



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Soixante-dix-huitième session**

Genève, 23-26 février 2016

Point 4 d) iii) de l'ordre du jour provisoire

Questions stratégiques de nature horizontale :**Environnement, changements climatiques et transports****Effets des changements climatiques sur les réseaux****de transport internationaux et mesures****d'adaptation nécessaires****Les changements climatiques et le rôle du Comité
des transports intérieurs****Note du secrétariat***Résumé*

Le 12 décembre 2015, les représentants de 195 pays ont conclu l'accord historique de Paris sur le climat, qui vise à maintenir l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre responsables du réchauffement de la planète au-dessous de 2 °C et à tendre vers 1,5 °C d'augmentation.

Dans le même temps, d'après le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), le secteur des transports a généré en 2010 23 % de l'ensemble des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) liées à la consommation d'énergie, dont plus des trois-quarts étaient imputables aux transports intérieurs.

Compte tenu de cette évolution décisive et de ces données, le Comité souhaitera peut-être procéder à un échange de vues sur les moyens d'intensifier ses travaux relatifs au climat et de renforcer sa contribution à l'action menée au niveau mondial pour lutter contre les changements climatiques et pour améliorer la résilience des systèmes et réseaux de transport aux niveaux local, national et international.



I. Introduction

1. Le 12 décembre 2015, les représentants de 195 pays réunis à l'occasion de la vingt et unième session de la Conférence des Parties (COP21) à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) ont conclu un accord historique sur le climat (l'Accord de Paris) dans lequel, pour la première fois, presque tous les pays s'engagent à adopter des mesures d'atténuation des changements climatiques et d'adaptation à ces changements. Aux termes de l'accord, les nations s'engagent à :

« Contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels et [...] poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation des températures à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels, étant entendu que cela réduirait sensiblement les risques et les effets des changements climatiques; » (Art. 2.1 a))

et à :

« [Renforcer] les capacités d'adaptation aux effets néfastes des changements climatiques et [promouvoir] la résilience à ces changements et un développement à faible émission de gaz à effet de serre, d'une manière qui ne menace pas la production alimentaire; » (Art. 2.1 b)).

2. L'accord de Paris sur le climat repose sur les contributions prévues déterminées au niveau national. Certains pays s'emploient uniquement à réduire les émissions de carbone, alors que d'autres prévoient également des mesures d'adaptation. Les pays seront appelés à se réunir tous les cinq ans à partir de 2020, et à produire des plans actualisés pour réduire davantage les émissions.

3. Les transports jouent un rôle non négligeable et de plus en plus important dans les changements climatiques. Selon les derniers chiffres du GIEC, le secteur des transports a généré en 2010 23 % de l'ensemble des émissions de CO₂ liées à la consommation d'énergie, dont plus des trois-quarts étaient imputables aux transports intérieurs, 72,06 % des émissions du secteur des transports (soit plus de 16 % du total des émissions de CO₂) étant le fait des seuls transports routiers (UNFCCC, 2015).

4. Il est évident qu'il sera impossible d'atteindre l'objectif des 2 °C ou celui, plus ambitieux, de 1,5 °C sans une amélioration de l'efficacité énergétique des transports intérieurs, en particulier des transports routiers. Cette situation crée de nombreux défis et ouvre de multiples perspectives pour le Comité des transports intérieurs (CTI) et pour la CEE dans son ensemble.

5. Le CTI contribue à l'atténuation des changements climatiques et à l'adaptation à ces changements conformément aux dispositions de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et du Protocole de Kyoto, ainsi qu'aux décisions de la Commission économique pour l'Europe et du CTI. L'annexe du présent document présente un résumé des mandats et des décisions en rapport avec les travaux du CTI.

6. Les mesures visant à améliorer la qualité de vie et à contribuer au développement durable de la région, notamment en ce qui concerne l'atténuation des changements climatiques et l'adaptation à ces changements, sont au coeur des travaux du CTI et constituent les principaux objectifs de son programme de travail et de ses cadres stratégiques. On trouvera au chapitre suivant une vue d'ensemble des activités du Comité liées au climat.

II. Activités du Comité des transports intérieurs liées aux changements climatiques

7. Le CTI et ses organes subsidiaires agissent sur l'adaptation aux changements climatiques et l'atténuation de ces changements en adoptant des mesures de réglementation, d'analyse, d'élaboration des politiques, d'assistance technique et de renforcement des capacités.

8. Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) a élaboré des normes d'application mondiale qui visent à améliorer la performance environnementale et la sécurité des véhicules. Il est en train d'envisager, pour le secteur automobile, des stratégies applicables jusqu'en 2040 qui pourraient englober :

a) L'amélioration du rendement énergétique et l'accroissement du recours aux biocarburants durables, en tant qu'objectif à court terme (2015);

b) La mise au point et l'introduction sur le marché des véhicules hybrides modulaires, en tant qu'objectif à moyen terme (2015-2025);

c) La mise au point et l'introduction sur le marché des véhicules électriques, en tant qu'objectif à long terme (2025-2040).

9. Le rapport sur les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux a été élaboré par le Groupe d'experts créé pour étudier cette question précise dans le cadre du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5). Il détermine les éléments des infrastructures et des services de transport qui seront probablement les plus touchés. Pour dresser un tableau aussi actuel que possible de la situation, le rapport passe en revue les initiatives nationales, les études de cas et les projets de recherche, ainsi que les données d'expérience concernant les mesures d'adaptation spécifiques à divers modes de transport. À partir de là, il recense les meilleures pratiques prévues dans les politiques nationales de gestion des risques et de renforcement de la capacité d'adaptation. Par exemple, les infrastructures et services de transport côtiers, qu'il s'agisse des ports ou d'autres installations de navigation côtière, seront fortement touchés par une élévation moyenne du niveau des mers, une hausse de la température de l'eau, une intensité accrue des tempêtes et des ondes de tempêtes et des modifications potentielles du régime des vagues.

10. Le projet relatif aux futurs systèmes de transport intérieur (projet ForFITS) a été achevé en 2013. Il était financé par le Compte de l'ONU pour le développement et géré par les cinq commissions régionales de l'ONU, la CEE étant le principal organisme d'exécution. Cet outil permet d'évaluer les scénarios relatifs aux transports intérieurs et les choix en matière de politique des transports dans le but de réduire les émissions de CO₂ dans le secteur des transports. Il permet de faire des projections des activités de transport, de la consommation d'énergie et des émissions de CO₂ « du puits de pétrole aux routes du véhicule » sur des périodes définies par l'utilisateur. L'outil ForFITS aide les gouvernements et les municipalités à évaluer la quantité de CO₂ émise selon les modes de transport intérieurs. L'élaboration de scénarios permet ensuite de sélectionner les politiques de transport les plus adaptées et d'élaborer un plan d'atténuation. Les pays pilotes sont les suivants : Chili, Éthiopie, France, Hongrie, Monténégro, Thaïlande et Tunisie, São Paulo et Lyon étant des villes pilotes. Il est prévu que l'outil ForFITS soit régulièrement utilisé dans les études de la performance environnementale du secteur des transports au niveau national ou municipal. Une collecte de données a été lancée à l'échelle de la CEE afin d'utiliser cet outil pour analyser les liens entre les activités de transport et les politiques de développement durable. Les résultats du projet sont notamment les suivants :

- a) Un rapport de situation mondial sur les émissions de CO₂ dues aux transports intérieurs, qui contient des informations sur les statistiques, les politiques nationales d'atténuation et les outils de modélisation;
- b) L'élaboration de l'outil ForFITS pour l'évaluation des émissions de CO₂ provenant des transports intérieurs, comprenant un manuel d'utilisation détaillé, disponible et téléchargeable gratuitement sur le site Web de la CEE;
- c) Des ateliers régionaux et nationaux de sensibilisation et de renforcement des capacités, ainsi que des séminaires de formation à l'utilisation de l'outil ForFITS;
- d) Des études portant sur l'application de ForFITS dans la ville de Kaunas (2014), ainsi qu'en Géorgie (2014), en Lituanie (2014), au Bélarus (2015) et au Tadjikistan (2015).

III. Défis restant à surmonter et perspectives

11. Bien que les transports aériens et maritimes contribuent dans une proportion bien moindre aux émissions de CO₂ que les transports intérieurs, des mesures énergiques ont été prises afin d'améliorer l'efficacité énergétique de ces modes de transport. Le secteur des transports intérieurs doit relever son niveau d'ambition. Le Comité est invité à examiner le rôle qu'il souhaite jouer et les mesures qu'il juge nécessaire de prendre.
12. L'adaptation aux changements climatiques des réseaux et systèmes de transport reste un domaine d'étude et d'analyse ayant de profondes répercussions aux niveaux international, national et local. Les contributions prévues déterminées au niveau national joueront très probablement un rôle important dans la promotion des mesures de lutte contre les changements climatiques dans le secteur des transports. La demande de plans nationaux d'adaptation aux changements climatiques est en augmentation.
13. Dans ce contexte, la demande d'échange de bonnes pratiques et de solutions sur mesure connaît une hausse rapide. On observe également un accroissement de la demande d'élaboration d'outils d'adaptation aux changements climatiques pouvant aider les responsables politiques à prendre des décisions en connaissance de cause. Le Comité voudra peut-être réfléchir aux résultats qu'il attend de son groupe d'experts (WP.5).
14. Les accords de la CEE sur les infrastructures ne sont pas encore adaptés aux nouvelles réalités et portent exclusivement sur l'incidence des infrastructures sur l'environnement, et non sur la relation de causalité inverse, c'est-à-dire l'adaptation des infrastructures à l'environnement. Le Comité souhaitera peut-être examiner cette question, donner des orientations aux groupes de travail chargés des accords sur les infrastructures, à savoir l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) et l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), et leur indiquer les résultats qu'il attend de leurs travaux.
15. Le Comité des transports intérieurs ayant déjà fourni un cadre des plus utiles pour faciliter l'identification et l'élaboration de pratiques optimales pour la recherche de solutions efficaces en matière de climat et y contribuer, il souhaitera peut-être procéder à un échange de vues sur les questions évoquées plus haut et étudier les moyens de contribuer au renforcement de la résilience des systèmes et réseaux de transport nationaux et internationaux.

Annexe

Mandats présentant un intérêt particulier au regard des travaux du Comité des transports intérieurs relatifs aux changements climatiques

I. Mandats relevant de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC)

A. Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques

Article 4 Engagements

1. Toutes les Parties, tenant compte de leurs responsabilités communes mais différenciées et de la spécificité de leurs priorités nationales et régionales de développement, de leurs objectifs et de leur situation :

(...)

c) Encouragent et soutiennent par leur coopération la mise au point, l'application et la diffusion – notamment par voie de transfert – de technologies, pratiques et procédés qui permettent de maîtriser, de réduire ou de prévenir les émissions anthropiques des gaz à effet de serre non réglementés par le Protocole de Montréal dans tous les secteurs pertinents, en particulier y compris ceux de l'énergie, **des transports**, de l'industrie, de l'agriculture, des forêts et de la gestion des déchets;

B. Protocole de Kyoto

Article 2

1. Chacune des Parties visées à l'annexe I, pour s'acquitter de ses engagements chiffrés en matière de limitation et de réduction prévus à l'article 3, de façon à promouvoir le développement durable :

a) Applique et/ou élabore plus avant des politiques et des mesures, en fonction de sa situation nationale, par exemple les suivantes :

vii) Adoption de mesures visant à limiter ou à réduire les émissions de gaz à effet de serre non réglementés par le Protocole de Montréal **dans le secteur des transports**;

Article 10

Toutes les Parties :

(...)

b) Élaborent, appliquent, publient et mettent régulièrement à jour des programmes nationaux et, là où il y a lieu, régionaux, contenant des mesures destinées à atténuer les changements climatiques et des mesures destinées à faciliter une adaptation appropriée à ces changements :

i) Ces programmes devraient concerner notamment les secteurs de l'énergie, **des transports** et de l'industrie ainsi que l'agriculture, la foresterie et la gestion des déchets. En outre, les technologies d'adaptation et les méthodes visant à

améliorer l'aménagement de l'espace permettraient de mieux s'adapter aux changements climatiques;

II. Décisions du Comité des transports intérieurs sur les changements climatiques

A. Soixante-dix-septième session (Genève, 24-26 février 2015)

Décision 10

S'est félicité des activités menées pour aider les gouvernements à atténuer les effets nocifs des transports pour l'environnement, par exemple les progrès accomplis dans l'application de l'instrument relatif aux futurs systèmes de transport intérieur (projet ForFITS) dans la ville de Kaunas (Lituanie) et au niveau national en Lituanie et Géorgie; **a demandé** au secrétariat de diffuser largement les résultats de ces activités; et **a encouragé** les gouvernements qui souhaitaient apporter une contribution mais qui n'avaient pas encore envoyé au secrétariat leurs données vérifiées pour l'étude régionale à le faire avant la fin 2015.

Décision 11

A fait le point sur les résultats obtenus et les futurs plans concernant l'utilisation et le développement du projet ForFITS et **a demandé** l'élaboration d'une publication recensant les études de cas menées dans le cadre de ce projet, qui refléterait les progrès accomplis dans l'élaboration et l'application de l'outil ForFITS aux échelons régional, sous-régional, national et municipal, tout mettant en lumière les principales conclusions et réalisations.

Décision 12

Compte tenu de l'actualité et de la pertinence de cet outil pour le développement durable ainsi que de la portée et de l'utilité des améliorations qu'il est proposé d'y apporter, **a encouragé** les administrations nationales et urbaines à tirer parti de l'utilisation et de l'élaboration de l'outil ForFITS et à y contribuer.

Décision 13

A décidé d'appuyer la poursuite, pour une durée de deux ans, des travaux du Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux conformément aux textes réglementaires de la CEE, sous réserve de l'approbation du Comité exécutif et sur la base du mandat figurant dans le document ECE/TRANS/2015/6; a également **approuvé** le changement de nom du Groupe d'experts, désormais dénommé « Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux et les nœuds de transport »; et **a demandé** que le secrétariat veille à ce que tous les documents des réunions du groupe en 2015 (juin et octobre) et 2016, tels que les ordres du jour, les rapports et les documents officiels, soient publiés en temps voulu dans les trois langues officielles de la CEE.

Décision 14

A noté que la vingt et unième Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques (COP21) se tiendra à Paris du 30 novembre au 11 décembre 2015 en vue de parvenir à un accord juridiquement contraignant et universel sur le climat; et **a**

demandé au secrétariat d'étudier les synergies et les contributions qu'il serait possible d'apporter à cet important événement.

Décision 17

A exprimé l'espoir que le secteur transport du PPE-TSE soit renforcé; à cette fin, **a constaté avec satisfaction** que le Comité directeur du PPE-TSE a donné son accord à l'utilisation des analyses ForFITS dans les pays et les villes qui accueilleront les ateliers annuels du PPE-TSE; **a demandé** au secrétariat de continuer à développer de telles synergies; et, afin de renforcer la présence du secteur des transports dans cette coopération multisectorielle, **a invité** ses États membres à nommer des coordonnateurs nationaux pour le PPE-TSE et à en communiquer les coordonnées au secrétariat.

B. Soixante-seizième session (Genève, 25-27 février 2014)

Décision 8

S'est montré satisfait de la réalisation du projet mondial relatif aux futurs systèmes de transport intérieur (projet ForFITS), financé à l'aide du Compte de l'ONU pour le développement et mis en œuvre conjointement avec toutes les autres commissions régionales de l'ONU; compte tenu des résultats de ce projet, de son actualité et de sa pertinence pour le développement durable, **a estimé** que ce projet devait être présenté à l'Assemblée générale; et **a demandé** qu'un gouvernement se porte volontaire pour jouer le rôle de chef de file et parrainer un rapport sur ce projet.

Décision 9

A accueilli avec satisfaction le résultat des travaux menés par le Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux et son rapport final; **a entériné** les principales recommandations de ce rapport selon lesquelles les stratégies efficaces d'adaptation au changement climatique doivent se fonder sur une parfaite connaissance et une cartographie systématique des vulnérabilités du secteur des transports face aux changements climatiques, ainsi que sur une capacité d'adaptation à ces changements¹; **a instamment prié** le secrétariat de diffuser la version complète imprimée du rapport final dès que possible; **a invité** la CEE à renforcer sa coopération notamment avec la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et le Cadre mondial pour les services climatologiques (GFCS) au sein de l'Organisation météorologique mondiale; et **a demandé** au Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) d'examiner la question de l'élargissement du mandat du Groupe d'experts ainsi que celle des orientations à donner aux futurs travaux, de revoir les dispositions du mandat du Groupe et de rendre compte à ce sujet à la prochaine session du Comité, pour approbation.

C. Soixante-quinzième session (Genève, 26-28 février 2013)

Décision 25

A pris note de l'évolution en 2012 du projet financé par le Compte de l'ONU pour le développement et visant à mettre au point et utiliser un instrument de

¹ Les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements pour ce qui concerne les réseaux de transport internationaux.

surveillance et d'évaluation pour les futurs systèmes de transport intérieur (projet ForFITS), un accent particulier étant mis sur les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) et l'évaluation de l'impact des politiques destinées à faciliter l'atténuation des effets des changements climatiques; **a pris note** de la prochaine diffusion d'une version améliorée de l'instrument ForFITS (prévue pour fin mars 2013), qui sera suivie par l'établissement et la publication d'un manuel d'utilisation; et **a encouragé** tous les pays à s'impliquer dans la phase pilote du modèle, de même que dans les ateliers de développement des capacités et de sensibilisation qui seront organisés en 2013.

Décision 26

A pris note des résultats des trois réunions du Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux et des conclusions et recommandations de la Conférence sur l'adaptation des réseaux de transport internationaux aux changements climatiques, qui s'est tenue à Alexandroupolis (Grèce) les 25 et 26 juin 2012; **a rappelé** son intérêt pour le sujet et **a demandé** au secrétariat d'établir une publication ou un rapport complet et analytique.

D. Soixante-quatorzième session (Genève, 28 février-1^{er} mars 2012)

Décision 4

A accueilli avec satisfaction et **encouragé** l'organisation prochaine d'une réunion internationale d'experts pour les futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS) qui peut contribuer à la réduction des émissions de CO₂.

E. Soixante-treizième session (Genève, 1^{er}-3 mars 2011)

Décision 2

A décidé de créer, pour une durée de deux ans, un groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements en ce qui concerne les réseaux de transport internationaux, conformément au mandat énoncé dans l'annexe du document ECE/TRANS/WP.5/48, et **a demandé** à son président de soumettre cette proposition au Comité exécutif (EXCOM) pour approbation.