

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

Genève, 25-28 février 2020

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

Défis environnementaux à la viabilité des transports intérieurs**Projet de document de réflexion pour le débat général de haut niveau sur le thème des défis environnementaux à la viabilité des transports intérieurs****Note du secrétariat***Résumé*

On trouvera dans le présent document une réflexion sur le thème du débat général de haut niveau, à savoir les défis environnementaux à la viabilité des transports intérieurs, et un aperçu des grandes questions qui se posent à ce sujet. On y trouvera également des informations sur les activités, manifestations parallèles et autres manifestations prévues à cette occasion. À sa réunion de juin 2019, le Bureau du Comité des transports intérieurs a décidé que les tables rondes de la première journée de la quatre-vingt-deuxième session du Comité porteraient sur ce thème. Le débat de haut niveau s'achèvera par l'adoption d'une déclaration du Comité intitulée « Des solutions plus efficaces dans les transports intérieurs pour relever les défis climatiques et environnementaux mondiaux : appel commun à une action universelle ».

I. Cadre d'action**Contexte et perspectives générales**

1. Cinq ans après la signature de l'Accord de Paris sur le climat et l'adoption des objectifs de développement durable par l'Assemblée générale des Nations Unies, les changements climatiques et les défis environnementaux demeurent un obstacle d'ordre mondial dont les manifestations négatives, qu'il s'agisse de la dégradation des infrastructures, de la réduction des capacités d'accès et de connexion et de la sécurité routière, entre autres, peuvent être observées dans chaque région du monde. Il est probable que les populations défavorisées et vulnérables, notamment les minorités, les autochtones, les femmes et les populations dépendant économiquement des produits de l'agriculture et



de la pêche, continueront à subir les conséquences incommensurables d'une action insuffisante dans ce domaine.

2. Parallèlement à cela, les transports intérieurs sont une des causes des changements climatiques et sont perturbés par ceux-ci, qui découlent en partie de l'empreinte carbone non négligeable du secteur. En faisant en sorte que les transports soient plus écologiques et plus économes en énergie, on peut obtenir des réductions importantes des émissions de carbone du secteur, ce qui atténue les effets les plus perniciose des changements climatiques et réduit la probabilité que ceux-ci perturbent les transports.

3. Le Comité des transports intérieurs (CTI) ne peut pas être mieux placé pour contribuer à la recherche de solutions qui permettraient de réduire considérablement les émissions et limiter ainsi l'augmentation moyenne de la température dans le monde à moins de 1,5 °C. Dans ce contexte, les solutions proposées à la conférence devraient aboutir à des résultats réels et concrets.

II. Débat général de haut niveau sur le thème des défis environnementaux à la viabilité des transports intérieurs

4. Conformément aux recommandations du Comité et aux résultats des discussions au sein du Bureau, le débat d'orientation portera sur le thème général des défis environnementaux à la viabilité des transports intérieurs. Ce thème invitera à engager une réflexion sur les réalisations du Comité dans le passé, ses réalisations actuelles et ses perspectives, tout en mettant en lumière ce qu'il apporte et en soulignant son potentiel pour l'avenir.

5. Le projet de programme pour le mardi 25 février 2020 est le suivant :

- a) Déclarations liminaires et lancement de la publication sur l'adaptation aux changements climatiques ;
- b) Discours d'orientation sur l'importance qu'il y a à relever les défis environnementaux dans le secteur des transports et le rôle du Comité dans la recherche de solutions ;
- c) Trois tables rondes thématiques réunissant chacune 5 participants au maximum et suivies d'interventions programmées dans l'assistance ;
- d) La conférence se terminera par l'adoption de la déclaration du Comité des transports intérieurs.

A. Ouverture du débat, lancement de la publication sur les changements climatiques et discours d'orientation

6. Les déclarations liminaires habituelles seront suivies du lancement officiel d'une publication inédite sur l'adaptation aux changements climatiques. Viendra ensuite un discours d'orientation sur la nécessité impérieuse de trouver et de promouvoir des solutions efficaces aux défis climatiques et environnementaux à la viabilité des transports intérieurs, tout en tenant compte des questions qui peuvent se poser au moment d'adapter les systèmes de transport aux changements climatiques. Le discours mettra également l'accent sur le rôle stratégique du Comité dans la mise en place d'une plateforme de coopération très ouverte, qui pourra servir à concevoir des solutions harmonisées et à renforcer la collaboration internationale. L'amélioration de la performance environnementale des transports et l'amélioration de l'accessibilité, de l'efficacité et de la sécurité des systèmes de transport terrestre sont d'une importance capitale pour atteindre les objectifs de développement durable d'ici à 2030. Le CTI a fait la démonstration de sa longue et fructueuse expérience des résultats concrets et positifs qui peuvent être obtenus en œuvrant en partenariat avec un large éventail de parties prenantes des secteurs public et privé. Un engagement ferme en faveur de transformations audacieuses nécessaires des systèmes de transport terrestre existants s'impose pour faire face aux changements climatiques et apporter des avantages sensibles aux populations dans leur quotidien et leurs activités économiques.

B. Tables rondes

7. Trois tables rondes de haut niveau seront ensuite proposées sur des questions de politique et de réglementation essentielles, en relation directe avec le défi de la prise en compte plus large, dans les travaux du CTI et de ses organes subsidiaires, des préoccupations relatives à l'environnement et des changements climatiques. Les thèmes de ces tables rondes sont les suivants :

a) Changements climatiques : le rôle des transports intérieurs durables dans la réduction des émissions et l'adaptation ;

b) Comment les innovations dans les transports peuvent-elles répondre efficacement aux défis environnementaux et climatiques ?

c) La coopération internationale au service des solutions climatiques et environnementales et le rôle du CTI en tant que plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs.

8. Chaque table ronde accueillera 5 participants de haut niveau au plus.

9. Le débat sera conduit par un animateur durant 60 minutes environ et débutera par de brèves déclarations des participants (5 à 7 minutes). Ces déclarations seront suivies d'interventions de haut niveau de membres de l'assistance (3 minutes au maximum par intervention). Les déclarations et les interventions seront suivies d'échanges ouverts à tous.

1. Table ronde I : Changements climatiques : le rôle des transports intérieurs durables dans la réduction des émissions et l'adaptation

10. Les participants à cette table ronde aborderont les réalités associées aux changements climatiques et aux phénomènes météorologiques extrêmes, et les contraintes correspondantes sur l'intégrité et la sécurité de tous les systèmes de transport intérieur relevant de la compétence du Comité, à savoir les transports ferroviaire, routier, fluvial et intermodal. S'agissant de cette menace existentielle pour l'humanité, le CTI doit lutter sur deux fronts connexes. Premièrement, cet organe a un rôle singulier à jouer sur le plan de la réglementation par rapport aux efforts menés par les États Membres dans le monde pour réduire les émissions. Deuxièmement, il doit jouer un rôle de premier plan dans l'aide apportée à ses membres pour qu'ils adaptent tous leurs systèmes de transport intérieur aux changements climatiques qui se font déjà sentir.

11. Selon les statistiques sur les émissions de CO₂ de l'Agence internationale de l'énergie (AIE), les transports et la production d'électricité et de chaleur sont à l'origine des deux tiers des émissions totales de CO₂ et sont responsables à parts égales de la quasi-totalité de l'accroissement au niveau mondial des émissions depuis 2010. On estime que 28 % de toutes les émissions de gaz à effet de serre liées à l'énergie proviennent des transports, le transport routier étant le principal producteur. Si aucune réduction n'a lieu, les émissions doubleront d'ici à 2050. Or, pour limiter l'augmentation des températures moyennes dans le monde à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels, il faudrait, selon un rapport de 2018 du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), que la part d'énergie finale à faibles émissions dans le secteur des transports soit de 35 à 65 % en 2050, contre seulement 5 % en 2020. En tant qu'organisme mondial de réglementation, le CTI administre et élabore des conventions et des accords qui apportent des solutions innovantes à ce problème. Est-ce suffisant, toutefois ?

12. Le CTI doit aussi jouer un rôle moteur dans la facilitation de l'adaptation du secteur des transports. Dans son rapport spécial de 2019, intitulé Climate Change and Land (Les changements climatiques et les terres), le GIEC a mis en évidence l'effet perturbateur des phénomènes météorologiques extrêmes sur l'infrastructure de la chaîne d'approvisionnement alimentaire. Les inondations, les tremblements de terre et les dommages causés aux routes par les vagues de chaleur et d'autres phénomènes météorologiques peuvent bloquer des voies de transit importantes et conduire à l'insécurité individuelle et économique. Ces problèmes doivent être pris en compte à l'avance dans les activités et les produits du CTI. Cela est particulièrement important pour les pays en développement, qui doivent à la fois supporter les conséquences des changements

climatiques et s'accommoder de systèmes de transport qui dans certains cas sont déjà mal adaptés aux phénomènes météorologiques extrêmes.

13. Les participants à la table ronde se pencheront sur la question des changements climatiques et sur la nécessité de réduire les émissions dans le secteur des transports. Ils aborderont également les problèmes particuliers que ces changements posent pour les systèmes de transport et débattront des adaptations requises pour faire face à cette situation dans le monde. Quelles sont les meilleures pratiques de réduction des émissions dans le secteur des transports ? Comment le CTI peut-il promouvoir ou faire progresser le recours à des carburants de substitution ou à d'autres modes de transport ? Quelles adaptations s'imposent pour faire face aux perturbations dans les transports dues à des phénomènes météorologiques extrêmes et comment faire en sorte qu'elles tiennent compte des différences liées à la géographie, aux ressources et aux besoins des personnes et des lieux touchés ?

2. Table ronde II : Comment les innovations dans les transports peuvent-elles répondre efficacement aux défis environnementaux et climatiques ?

14. Les participants à la deuxième table ronde prendront appui sur les considérations de la première et se concentreront sur les innovations requises pour relever les défis environnementaux et climatiques. Ils examineront les réponses politiques apportées aux évolutions technologiques et les conditions de la mise en place d'un environnement propice à l'innovation, ainsi que la manière dont le CTI peut fournir un appui réglementaire à l'échelon international. Les questions pertinentes sont les suivantes, entre autres : évoluer plus rapidement vers des transports plus écologiques sur les routes, mais aussi dans d'autres modes de transport terrestre ; l'utilisation croissante de la conduite automatique et des véhicules autonomes et les effets sur la sécurité routière ; les systèmes de transport intelligents et le recours croissant aux technologies de l'information et de la communication ; et les avantages et les défis liés aux innovations technologiques.

15. Selon les estimations actuelles de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) en ce qui concerne les effets sur la santé de la pollution de l'air ambiant, on compte 4,2 millions de décès prématurés dans le monde, principalement dus à des maladies cardiaques, aux accidents vasculaires cérébraux, aux bronchopneumopathies chroniques obstructives, au cancer du poumon et aux infections aiguës des voies respiratoires chez les enfants. D'après les données disponibles sur les sources d'émission de polluants atmosphériques, les politiques de réduction devraient cibler plusieurs secteurs, dont le transport routier motorisé. En outre, les émissions sonores, dont celles du transport routier motorisé, sont de plus en plus souvent considérées comme un risque pour la santé. Un bruit excessif nuit gravement à la santé humaine.

16. Bien que les émissions de polluants atmosphériques produites par les transports aient généralement diminué au cours des deux dernières décennies, en raison de règlements beaucoup plus stricts sur les véhicules résultant des travaux du Comité et de ses organes subsidiaires, le problème persiste et il faut aller plus loin.

17. L'appel urgent lancé dans le cadre du Programme 2030 en faveur d'une action contre la pollution atmosphérique n'est pas une surprise. Parmi les cibles des objectifs de développement durable en lien avec la pollution de l'air ambiant figurent celles-ci :

- La cible 3.9, qui est une réduction substantielle des décès et des maladies dus à la pollution de l'air.
- La cible 11.2, qui consiste à assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable.
- La cible 11.6, qui consiste à réduire l'impact environnemental des villes en y améliorant la qualité de l'air.

18. Les travaux du CTI favorisent l'innovation de deux façons distinctes. Premièrement, le CTI élabore des mécanismes de gouvernance et des accords internationaux juridiquement contraignants qui permettent d'harmoniser divers systèmes et d'établir des relations horizontales, ce qui renforce l'efficacité des systèmes de transport et les rend plus écologiques. Deuxièmement, le Comité encourage la mise au point et l'adoption de

nouvelles technologies plus écologiques. Ces deux processus se complètent et se renforcent mutuellement de manière à faire du secteur des transports un secteur plus viable sur le plan écologique.

19. Ainsi, le CTI peut jouer un rôle essentiel dans la négociation de normes plus rigoureuses pour le transport motorisé ou dans la promotion du développement de sources d'énergie plus propres.

20. Le CTI a une longue et fructueuse expérience de leader dynamique et a pris acte de la crise climatique à venir dans sa stratégie. Compte tenu de son rôle dans le domaine de la réglementation au niveau mondial, il est permis de penser qu'il serait le mieux placé pour faciliter la transition dans le secteur des transports à l'échelle requise pour lutter contre les crises climatique et environnementale. Les participants à la table ronde devraient s'interroger sur la meilleure façon pour le Comité de faciliter l'innovation. Comment peut-il reconnaître les meilleures pratiques ? Quelles évolutions faudrait-il promouvoir ? Comment le Comité peut-il aider les pays en développement à passer outre des technologies moins efficaces ?

3. **Table ronde III : La coopération internationale au service des solutions climatiques et environnementales et le rôle du CTI en tant que plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs**

21. **Aucun État Membre de l'ONU ne peut à lui seul faire face à la double crise climatique et environnementale.** Cette dernière table ronde apportera une conclusion au débat général de haut niveau en soulignant la nécessité impérieuse d'une coopération internationale renforcée dans la recherche de solutions efficaces en ce qui concerne le climat et l'environnement. Le débat donnera lieu à l'expression des différentes visions et perspectives des principaux décideurs dans le monde en ce qui concerne le rôle des cadres institutionnels et réglementaires internationaux dans l'amélioration de la gouvernance nationale et internationale pour les transports intérieurs, et leur contribution à la réalisation des objectifs de développement durable et du Programme 2030.

22. Des questions de politique générale doivent donc être abordées, compte tenu en particulier de la nécessité de respecter les engagements de réduction des émissions mondiales du secteur des transports, conformément à l'Accord de Paris (COP-21). Les objectifs de développement durable 3 sur la santé, 7 sur l'énergie, 11 sur les villes durables et 13 sur les changements climatiques sont des manifestations directes de la volonté mondiale de s'attaquer à ce problème. Néanmoins, la concrétisation de cette volonté n'a pas encore atteint un niveau suffisant pour qu'on puisse répondre aux espoirs et aux aspirations qui se manifestent dans le monde de génération en génération.

23. Les solutions en matière de gouvernance revêtent une importance capitale dans la réalisation des objectifs de développement durable, et divers organismes et initiatives internationaux ont déjà adopté des cadres ambitieux dans l'espoir d'atténuer les changements climatiques anthropiques. Très récemment, au Sommet des Nations Unies sur le climat de 2019, 65 pays et l'Union européenne se sont engagés à atteindre l'objectif de zéro émission nette d'ici à 2050. L'Union européenne a pour sa part adopté la stratégie « Transports 2050 », qui prévoit des transports sans combustibles fossiles.

24. Depuis sa création en 1947, le Comité des transports intérieurs fournit un cadre de coopération intergouvernementale et de concertation dans l'action visant à faciliter les transports internationaux tout en améliorant leur viabilité et leur performance environnementale. Il n'existe pas de meilleurs témoins des principaux résultats de ses travaux que les 59 accords et conventions des Nations Unies sur les transports relevant du Comité et de ses organes subsidiaires, lesquels constituent une plateforme politique, juridique et technique au service du développement des transports routier, ferroviaire, fluvial et combiné à l'échelon international. Les travaux relatifs aux conventions sont complétés par des moyens d'intervention tels que ForFITS (For Future Inland Transport Systems), qui permettent d'aider les pays à faire des choix éclairés entre les options et les mesures disponibles en matière de politique des transports, sur la base de leur incidence sur la réduction des émissions de CO₂.

25. À sa quatre-vingt-unième session, en 2019, le Comité a adopté sa stratégie jusqu'en 2030, à savoir une stratégie pour des transports intérieurs et une mobilité viables, laquelle a élargi le champ des activités du Comité et en a fait le centre des Nations Unies pour les transports intérieurs, dont les fonctions sont comparables à celles de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Cette stratégie, qui comporte quatre piliers, vise à harmoniser les transports intérieurs afin de promouvoir les transports et la mobilité viables, et offre une réelle possibilité de faire évoluer les systèmes de transport dans le monde entier.

26. Le débat qui aura lieu à cette table ronde a pour but de permettre l'expression des différentes visions et perspectives des principaux décideurs dans le monde en ce qui concerne le rôle des cadres institutionnels et réglementaires internationaux dans l'amélioration de la gouvernance nationale et internationale pour les transports intérieurs, et leur contribution à la réalisation des objectifs de développement durable et à la mise en œuvre du Programme 2030 et de l'Accord de Paris. Il sera l'occasion de réfléchir au rôle du CTI en tant que structure des Nations Unies pour la coopération sur les questions relatives aux changements climatiques et à l'environnement dans les transports intérieurs. Comment le Comité peut-il faciliter l'adhésion aux instruments juridiques qui favorisent la viabilité ? Comment peut-il appuyer l'élaboration de règlements pouvant suivre le rythme des innovations techniques ou des nouvelles informations ? Comment peut-il être attentif aux besoins des pays en développement ou des régions qui ne sont pas affectés de la même façon par les changements climatiques ?

C. Adoption de la déclaration du Comité intitulée « Des solutions plus efficaces dans les transports intérieurs pour relever les défis climatiques et environnementaux mondiaux : appel commun à une action universelle »

27. À la fin de la réunion, les ministres et les chefs de délégation des Parties contractantes seront invités à exprimer leur soutien à la déclaration du CTI intitulée « Des solutions plus efficaces dans les transports intérieurs pour relever les défis climatiques et environnementaux mondiaux : appel commun à une action universelle ». Cette déclaration fait part de l'appel commun en vue d'une action universelle face aux urgences climatique et environnementale, dans des termes qui sont compatibles avec les mandats du Comité. Pour cela, elle reconnaît le rôle pertinent du Comité en tant que source importante des efforts internationaux visant à trouver des solutions aux défis et en appelant les principaux acteurs des transports dans le monde à soutenir, voire soutenir davantage, les travaux du Comité, en tant que centre des Nations Unies pour les transports intérieurs, dans l'intérêt de la communauté mondiale. La déclaration invite surtout les organisateurs d'initiatives intergouvernementales mondiales relatives aux transports, dès la deuxième Conférence mondiale sur le transport durable, à adopter une approche fondamentalement différente en reconnaissant la nécessité impérieuse d'une démarche véritablement globale, associant *tous* les modes de transport intérieur, dans le cadre du Comité des transports intérieurs.

III. Manifestations parallèles de haut niveau prévues

A. Manifestation parallèle de la CEE sur les véhicules d'occasion

28. Cette manifestation parallèle a pour but de mettre en évidence les avantages et les obstacles en ce qui concerne l'accès à des véhicules d'occasion plus sûrs et plus propres, qui contribuent au développement durable des pays et des villes du monde entier. Les principaux avantages que présentent des véhicules d'occasion plus sûrs, plus propres et plus économes en énergie sont l'amélioration de la sécurité routière, la réduction des émissions (climat et qualité de l'air), la réduction de la consommation de carburant et la réduction de divers coûts (soins de santé, services de secours, entretien des véhicules, consommation de carburant, etc.). La manifestation favorisera une meilleure compréhension du rôle que peuvent jouer les véhicules d'occasion dans la réalisation des objectifs nationaux,

régionaux et mondiaux, notamment ceux découlant des objectifs de développement durable, de la Décennie d'action pour la sécurité routière, du Plan-cadre mondial pour la sécurité routière et de l'Accord de Paris sur le climat.

**B. Manifestation parallèle sur la sécurité routière après Stockholm
(16 h 30-18 heures, 25 février 2020)**

29. Cette manifestation parallèle aura pour but de faire le point sur les résultats de la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière et de gagner l'appui des membres du CTI dans les efforts visant à répondre au souhait général d'une action durable face à la crise de la sécurité routière dans le monde. Elle mettra en évidence, notamment, le rôle particulier et le potentiel du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, le rôle mobilisateur de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière et l'action réglementaire internationale du Comité des transports intérieurs en faveur de l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière. La manifestation sera immédiatement suivie d'un cocktail.

Annexe I

Projet de programme pour la semaine (24-28 février 2020)

Lundi 24 février	15 heures-18 heures	Réunion du Bureau du CTI – Salle IX	Manifestation parallèle 1 : manifestation parallèle sur les véhicules d'occasion – Salle XIX
Mardi 25 février	10 heures-13 heures	Débat général de haut niveau du CTI - Salle XIX	
	13 heures-15 heures	Démonstrations par le CTI	Pause déjeuner
	15 heures-16 h 30	Débat général de haut niveau du CTI - Salle XIX (suite)	
	16 h 30-18 heures	Session annuelle du CTI – session restreinte* – Salle XIX (*réservée aux représentants des Gouvernements)	Manifestation parallèle 2 : La sécurité routière après Stockholm – Salle XXIV
	18-20 heures	Cocktail (Palais des Nations)	
Mercredi 26 février	10 heures–13 heures	Session annuelle du CTI – session ordinaire – Salle XIX	
	13 heures-15 heures	Pause	
	15 heures-18 heures	Session annuelle du CTI – session ordinaire (suite) – Salle XIX	
Jeudi 27 février	10 heures–13 heures	Session annuelle du CTI – session ordinaire (suite) – Salle XIX	
	13 heures-15 heures	Pause	
	15 heures-18 heures	Session annuelle du CTI – session ordinaire (suite) – Salle XIX	
Vendredi 28 février	10 heures–13 heures	Session annuelle du CTI – session ordinaire (suite) – Salle XIX	
	13 heures-15 heures	Pause	
	15 heures-18 heures	Réunion du Bureau du CTI – Salle IV	

Annexe II

Projet de programme

Débat général de haut niveau

« Les défis environnementaux à la viabilité des transports intérieurs »

25 février 2020, 10 heures-16 h 30, salle XIX

Palais des Nations, Genève

10 heures-10 h 20	Déclarations liminaires, allocutions de bienvenue et lancement officiel de la publication sur les changements climatiques
10 h 20-10 h 35	Discours d'orientation
10 h 35-11 h 30	Table ronde I : Changements climatiques : le rôle des transports intérieurs durables dans la réduction des émissions et l'adaptation <i>Débat et interventions programmées (3 minutes chacune au maximum)</i>
11 h 30-12 heures	<i>Pause café</i>
12 heures-13 heures	Table ronde II : Comment les innovations dans les transports peuvent-elles répondre efficacement aux défis environnementaux et climatiques ? <i>Débat et interventions programmées (3 minutes chacune au maximum)</i>
13 heures-15 heures	<i>Pause déjeuner et manifestations parallèles/démonstrations</i>
15 heures-16 heures	Table ronde III : La coopération internationale au service des solutions climatiques et environnementales et le rôle du CTI en tant que plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs <i>Débat et interventions programmées (3 minutes chacune au maximum)</i>
16 heures-16 h 15	Annnonce de la déclaration du CTI et déclarations de clôture
16 h 30-18 heures	<i>Manifestation parallèle</i> <i>La sécurité routière après Stockholm : la prochaine décennie</i> [salle XXIV – <u>Attention au changement de salle</u>]
18 heures-20 heures	Réception donnée à l'occasion de la fin de la Décennie d'action pour la sécurité routière et dans la perspective des actions à venir
