurs pourrait s'avérer positif et contribuer à la réalisation des objectifs stratégiques du CTI en la matière.

81. Le GRSG a mis au point le Règlement ONU n° 122 sur les chauffages radiants qui permettent de réduire la consommation d'énergie du système de chauffage des véhicules. Il a également autorisé, dans le Règlement ONU n° 46, l'utilisation de systèmes à caméra et moniteur à la place des larges rétroviseurs des camions pour réduire la traînée aérodynamique et la consommation d'énergie.

c) Veiller au déploiement sûr de technologies, de groupes motopropulseurs et de modes de transport neutres en carbone

82. Les véhicules automatisés et connectés ne cessent de faire l'objet de mises au point et d'innovations. La contribution, les travaux et les objectifs d'étape du GRVA devront sans doute être revus, compte tenu du caractère embryonnaire de la technologie des systèmes de conduite automatisés et du degré élevé d'incertitude concernant les performances et l'impact de tels systèmes.

83. Le GRSG contribue à encourager l'utilisation d'autres modes de transport par des activités visant à rendre les autobus accessibles à tous, à améliorer la sécurité des transports collectifs d'enfants et à assurer une meilleure protection aux usagers de la route vulnérables (qui recourent souvent à des formes de mobilité active).

84. Le GRSP a contribué à l'élaboration d'un cadre réglementaire pour la mise en circulation de véhicules électriques/hybrides-électriques et de véhicules à pile à combustible à hydrogène sûrs. Les Règlements techniques mondiaux ONU n°s 13 (véhicules à pile à combustible à hydrogène) et 20 (sécurité des véhicules électriques), ainsi que les Règlements ONU n°s 94 (collision frontale), 95 (collision latérale), 100 (chaîne de traction électrique), 134 (véhicules à pile à combustible à hydrogène), 135 (choc latéral contre un poteau), 136 (véhicule électrique de catégorie L), 137 (choc avant, l'accent étant mis sur les dispositifs de retenue), 146 (véhicules de catégorie L fonctionnant à l'hydrogène) et 153 (intégrité du système d'alimentation en carburant et sécurité de la chaîne de traction électrique en cas de choc arrière) ouvrent la voie à la décarbonation de la circulation routière pour toutes les catégories de véhicules en garantissant l'efficacité de leurs systèmes de contrôle technique (extrait du document [ECE/TRANS/2023/21](#)).

Recommandations du WP.29 au CTI

85. Le WP.29 recommande que la stratégie du CTI fournisse aux organes subsidiaires du Comité des directives sur les questions relatives aux gaz à effet de serre :

a) Pour aider le WP.29 et les autres organes subsidiaires à agir sur les points hautement prioritaires, un plan d'action détaillé des parties contractantes sur leur stratégie de décarbonation des transports intérieurs permettrait de recenser les éléments cruciaux à prendre en considération et à retenir en priorité ;

b) Le CTI pourrait inviter certains de ses organes subsidiaires à examiner de plus près les paramètres non liés aux véhicules qui ont un impact important sur les émissions de GES dans le secteur du transport routier, tels que le transfert modal vers des modes de transport à faible émission de carbone, le partage de véhicules ou le covoiturage, et le régime de propriété des véhicules (comme indiqué à l'annexe III du document [ECE/TRANS/2023/21](#)). Le CTI et ses organes subsidiaires voudront peut-être développer les activités liées à la mise en place de l'infrastructure nécessaire pour permettre une large adoption des technologies à faible émission de carbone.

86. Le WP.29 recommande que la stratégie du CTI prévoie systématiquement la possibilité de tenir des réunions hybrides dans le cas des organes subsidiaires pour réduire les déplacements professionnels et les émissions de GES qui en découlent ; un mécanisme de suivi des émissions de GES évitées par une participation à distance pourrait également être envisagé pour quantifier les quantités de GES qui n'ont pas été émises grâce à de telles modalités de participation.

87. Les émissions de CO₂ liées aux véhicules automatisés et connectés peuvent différer de celles qui sont généralement associées aux véhicules routiers traditionnels tout au long de leur cycle de vie, en particulier pendant leur mise au point et leur utilisation. On peut s'attendre à une optimisation des émissions de GES/CO₂ (ou de la consommation de carburant ou d'énergie), qui ne présenteront pas la même variabilité que celle qui peut être imputable aux conducteurs.

88. La stratégie du CTI pourrait tenter de remédier aux disparités et aux divergences injustifiées en termes de politiques des transports, qui risquent de peser sur l'utilisation des transports automatisés.

89. Le secteur automobile a déjà informé le GRVA de l'impact de variations minimales constatées dans la mise en œuvre au niveau local des règles de circulation internationales fixées dans les conventions sur le transport routier. À cet égard, il est à prévoir que des différences stratégiques concernant la gestion des transports et les règles applicables en la matière auront de fortes répercussions sur l'harmonisation et l'optimisation des performances. L'environnement du véhicule peut encore plus peser sur ses performances et devra sans doute être pris en considération.

4. Section 4 : Instruments administrés par le CTI contribuant à l'atténuation des changements climatiques

Contribution du WP.29

90. Les conventions et accords du WP.29 se prêtent aux tâches actuelles consistant à appliquer des méthodes harmonisées au niveau mondial pour mesurer l'impact des véhicules en termes d'émissions de gaz à effet de serre, comme le fait le GRPE en tant que principal groupe de travail chargé de coordonner l'évaluation de toutes les questions liées aux incidences environnementales de la conception, de la construction, de l'utilisation et du démontage des véhicules (ce qui correspond à l'élément « améliorer » de l'approche fondée sur le principe « éviter-changer-améliorer »). Des groupes de travail autres que le GRPE peuvent être amenés à intervenir dans des domaines qui ne relèvent pas de la compétence ou de l'autorité de celui-ci.

91. Le WP.29 s'attache à accélérer la dématérialisation des formalités administratives dans le cadre des trois accords sur les véhicules et les solutions entièrement numériques sont susceptibles de réduire l'empreinte GES du processus de certification. Les procédures administratives ou de certification du WP.29 pourraient être revues de façon à produire de moindres quantités de GES.

Recommandations du WP.29 au CTI

92. Le WP.29 recommande au CTI de :

- a) Fournir un appui constant au WP.24 pour contribuer encore davantage au transport intermodal de marchandises ;
- b) Soutenir l'exécution d'activités concrètes tenant compte des interactions entre les véhicules/infrastructures et le secteur de l'énergie pour accélérer la mise en place et l'adoption de solutions de remplacement neutres en carbone. Créer un lien avec les responsables d'agglomérations, par exemple par l'intermédiaire du Forum des maires organisé par la CEE et de réseaux extérieurs analogues.

93. Pour faciliter le déploiement à plus grande échelle des modalités hybrides de réunion, le WP.29 recommande que la stratégie du CTI reconsidère également les outils administrés par le Comité pour que les participants – qu'ils participent à distance ou en présentiel – aient des droits et des obligations identiques. Tous les instruments administrés par le CTI devraient être adaptés à la procédure d'adoption et de vote à distance.

5. Section 5 : Plan d'action climatique assorti d'échéances – contribution du CTI à la réalisation des objectifs climatiques

Contribution du WP.29

94. D'ici à 2025, le WP.29 élaborerait une méthode pour déterminer l'empreinte carbone des nouveaux produits automobiles sur la totalité de leur cycle de vie, dans le cadre des activités d'analyse du cycle de vie des véhicules automobiles (A-LCA).

95. D'ici à 2030, le WP.29 évaluerait la faisabilité et les avantages éventuels d'une harmonisation mondiale plus poussée des méthodes de mesure des émissions d'échappement sous forme de GES pour toutes les catégories de véhicules, y compris les véhicules utilitaires lourds.

Recommandations du WP.29 au CTI

96. D'ici à 2028, le CTI pourrait observer (à partir des sources existantes ou à l'aide de mécanismes de collecte de données spécifiques) l'évolution des émissions de GES des transports intérieurs au fil des ans. Il conviendrait également de prévoir un suivi régulier des progrès accomplis (dans le cadre du rapport biennal du CTI sur l'atténuation des changements climatiques, par exemple).

97. D'ici à 2030, il est recommandé que le CTI fournisse à ses organes subsidiaires des directives au sujet des stratégies de décarbonation des transports intérieurs des parties contractantes. De tels plans nationaux/régionaux visant à décarboner les transports intérieurs devraient suivre une approche similaire à celle des contributions déterminées au niveau national (CDN) de la Convention-cadre sur les changements climatiques, en s'en tenant également à un calendrier analogue au cycle de présentation des CDN de la Convention-cadre.

6. Section 6 : Liste des priorités

Contribution du WP.29

98. Le WP.29 s'engage à contribuer activement aux priorités réglementaires ci-après, énumérées dans le document [ECE/TRANS/2023/21](#) :

a) Par. 14. a) : Diminution de l'intensité carbone pendant la durée de vie des véhicules ; définition de méthodes harmonisées permettant de déterminer les incidences des véhicules sur le climat pendant leur durée de vie, qui pourront ensuite servir de base au cadre réglementaire correspondant ; réalisation de l'analyse de l'empreinte carbone des véhicules tout au long de leur cycle de vie, en tant qu'étape essentielle ;

b) Par. 14. b) : Mise au point d'un cadre réglementaire international harmonisé pour faciliter la transition vers les carburants de remplacement et l'écologisation ;

c) Par. 14 c) : Soutien à l'accélération du passage aux véhicules électriques ; L'amélioration du rendement énergétique des véhicules et l'adoption accrue des véhicules électriques peuvent jouer un rôle essentiel dans la lutte contre les émissions ayant un effet sur le climat, tout en améliorant la qualité de l'air ;

d) Par. 14. h) : Accélération de la mise en place d'un cadre réglementaire pour la dématérialisation du secteur et l'intégration des innovations et des nouvelles technologies.

[Le WP.29] s'engage à :

a) Accélérer l'exécution des activités en cours liées aux GES dans le cadre du programme de travail le plus récent (ECE/TRANS/WP.29/2023/1/Rev.2) ;

b) Constamment étudier de nouveaux thèmes à prendre en considération et à inclure dans son programme de travail ;

c) Encourager la mobilisation de ressources suffisantes pour répondre en temps voulu aux objectifs prioritaires liés aux GES.

7. Section 7 : Mobilisation des ressources aux fins de la mise en œuvre de la stratégie

Contribution du WP.29

99. Pour donner suite aux objectifs stratégiques, au plan d'action assorti d'échéances et à la liste des priorités, le WP.29 bénéficierait d'une plus large participation et de ressources supplémentaires de toutes les parties contractantes signataires des accords du WP.29, ainsi que d'un mandat solidement établi de la part de leur autorité d'homologation pour développer ces activités dans le cadre du CTI et des organes subsidiaires. L'affectation de ressources accrues aux autorités d'homologation de type et aux services techniques accrédités permettrait d'accélérer la mise en œuvre de l'ambitieuse stratégie d'atténuation des changements climatiques du CTI. Ces ressources supplémentaires pourraient inclure des experts de divers domaines (changements climatiques, production d'énergie, assemblage et démontage des véhicules, évaluation en cours d'utilisation, activité des opérateurs, y compris en matière de ravitaillement et de recharge des véhicules), en sus des compétences techniques normalement fournies par les parties prenantes pour traiter la question des émissions des véhicules.

Recommandations du WP.29 au CTI

100. Le WP.29 recommande que la stratégie du CTI prévoie l'affectation de personnel du secrétariat du CTI à la mise en œuvre de la stratégie d'atténuation des changements climatiques. Ce personnel spécialisé serait chargé de donner effet à la stratégie en assurant une coordination :

- a) entre tous les organes subsidiaires du CTI ;
- b) avec d'autres divisions de la CEE (énergie, environnement, statistiques, etc.) ;
- c) avec d'autres activités et initiatives internationales ayant trait à l'atténuation des changements climatiques dans les transports intérieurs (CCNUCC, FIT, SLoCaT, etc.).

101. Le WP.29 recommande que la stratégie du CTI mobilise des ressources afin d'accroître les capacités de collecte de données (en interne ou en coopération avec d'autres organismes) sur les émissions de GES des transports intérieurs, ce qui permettrait le déploiement de la stratégie fondée sur les données (par. 59).

8. Section 8 : Partenariats stratégiques au service de la Stratégie

Contribution du WP.29

102. Pour aider à exécuter la stratégie d'atténuation des changements climatiques, le WP.29 s'engage à inviter régulièrement les principales initiatives mondiales/internationales travaillant sur la décarbonation des véhicules à l'informer de leurs activités les plus récentes. Des initiatives telles que le Programme de percées, le ZEV Transition Council, l'initiative du Forum économique mondial relative à l'économie circulaire et aux véhicules, la réunion des ministres des transports du G7 ou le groupe opérationnel du G20 sont quelques exemples des activités les plus pertinentes liées à certains travaux du WP.29.

Recommandations du WP.29 au CTI

103. Le WP.29 recommande que la stratégie du CTI envisage l'établissement d'une relation de travail plus étroite avec le secrétariat de la CCNUCC dans le secteur des transports intérieurs, notamment dans le cadre des activités suivantes :

- a) Inventaires des émissions provenant des transports intérieurs : le passage à l'énergie électrique pourrait par exemple nécessiter de nouvelles approches en vue d'attribuer la consommation d'électricité aux secteurs d'utilisation finale tels que les transports intérieurs ;
- b) Plans et objectifs de décarbonation : la connaissance des plans des parties contractantes visant à décarboner leur secteur des transports intérieurs serait essentielle au succès de la stratégie ; compte tenu des similitudes avec les CDN de la CCNUCC, des passerelles seraient utiles pour faciliter la tâche des parties contractantes consistant à présenter chaque CDN, sans se substituer à l'obligation qui leur incombe de déterminer leur contribution individuelle.

104. Le GRVA recommande, compte tenu des problèmes de coordination posés par le nombre de partenariats et de projets en matière de systèmes de conduite automatisés, de faire preuve de circonspection dans le lancement de tels partenariats (en nombre limité) de façon à en faciliter la mise en œuvre et à en tirer parti au maximum.

D. Observations concernant le rapport biennal sur les changements climatiques et les transports intérieurs

Contribution du WP.29

105. Comme il l'a fait à l'occasion de la quatre-vingt-cinquième session du CTI (annexe III du document [ECE/TRANS/2023/21](#)), le WP.29 entend actualiser sa contribution sur l'avancement des activités menées sous son égide pour le rapport biennal. Le programme de travail du WP.29 et la liste des priorités des groupes de travail seraient également mis à profit pour faire le point sur les activités liées aux GES.

106. Pour d'autres activités liées aux émissions de gaz à effet de serre propres aux véhicules qui ne se déroulent pas dans le cadre du WP.29, certaines informations essentielles susceptibles d'être consignées dans le rapport biennal seraient également communiquées, ces informations étant recueillies par différents moyens :

a) Informations extraites des publications de sources externes, concernant par exemple les perspectives mondiales de la voiture électriques (*Global EV Outlook*) publiées chaque année par l'Agence internationale de l'énergie et accompagnées d'un exposé des politiques recensées dans ce domaine (*Global EV Policy Explorer*) ;

b) Enquête réalisée auprès des participants aux travaux du WP.29 pour obtenir des renseignements sur les mesures les plus récentes liées aux GES dans leur secteur de compétence dans le cas des parties contractantes, ou sur leur produit/domaine d'intérêt dans le cas des ONG.

Recommandations du WP.29 au CTI

107. Le WP.29 recommande au CTI d'inclure dans son rapport biennal, à compter de l'édition de 2028, une partie consacrée à l'état des données relatives aux émissions de gaz à effet de serre (par. 77), pour montrer l'évolution des quantités émises dans le secteur des transports intérieurs à l'échelle mondiale.

E. Conclusions

108. Compte tenu du défi à relever pour limiter l'impact du dérèglement du climat, le WP.29 félicite le CTI d'avoir pris l'initiative d'élaborer une stratégie d'atténuation des changements climatiques et l'engage à conférer à celle-ci un caractère ambitieux, comme le secrétariat y a été invité. En fournissant la présente contribution, le WP.29 procède selon une démarche tant ascendante (ce qu'il peut faire pour contribuer à la stratégie) que descendante (ce qu'il recommanderait au CTI de prendre en considération pour que la stratégie soit couronnée de succès).

109. Le WP.29 attend avec le plus grand intérêt l'adoption d'une telle stratégie par le CTI, qui peut compter sur lui pour continuer à contribuer à une tâche aussi importante.

VIII. Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30)

(Contribution attendue prochainement)

IX. Groupe de travail des transports routiers (SC.1)

110. Le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) entend promouvoir le développement et la simplification des transports routiers internationaux – de marchandises et de voyageurs – en harmonisant et en simplifiant les règles et les prescriptions en matière de transports. Pour atteindre cet objectif, il élabore, gère et met à jour des documents juridiques internationaux. Le SC.1 est l'organe principal dont relèvent des groupes d'experts techniques, notamment en ce qui concerne la mise en place des tachygraphes numériques ou le transport de voyageurs par autobus interurbains. Il élabore également des recommandations pour la mise en œuvre des meilleures pratiques dans le domaine des transports routiers internationaux, telles que la Résolution d'ensemble sur la facilitation des transports routiers internationaux (R.E.4). Le SC.1 s'attache enfin à améliorer le système d'assurance automobile au tiers (système de la carte verte).

Contribution du SC.1 à la stratégie d'atténuation des changements climatiques du CTI à l'horizon 2050

111. Des travaux sont en cours pour modifier l'AETR de façon à lui conférer un statut mondial et à l'ouvrir à l'adhésion d'autres parties contractantes, et des travaux à long terme ont également été entrepris en vue d'élaborer des prescriptions techniques pour l'introduction et l'installation de tachygraphes intelligents dans les voitures.

112. Poursuivre les efforts visant à promouvoir l'adhésion aux instruments juridiques relatifs aux transports, en particulier la Convention CMR et l'eCMR (en cours). Vu le développement de l'économie numérique, la transformation du secteur des transports routiers est d'une importance capitale. Le passage de la version papier des documents de transport à un format entièrement numérique contribuera à réduire la pollution engendrée par l'industrie des transports routiers. La dématérialisation des documents de transport est avant tout une mesure écologique.

113. Continuer à servir de plateforme pour les États membres, les ONG et les entreprises du secteur privé qui travaillent avec le SC.1 sur des infrastructures routières de qualité, afin de partager les meilleures pratiques et de faire connaître les politiques et pratiques sûres et durables en matière d'infrastructures routières (activité continue/en expansion).

114. Examiner l'évolution des transports routiers dans l'optique d'une électrification des véhicules légers et lourds et, s'il y a lieu, formuler des propositions sur la meilleure façon de développer l'infrastructure des bornes de recharge. Collaborer à cet égard avec le WP.24 pour trouver des solutions éventuelles permettant d'assurer le transport et la livraison des marchandises sur les derniers tronçons de l'itinéraire (à compter de 2023).

115. Pour ce qui est en particulier de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), continuer de définir les caractéristiques du réseau international « E » dans la région de la CEE en fonction du développement technologique et des courants de trafic, tout en renforçant les aspects liés à la sécurité et à la protection de l'environnement. Il s'agit notamment d'organiser des débats, s'il y a lieu, sur la validité et l'utilité du texte de l'AGR, ainsi que de garantir la pertinence de l'Accord et de promouvoir les meilleures pratiques en matière de sécurité routière, de durabilité environnementale et de technologie (en cours/à long terme).

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

A. Introduction

116. La Présidente du Comité des transports intérieurs (CTI) a écrit à tous les présidents des groupes de travail pour solliciter des contributions à la nouvelle stratégie d'atténuation des changements climatiques du CTI. Elle a en particulier donné un aperçu de ce à quoi la stratégie devrait ressembler et des chapitres auxquels il conviendrait de contribuer. Les grandes lignes de la stratégie sont présentées ci-dessous :

- I. Transports intérieurs et climat
- II. Vision d'ensemble et mission du CTI en matière d'action climatique
- III. Objectifs stratégiques
- IV. Instruments administrés par le CTI contribuant à l'atténuation des changements climatiques
- V. Plan d'action climatique assorti d'échéances – contribution du CTI à la réalisation des objectifs climatiques
- VI. Liste des priorités
- VII. Ressources nécessaires aux fins de la mise en œuvre de la stratégie
- VIII. Partenariats stratégiques au service de la stratégie

117. Il conviendra de rappeler que le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) a une longue expérience des travaux sur l'atténuation des changements climatiques et qu'il promeut depuis longtemps les qualités du secteur ferroviaire en matière de protection du climat, tout en cherchant à faciliter le transfert modal vers le rail en vue de réduire encore l'impact environnemental des transports.

118. À sa soixante-seizième session, le SC.2 a organisé un atelier sur l'incidence des changements climatiques sur les chemins de fer (comment protéger, adapter et atténuer). Bon nombre des difficultés rencontrées par ce secteur en raison des changements climatiques ont été mises en évidence à cette occasion, de même que les mesures prises pour en atténuer les effets.

119. Compte tenu des informations recueillies lors de l'atelier et des résultats de l'examen du point permanent de l'ordre du jour des sessions du SC.2, le Groupe de travail souhaiterait faire part des observations générales ci-après à l'appui de l'élaboration de la stratégie :

- La stratégie devrait conférer une place centrale au rail, qui est le mode de transport le plus respectueux de l'environnement ;
- La stratégie devrait encourager le transfert modal, en particulier vers le rail, car seuls les efforts visant à déplacer le trafic vers des modes de transport moins polluants apporteront une solution à long terme pour réduire les effets négatifs de l'ensemble du secteur sur l'environnement ;
- Pour bon nombre de mouvements de marchandises et de voyageurs, le rail reste le mode de transport le plus efficace. Il faudrait donc veiller à ce que la stratégie mette l'accent sur l'abandon des services de transport inefficaces ;
- Compte tenu du caractère réglementaire des travaux du Comité des transports intérieurs, la stratégie devrait faire une large place à l'élaboration de solutions réglementaires qui contribuent à atténuer les changements climatiques, l'objectif étant d'améliorer les opérations de tous les modes de transport. Chaque groupe de travail devrait se concentrer sur ses atouts relatifs et ses avantages comparatifs dans ce domaine afin de mettre au point des solutions « locales » (propres à un mode de transport) qui peuvent avoir un impact « global » (sur l'ensemble du secteur des transports). Vu la nature intersectorielle des mesures d'atténuation des changements climatiques, il ne serait pas souhaitable de confier cette question à un organe central ni d'attribuer en priorité à tel ou tel groupe de travail la responsabilité de certains domaines de mise en œuvre.

120. On trouvera ci-après quelques éléments à prendre en considération au sujet des différentes sections de la stratégie, compte tenu des thèmes généraux énumérés plus haut. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner ces points et déterminer s'il convient de les soumettre au CTI en tant que contribution du Groupe de travail des transports par chemin de fer.

B. Principales rubriques de la stratégie

I. Transports intérieurs et climat

121. Le Groupe de travail suggère que cette section présente des données de base sur les transports intérieurs et le climat, ainsi que des projections pour l'avenir.

II. Vision d'ensemble et mission du CTI en matière d'action climatique

122. Le Groupe de travail suggère que cette section fasse référence et soit étroitement liée à la stratégie du CTI à l'horizon 2030, approuvée par les États membres en tant que fondement de toutes les activités du CTI. Elle devrait également mettre en évidence les aspects déjà à l'étude dans le cadre des groupes de travail, sur la base des données du rapport annuel présenté l'an dernier.

III. Objectifs stratégiques

123. Le Groupe de travail suggère que, pour tous les objectifs stratégiques définis dans le document, une large place soit consacrée aux moyens de favoriser le transfert modal vers le rail et qu'une attention suffisante soit accordée à la nécessité de garantir sa résilience face aux changements climatiques. En outre, il faudrait prendre en considération les moyens d'améliorer la compétitivité du secteur ferroviaire, s'agissant notamment du fret, mais aussi du transport de voyageurs. Tout objectif stratégique devrait chercher à tirer parti des atouts respectifs des différents groupes de travail du CTI. Il revient donc aux experts de chaque secteur (en l'occurrence, les experts du rail) de déterminer la meilleure façon de répondre aux problèmes climatiques en recourant à leurs compétences particulières, tandis que le CTI doit s'assurer qu'il n'y a pas de conflits ou de divergences.

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

124. Le Groupe de travail constate que les accords juridiques qu'il administre (l'AGC et les Règles types) contribuent déjà, en eux-mêmes, à l'atténuation des changements climatiques et que les amendements à l'AGC proposés cette année renforcent encore cette contribution en préconisant des modifications qui facilitent le transport international de voyageurs par le rail. Le SC.2 note qu'une modernisation supplémentaire de l'AGC contribuera à l'avenir à la réalisation des objectifs relatifs aux changements climatiques. L'évolution de la législation ferroviaire unifiée concourra également à l'atténuation des changements climatiques en facilitant le franchissement des frontières et en encourageant le transfert modal.

125. Le SC.2 note que c'est aussi le cas pour bon nombre d'autres groupes de travail et des instruments juridiques qu'ils administrent directement ou par l'intermédiaire de comités d'administration. Il recommande donc vivement de continuer à développer les conventions et accords en vigueur pour mieux prendre en compte l'atténuation des changements climatiques dans leurs domaines de spécialisation. Cela étant, le Groupe de travail ne soutiendrait pas l'élaboration d'un instrument global sur l'atténuation des changements climatiques s'il était proposé, car on ne voit pas très bien comment un tel instrument s'articulerait sur les accords existants.

V. Plan d'action climatique assorti d'échéances – contribution du CTI à la réalisation des objectifs climatiques

126. Le Groupe de travail recommande que le Plan d'action climatique assorti d'échéances prévoie des mesures clairement définies mettant en œuvre ce qui est envisagé dans le cadre des objectifs stratégiques. Il recommande donc, compte tenu de ce qui précède, que le plan d'action accorde une large place aux mesures essentielles propres à encourager le transfert modal vers le rail, ainsi qu'à des initiatives visant à renoncer aux modes de transport inadaptés (en mettant l'accent sur l'efficacité d'un accroissement des transports ferroviaires). Cette démarche devrait être soutenue par des initiatives réglementaires et politiques qui se concentrent sur l'amélioration des activités et des opérations de transport axées sur des solutions à gain rapide susceptibles d'avoir un impact direct sur l'atténuation des changements climatiques. À cet égard, le CTI devrait envisager de faire appel aux compétences du SC.2 pour concevoir des mesures qui pourraient accélérer un tel processus.

VI. Liste des priorités

127. Le SC.2 note que le plan d'action et les étapes envisagées dans la section précédente seraient, par définition, multidimensionnels et couvriraient les activités de chaque groupe de travail. Cette façon de procéder en parallèle, en tirant également parti des synergies entre les groupes de travail, signifie que, même s'il est utile d'établir une liste indicative de mesures, une hiérarchisation de ces mesures irait à l'encontre du but recherché, car il en résulterait des goulets d'étranglement dans la mise en œuvre de la stratégie. Cela dit, le Groupe de travail note que celle-ci pourrait intégrer les mesures ci-après concernant les activités du SC.2 :

- Accélérer l'adhésion aux instruments juridiques liés au secteur ferroviaire qui ont un impact direct sur la réduction des effets des changements climatiques, notamment l'AGC et ses paramètres et normes techniques harmonisés, les Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire et d'autres instruments juridiques en cours d'élaboration, et en intensifier la mise en œuvre ;

- Encourager l'optimisation du réseau d'infrastructures ferroviaires pour pouvoir absorber plus de trafic provenant d'autres modes de transport et en accroître l'efficacité en améliorant la signalisation, la télématique, la gestion du trafic et d'autres solutions innovantes tant sur le réseau que dans les gares ;
- Contribuer à améliorer l'affectation des capacités de transport de marchandises et de voyageurs, en autorisant la séparation des flux dans la mesure du possible et en donnant la priorité aux flux nationaux et internationaux les plus efficaces sur le réseau ;
- Élaborer des solutions nouvelles et innovantes, étayées par des initiatives réglementaires visant à réduire les parcours à vide ;
- Étant entendu que des améliorations sont toujours possibles, même en ce qui concerne l'impact environnemental du secteur ferroviaire, faciliter l'introduction de redevances d'accès aux voies qui favorisent l'utilisation de technologies plus efficaces et moins polluantes pour la fourniture de services de transport de voyageurs et de marchandises ;
- Encourager les États membres à fixer des objectifs concrets pour les transports ferroviaires de voyageurs et de marchandises ;
- Chercher à normaliser davantage les lignes ferroviaires E (itinéraires d'importance internationale) pour favoriser le transfert modal et l'efficacité ;
- Élargir les paramètres essentiels du réseau ferroviaire E inclus dans l'AGC pour y intégrer l'obligation de faire en sorte que les nouvelles infrastructures à construire soient électrifiées ou que la majorité des trains qui y circulent utilisent des carburants ou des solutions énergétiques de remplacement ;
- Veiller à ce que les effets des changements climatiques sur le rail soient également pris en considération pour garantir la résilience des infrastructures de transport tout en élaborant de solides stratégies de gestion des situations d'urgence et des crises internationales pour le rail.

VII. Ressources nécessaires aux fins de la mise en œuvre de la stratégie

128. Le Groupe de travail rappelle que toutes les activités du SC.2 ont une incidence directe sur l'atténuation des changements climatiques. Il recommande donc que des ressources nouvelles et additionnelles lui soient allouées pour que toutes les mesures mentionnées ci-dessus puissent être dûment mises en œuvre dans le cadre de ses activités en vue d'accroître la contribution des chemins de fer à l'action engagée en matière d'atténuation.

VIII. Partenariats stratégiques au service de la stratégie

129. Le Groupe de travail note qu'il travaille déjà en partenariat avec diverses parties externes dans toutes ses activités et qu'il a conclu avec l'UIC un mémorandum d'accord faisant une large place aux aspects liés à la durabilité pour le secteur. Le Groupe de travail suggère que le secrétariat mette éventuellement à jour son mémorandum d'accord avec l'UIC pour étoffer cet aspect.

XI. Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3)

A. Résultats de l'atelier sur les activités d'atténuation des changements climatiques dans le domaine du transport par voie navigable organisé à la soixante-septième session du SC.3

130. Comme suite à la décision prise par le SC.3 à sa soixante-sixième session ([ECE/TRANS/SC.3/217](#), par. 104), les délégations ont participé le 11 octobre 2023 à l'atelier consacré aux activités visant à atténuer les changements climatiques dans le domaine du transport par voie navigable, aux stratégies, programmes et projets mis en œuvre dans ce domaine, aux progrès accomplis par les pays, les organisations internationales et d'autres parties prenantes importantes et à la voie à suivre. L'atelier s'est concentré sur :

a) les activités d'atténuation en cours dans le secteur du transport par voie navigable, ainsi que les stratégies, projets et programmes mis en place, b) les progrès réalisés par les pays, les organisations internationales et d'autres acteurs clés ainsi que les enseignements à retenir, c) les activités futures prioritaires dans ce domaine et d) les objectifs à inclure dans le Plan d'action climatique du Comité des transports intérieurs (CTI) en ce qui concerne le transport par voie navigable. Les principaux intervenants étaient M. L. Wyrowski, secrétaire du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24), M. R. Janssens, secrétaire du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) et le secrétariat. Les exposés ont été suivis de débats au cours desquels ont été soulevées les questions à examiner plus avant.

131. Selon les personnes ayant répondu, l'efficacité des politiques d'atténuation des changements climatiques dans les transports par voie navigable était la suivante :

- Au niveau européen – 63 % ;
- Au niveau national – 61 %.

132. Les personnes ayant répondu ont estimé que l'efficacité de ces politiques pourrait être améliorée par les moyens suivants :

- Augmentation des investissements ;
- Intégration d'un plus grand nombre de mesures d'atténuation des changements climatiques dans les politiques nationales ;
- Élaboration de programmes nationaux ;
- Élaboration du cadre réglementaire.

133. Les participants ont insisté sur la nécessité de définir des mesures communes coordonnées au niveau de la Commission économique pour l'Europe (CEE), sur lesquelles reposeraient les programmes nationaux pertinents.

134. Parmi les principaux obstacles à l'amélioration des activités d'atténuation des changements climatiques figuraient :

- L'absence de coordination entre les structures participant aux activités d'atténuation des changements climatiques ;
- La faiblesse des ressources financières ;
- La nécessité d'obtenir le soutien du public ;
- Les lacunes du cadre réglementaire et législatif.

135. Les participants sont convenus que, s'agissant des stratégies d'atténuation des changements climatiques dans le secteur des transports par voie navigable, la priorité devrait être accordée aux domaines suivants :

- Appui intergouvernemental ;
- Base réglementaire ;
- Arrangements institutionnels ;
- Appui en matière de politiques.

136. Dans le domaine de l'appui en matière de politiques, les priorités ci-après ont été mentionnées :

- Soutenir le transfert modal vers les voies navigables ;
- Optimiser les infrastructures et les opérations de transport ;
- Appuyer la transition numérique dans le secteur ;
- Accroître l'efficacité des systèmes de transport de marchandises et de logistique ;
- Améliorer la gestion de la flotte ;

- Appuyer les évolutions qui touchent le secteur, telles que la réduction de la demande de combustibles fossiles, l'augmentation de l'efficacité énergétique et l'économie circulaire ;
- Élaborer davantage d'outils de suivi et fournir toutes sortes d'informations relatives aux initiatives visant à réduire l'empreinte environnementale des transports par voie navigable ;
- Renforcer la coopération et la coordination entre les acteurs clefs.

137. Parmi les arrangements institutionnels nécessaires, les participants ont fait état a) du renforcement de la coopération et de la coordination entre les acteurs clefs, b) des partenariats et c) d'une coordination centralisée. Il a été mentionné que le Groupe de travail entretenait de longue date des partenariats avec les commissions fluviales et d'autres acteurs clefs sur les divers aspects de la navigation intérieure.

138. Les participants ont estimé que les enseignements à retenir des politiques d'atténuation des changements climatiques concernaient par exemple :

- Le risque d'augmentation des coûts en raison des délais de mise en œuvre des mesures correspondantes ;
- La nécessité de renforcer les capacités des unités chargées de la question des changements climatiques au sein des ministères et des institutions ;
- Le besoin de coopération internationale sous diverses formes ;
- La nécessité de faire œuvre de sensibilisation et de renforcer les capacités stratégiques ;
- La participation accrue du secteur privé.

139. Le Groupe de travail est convenu que les mesures ci-après pourraient figurer dans la stratégie du CTI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs à l'horizon 2050 :

- Poursuivre l'échange d'informations sur les bonnes pratiques, appuyer les programmes et les projets pilotes visant à moderniser la flotte et à la rendre plus respectueuse de l'environnement, et suivre leur mise en œuvre ;
- Continuer de promouvoir le rôle des transports par voie navigable utilisant des carburants de remplacement ou la mobilité électrique et encourager les États membres à soutenir ce secteur par des incitations fiscales et des mesures réglementaires et autres ;
- Appuyer et encourager les études et les activités de recherche visant à préserver et à renforcer l'avantage concurrentiel des transports par voie navigable en matière de performance environnementale ;
- Faciliter l'adhésion à l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) et à d'autres instruments juridiques des Nations Unies relevant de la compétence de la CEE qui ont une incidence directe sur l'atténuation des changements climatiques, ainsi que la mise en œuvre de ces instruments ;
- Encourager les États membres à fixer, pour les transports par voie navigable, des objectifs concrets de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, comme indiqué dans le *Livre blanc sur les progrès, les succès et les perspectives d'avenir dans le transport par voie navigable* ;
- Encourager l'optimisation du réseau d'infrastructures de navigation intérieure pour faciliter le transfert modal vers les transports par voie navigable, de préférence à d'autres moyens de transport intérieur ;
- Faciliter l'élaboration de solutions nouvelles et innovantes, fondées sur des initiatives réglementaires.

140. Le débat a ensuite porté sur a) le suivi des progrès réalisés par les pays et b) les moyens de souligner, dans le projet de stratégie, le rôle de la CEE en tant que plateforme de partage des enseignements tirés de l'expérience et de données sur les meilleures pratiques, ainsi que les travaux qu'elle accomplit en matière de réglementation, en particulier dans le domaine des transports par voie navigable. Le secrétariat a été invité à élaborer une proposition concernant le suivi de l'exécution par les États membres de la stratégie du CTI dans ce domaine.

Annexe IV

Position de l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA) concernant la méthode fondée sur l'empreinte carbone des véhicules sur toute la durée de leur cycle de vie

1. La CLEPA appuie les activités entreprises dans le cadre du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (WP.29/GRPE) en vue de définir une procédure harmonisée au niveau international pour déterminer l'empreinte carbone globale de tous les types de véhicules routiers, durant toutes les phases de leur durée de vie (« du berceau à la tombe »).
2. La CLEPA estime qu'il faudrait prévoir une méthode harmonisée de collaboration de la base vers le sommet.
3. Selon la CLEPA, cette méthode doit être conçue comme suit :
 - a) Être centrée sur les composants, plutôt que sur la masse physique ;
 - b) Partir de la base selon une approche collective et cumulative de la chaîne d'approvisionnement ;
 - c) Permettre la concurrence en tant que facteur de réduction des émissions de CO₂ ;
 - d) Prendre en compte les responsabilités correspondant à tous les produits intermédiaires dans la chaîne d'approvisionnement.
4. Pour plus de précisions sur la position de la CLEPA sur cette question, voir le document A-LCA-01-15-Rev.1.

Annexe V

Position de l'Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA) sur la neutralité carbone à l'horizon 2050

1. On trouvera ci-après les suggestions formulées par l'IMMA pour que les deux-roues motorisés soient dûment pris en compte dans la stratégie du CTI relative aux changements climatiques et dans son rapport biennal. Il s'agit d'envisager la diversité des parcs de véhicules suivant les régions, l'éventail des besoins et des préférences des utilisateurs, ainsi que les différents usages des véhicules.

2. Pour atteindre les objectifs mondiaux de neutralité climatique, il faut combiner diverses approches de la décarbonation, ce qui favorisera l'innovation et une concurrence saine et permettra au marché de déterminer la solution la plus efficace pour chaque application. L'IMMA propose les trois grands axes suivants :

1. Promouvoir la mobilité des deux-roues motorisés – légers, sobres et efficaces

3. La moto est l'un des modes de transport les plus courants et les plus populaires au monde, de par son prix abordable et sa souplesse. Les deux-roues motorisés constituent une solution de mobilité pratique en soi et une alternative efficace à des transports publics laissant à désirer en milieu urbain, périurbain et rural. Dans les situations de crise, ils permettent de fournir des services d'intervention d'urgence et des secours en cas de catastrophe dans les zones difficiles d'accès. Des deux-roues motorisés modernes, bien entretenus et correctement utilisés ont une empreinte écologique relativement faible. Une gestion améliorée du trafic et des infrastructures peut encore renforcer les avantages qu'ils présentent sur le plan environnemental.

2. Adopter l'approche multipistes

4. L'approche multipistes permet de retenir la solution la mieux adaptée à chaque cas d'utilisation et à chaque lieu et de tenir compte des spécificités de chaque régime juridique.

5. La décarbonation des deux-roues motorisés nécessite une approche neutre sur le plan technologique, qui encourage l'utilisation de carburants à faible émission de carbone pour les moteurs à combustion interne ainsi que le développement de l'électrification pour la mobilité urbaine à courte distance. La politique de décarbonation des deux-roues motorisés doit faire l'objet d'une attention particulière, distincte de la politique applicable aux voitures, afin de prendre dûment en compte les spécificités de ce type de véhicules, telles que leur taille relativement modeste, leur faible poids et l'espace restreint qu'ils occupent. En outre, certains carburants de remplacement ou des modifications de la conception peuvent imposer des contraintes et influencer sensiblement sur la maniabilité, le freinage et la manœuvrabilité.

6. Des combinaisons de technologies, telles que les groupes motopropulseurs hybrides, peuvent également être envisagées. Les activités engagées par le WP.29 dans ce domaine se poursuivent notamment au sein du groupe de travail informel EPPR sur l'harmonisation des prescriptions d'efficacité en matière d'environnement au niveau mondial dans le cadre du GRPE.

3. Faciliter et créer les conditions favorables à la décarbonation

7. La neutralité carbone des transports routiers dépend de l'engagement des parties prenantes de divers secteurs et de la qualité de leur coopération sur des questions telles que les sources d'énergie, l'infrastructure et le réseau de distribution. Des efforts doivent être déployés aux niveaux mondial, régional, national et local.

8. Dans le cas des biocarburants, par exemple, qui sont facilement accessibles, les moyens de les promouvoir et leur utilisation sont largement fonction des aspects socioéconomiques et des ressources naturelles disponibles. Avec un appui gouvernemental approprié, ils peuvent sensiblement contribuer à la décarbonation à court et à moyen terme.

9. Les carburants de synthèse tels que les électrocarburants ne sont pas encore disponibles en quantités suffisantes en raison de leur coût de production élevé et de l'approvisionnement actuellement limité en énergie renouvelable. Des investissements dans la recherche-développement et l'appui d'institutions mondiales et des pouvoirs publics s'avèrent nécessaires afin de rendre ces carburants utilisables, abordables et disponibles pour les deux-roues motorisés.

10. Un appui institutionnel et gouvernemental est également indispensable pour faire en sorte que les véhicules électriques soient financièrement accessibles, développer des technologies permettant de réduire la taille des batteries et augmenter l'autonomie de ces véhicules.

11. Les politiques urbaines auront une grande influence sur les progrès de la décarbonation. Les plans de circulation tenant compte des deux-roues motorisés en sont une composante essentielle.

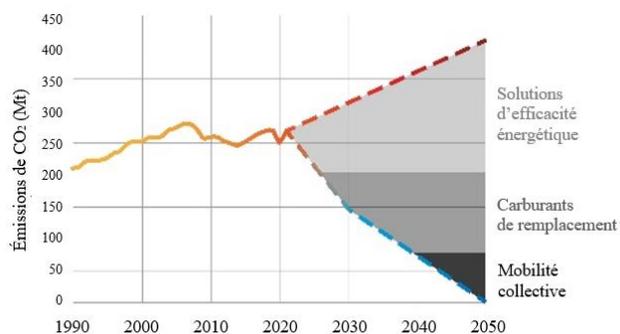
12. L'IMMA et ses membres restent disposés à participer, selon les besoins ou les demandes, au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), au Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) et à d'autres groupes ou activités sous les auspices du Comité des transports intérieurs.

Annexe VI

Projet de pacte vert de l'Union internationale des transports routiers (IRU)

Une voie réaliste et rentable vers la décarbonation totale du secteur des transports routiers commerciaux.

1. L'industrie des transports routiers commerciaux, qui fournit un service essentiel à l'économie et à la collectivité, a pour objectif de décarboner entièrement le secteur d'ici à 2050.
2. Représentant une branche d'activité responsable, l'IRU et ses membres ont adopté une feuille de route précise pour la décarbonation des transports routiers commerciaux, sous la forme d'un « pacte vert » (*IRU Green Compact*).
3. Ce projet vise à rechercher, mettre à l'essai et développer des solutions opérationnelles réalistes pour décarboner le plus efficacement possible les transports routiers commerciaux, tout en continuant à répondre à la demande de services de transport de voyageurs et de marchandises.
4. Comportant cinq piliers, le pacte vert prévoit un ensemble complet de mesures à appliquer selon une approche globale, prenant en compte la demande croissante de transport, la flexibilité régionale et l'énergie disponible.
5. Il n'y a pas de solution unique pour réduire les émissions de CO₂ dans les transports routiers.



Chacun des piliers du pacte vert présente des approches et des mesures qui varient en fonction du développement économique et social du pays, de la façon dont l'énergie primaire est produite, des carburants de remplacement disponibles et de la structure du secteur des transports routiers (taille des entreprises, assise

financière, géographie), mais qui jouent dans l'ensemble un rôle déterminant en vue d'atteindre collectivement l'objectif de zéro émission nette.

6. Le point commun à toutes les régions et tous les pays réside dans une double démarche : il s'agit à la fois de gagner en efficacité et, en parallèle, de continuer à développer l'offre de carburants de remplacement et l'infrastructure correspondante. Cette démarche constitue le moyen le plus rentable et le plus efficace d'atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050 :

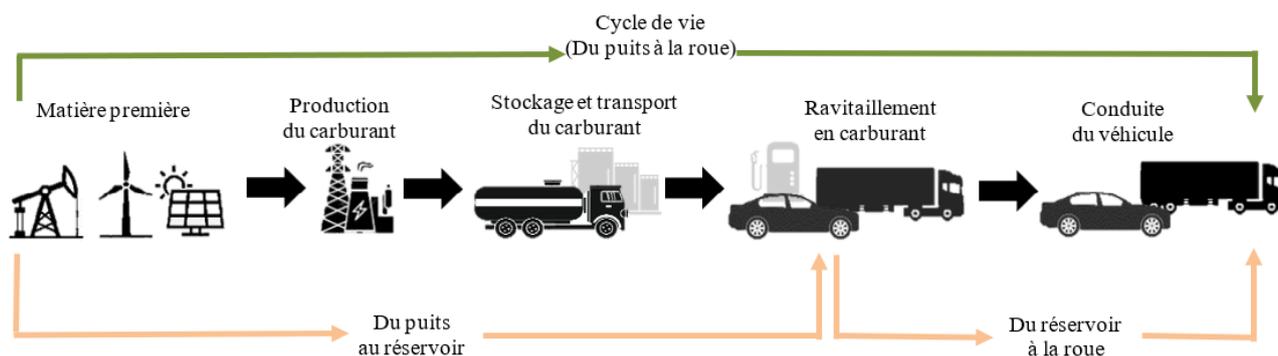
a) **Gains d'efficacité** : une meilleure efficacité de la logistique, des véhicules et des conducteurs à l'aide de technologies et d'approches éprouvées peut diminuer les émissions de CO₂ des transports routiers commerciaux de 50 % environ ;

b) **Carburants de remplacement** : de nouveaux carburants sont également nécessaires. La grande diversité des besoins en matière de transport dans le monde signifie qu'il faudra recourir à tous les types de carburants de remplacement pendant la période de transition allant jusqu'en 2050, notamment l'électricité, l'hydrogène et les carburants neutres en carbone pour les moteurs à combustion interne, tels que les biocarburants et les électrocarburants.

Une approche neutre sur le plan technologique est essentielle. Des incitations commerciales sont à prévoir pour accélérer l'introduction de technologies propres et limiter les coûts initiaux élevés des nouveaux investissements, en particulier pour les petites et moyennes entreprises de transport. Une infrastructure adaptée aux carburants de remplacement est à mettre en place ;

c) Mobilité collective : la réduction des émissions de CO₂ due aux gains d'efficacité et aux carburants de remplacement devrait être soutenue par le recours aux transports collectifs (autobus et autocars, par exemple), plutôt qu'aux transports individuels.

7. Il est essentiel de suivre l'évolution des émissions de CO₂ au fil du temps pour parvenir à la neutralité carbone. La méthode de calcul à appliquer est celle du « puits à la roue » (de l'extraction à l'alimentation du moteur). Un véhicule à émission zéro ne l'est pas vraiment tant que sa source d'énergie n'est pas neutre en carbone.



8. Pour développer les solutions pragmatiques existant en matière de décarbonation, il faut une coordination à l'échelle mondiale et des décideurs à l'esprit ouvert, dotés d'une ferme volonté politique de rupture. La double démarche envisagée requiert dès à présent une action sur tous les fronts, qui suppose à la fois des gains d'efficacité et la mise au point de carburants de remplacement.

Annexe VII

Contribution de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) à la neutralité carbone à l'horizon 2050

1. L'OICA tient à contribuer à la définition de la note sur les contributions et observations du GRPE/WP.29 concernant le plan général de la stratégie du CTI relative aux changements climatiques et le rapport biennal, en faisant part de certains avis recueillis auprès des membres de l'association.
2. Elle entend proposer quelques objectifs prioritaires et conditions préalables pour l'électrification et les systèmes de propulsion de remplacement, en vue d'accroître les avantages environnementaux qui en découlent.
3. Il serait souhaitable que le CTI se concentre sur ce qui suit :
 - a) Mise en place d'infrastructures publiques et privées en parallèle à l'adoption des véhicules électriques ;
 - b) Interopérabilité permettant à l'utilisateur de bénéficier d'une expérience transparente en matière de recharge des voitures, suivant des normes communes ;
 - c) Recharge bidirectionnelle, en particulier pour les véhicules utilitaires légers :
 - i) ce qui contribuera à améliorer l'efficacité du réseau de distribution d'électricité en réduisant les pics de charge ;
 - ii) ce qui permettra d'augmenter la part des sources d'énergie renouvelables dans la production d'énergie ;
 - iii) selon des réglementations et des normes harmonisées, fondées sur des modes d'utilisation et des modèles économiques clairement définis, pour assurer l'intégration des véhicules électriques dans le réseau ;
 - d) Utilisation de tous les carburants de remplacement neutres en carbone – en particulier pour les véhicules utilitaires lourds – capables de réduire l'empreinte carbone, en envisageant aussi l'utilisation d'hydrogène décarboné et le développement correspondant d'infrastructures appropriées ;
 - e) Promotion de solutions de mobilité différentes et établissement d'une communication efficace entre différents groupes de travail, élément essentiel pour concevoir des systèmes de transport durables et pour parvenir à des réductions notables des émissions de gaz à effet de serre.
4. L'OICA recommande également d'accorder une attention particulière aux travaux réalisés par le groupe de travail de l'analyse du cycle de vie des véhicules automobiles (A-LCA) sous l'égide de la CEE : il est urgent de prévoir des lignes directrices internationales globales pour la méthode d'analyse du cycle de vie des véhicules (ACV), en évitant toute nouvelle approche nationale non conforme à cette activité de la CEE. La décarbonation effective des produits automobiles nécessite une coopération tout au long de la chaîne de valeur, ce qui requiert une méthode d'ACV pratique faisant l'objet d'une harmonisation à l'échelle internationale, y compris une définition de la responsabilité de chaque partie prenante à telle ou telle étape du cycle de vie de ces produits.
5. Une des autres observations à faire, du point de vue de l'OICA, concerne la question de la réduction de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds.
6. L'OICA a tenté dans le passé d'appeler l'attention du GRPE sur l'importance de procédures harmonisées à établir dans le cadre de la CEE, en proposant la création d'un groupe de travail informel chargé d'élaborer un règlement technique mondial relatif aux méthodes de mesure.
7. Malheureusement, aucune des parties contractantes n'ayant entre-temps manifesté le désir d'assumer la responsabilité d'une telle activité, la question, quoique figurant toujours à l'ordre du jour du GRPE, n'a pas trouvé de débouché concret.

8. Il est à espérer que la présente contribution apportée au CTI sur la nécessité d'harmoniser les normes de consommation de carburant des véhicules lourds remédiera à un tel état de choses et facilitera les activités d'harmonisation au niveau intergouvernemental.

9. Une dernière observation est à formuler sur la question des moyens d'améliorer l'efficacité des procédures d'homologation.

10. L'OICA constate que de nouveaux essais ne cessent d'être ajoutés, mais qu'il est très rare que certains soient supprimés, même lorsqu'ils sont largement dépassés.

11. Le recours accru à des procédures de substitution (comme dans le cas du niveau 1a du Règlement ONU n° 154, par exemple) pourrait améliorer l'efficacité de l'homologation de type et réduire ainsi les émissions de gaz à effet de serre liées au processus d'homologation.

12. On trouvera plus d'informations dans le document de synthèse de l'OICA sur la neutralité carbone à l'horizon 2050 : <https://www.oica.net/wp-content/uploads/OICA-Position-Paper-on-Carbon-Neutrality-by-2050-NOV2022.pdf>.
