



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des statistiques des transports****Soixante-quinzième session**

Genève, 24-26 avril 2024

Point 3 a) de l'ordre du jour provisoire

Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe et organes subsidiaires : Stratégie du Comité des transports intérieurs sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs**Stratégie du Comité des transports intérieurs sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs****Note du secrétariat****I. Introduction**

1. Le présent document donne un aperçu de la contribution du Groupe de travail des statistiques des transports à la Stratégie du Comité des transports intérieurs (CTI) sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs, des activités de collecte de données prévues dans la Stratégie qui sont en rapport avec les travaux du Groupe de travail, ainsi que de leurs conséquences pour les actions futures du Groupe de travail.

2. La contribution du Groupe de travail à la Stratégie du CTI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs (ci-après, la Stratégie) est présentée en annexe. Sa teneur est la même que celle qui figure dans le document soumis au secrétariat du CTI par le Président du Groupe de travail en septembre 2023. Il convient de noter que l'intitulé « Stratégie du CTI en matière d'atténuation des changements climatiques » avait été utilisé à l'époque. Le Groupe de travail avait déjà présenté cette contribution à ses membres en vue d'une consultation informelle. Il est essentiel de souligner que la mise en œuvre des mesures qui sont proposées et qui sont nécessaires pour répondre aux besoins supplémentaires recensés dans la Stratégie dépendra de la disponibilité des ressources.

3. La section II porte sur les éléments concrets de la Stratégie (tels qu'ils figurent dans la version 1 du projet) qui sont plus particulièrement en rapport avec les activités du Groupe de travail. Au cours de la session, le secrétariat fournira des informations sur la version finale de la Stratégie telle qu'elle aura été adoptée par le CTI à sa quatre-vingt-sixième session. En outre, si cela s'avère utile, le secrétariat s'attardera sur d'autres éléments de la Stratégie qui pourraient présenter un intérêt pour le Groupe de travail.



4. La section IV traite de l'incidence des éléments susmentionnés sur les travaux futurs du Groupe de travail. Il est important de noter que le présent document a été établi avant la session du CTI. Toute modification ou actualisation de la Stratégie effectuée après la publication du présent document sera examinée pendant la session du Groupe de travail.

II. Collecte de données prévue dans la Stratégie

5. Dans la Stratégie, la section intitulée « Objectifs stratégiques pour la mise en œuvre par le secteur des transports intérieurs » recense les objectifs suivants :

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

6. Les indicateurs clés de performance recommandés pour le secteur des transports intérieurs aux fins de la surveillance des émissions de gaz à effet de serre et de leurs facteurs déterminants sont notamment les suivants :

- a. Émissions de GES provenant des transports intérieurs (t eq CO₂ par mode) ;
- b. Indicateur de trafic (v.km, p.km, t.km par mode) ;
- c. Intensité carbone (gCO₂/tkm, gCO₂/pkm par mode) ;
- d. Infrastructures de transport existantes et nouvelles (km par type d'infrastructure) ;
- e. Nombre, emplacement et puissance (le cas échéant) des infrastructures publiques d'approvisionnement en énergie pour les transports intérieurs (par mode et par type d'énergie).

7. Les autres indicateurs à prendre en compte pour la collecte d'informations supplémentaires à l'appui de la mise en œuvre de la Stratégie sont les suivants :

- a. Intensité carbone du puits au réservoir/du réservoir à la roue (gCO₂/km par mode, par type d'énergie) ;
- b. Infrastructures adaptées au transport intermodal/multimodal (km) ;
- c. Nombre de terminaux urbains ;
- d. Accessibilité/inclusivité (pourcentage de v.km, p.km accessibles/inclusifs par mode) ;
- e. Nombre de trajets à vide (par mode) ;
- f. Vitesse moyenne des trains de marchandises (km/h).

8. La section intitulée « Plan d'action climatique du CTI (étapes clés) » contient une liste de mesures concrètes prévues dans le cadre de la Stratégie, dans laquelle est précisée l'année cible de réalisation et l'organe responsable de la mise en œuvre. Compte tenu de la limitation des ressources et des observations mentionnées ci-dessus, les mesures en rapport avec les travaux du Groupe de travail sont les suivantes :

- a. Gérer les données relatives aux émissions de GES provenant des transports intérieurs (en tenant compte des différents modes de transport et des différents types d'énergie). L'année cible est 2028 et le WP.6 est l'organe responsable.
- b. Viser une transition numérique efficace et transparente pour les données et les informations relatives au transport multimodal et suivre les progrès accomplis. L'année cible est 2040. Le WP.24 est désigné comme l'organe responsable, mais le WP.6 devrait prendre part à cette activité.

III. Analyse et observations finales

9. Les besoins en données recensés dans la Stratégie nécessitent des adaptations stratégiques de la part du Groupe de travail. Le tableau ci-dessous donne un aperçu de l'état d'avancement de la collecte des données visant à répondre à ces besoins.

État d'avancement de la collecte des données nécessaires selon la Stratégie du CTI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs

<i>Données nécessaires selon la Stratégie¹</i>	<i>État d'avancement de la collecte des données par le Groupe de travail</i>
5a. Promouvoir la collecte de données, par exemple données sur la mobilité active et données de référence sur les habitudes de voyage, afin d'orienter la conception et les objectifs des politiques générales	Début du débat sur la collecte de données relatives à la mobilité partagée et à la mobilité active prévu à la soixante-quinzième session du WP.6 (ECE/TRANS/WP.6/2024/7)
6a. Émissions de GES provenant des transports intérieurs (t eq CO ₂ par mode)	<i>Non collectées</i>
6b. Indicateur de trafic (v.km, p.km, t.km par mode)	Collectées au moyen du questionnaire commun, à l'exception des données relatives aux passagers-kilomètres par voie navigable intérieure
6c/7a. Intensité carbone (du puits au réservoir/du réservoir à la roue) (gCO ₂ /km par mode)	<i>Non collectées</i>
6d. Infrastructures de transport existantes et nouvelles (km par type d'infrastructure)	Collectées au moyen du questionnaire commun
6e. Nombre, emplacement et puissance (le cas échéant) des infrastructures publiques d'approvisionnement en énergie pour les transports intérieurs (par mode et par type d'énergie)	Des initiatives visant à collecter des données sur les infrastructures publiques de recharge des véhicules électriques sont en cours (ECE/TRANS/WP.6/2024/5). Les données relatives à d'autres types d'énergie ne sont actuellement <i>pas collectées</i> et cette question sera examinée à la soixante-quinzième session du WP.6 (ECE/TRANS/WP.6/2024/6)
7b. Infrastructures adaptées au transport intermodal/multimodal (km)	<i>Non collectées</i>
7c. Nombre de terminaux urbains	<i>Non collectées</i>
7d. Accessibilité/inclusivité (pourcentage de v.km, p.km accessibles/inclusifs par mode)	<i>Non collectées</i>
7e. Nombre de trajets à vide (par mode)	<i>Non collectées</i>
7f. Vitesse moyenne des trains de marchandises (km/h)	<i>Non collectées</i>
8a. Gérer les données relatives aux émissions de GES provenant des transports intérieurs (en tenant compte des différents modes de transport et des différents types d'énergie). L'année cible est 2028.	<i>Non collectées</i>

¹ La numérotation est celle qui figure dans la section III.

10. Bien que certaines données ne soient pas collectées actuellement par le Groupe de travail, plusieurs États membres établissent déjà des statistiques concernant les données concernées. Par exemple, Statistique Canada recueille des données sur les bornes de recharge pour véhicules électriques, les postes de ravitaillement en gaz naturel et les postes de ravitaillement en hydrogène (en rapport avec le point 6e). L'organisme national de statistique tchèque (CZSO) enregistre la part de véhicules de transport en commun à plancher surbaissé dans les villes, tandis que l'Office fédéral de la statistique suisse recueille des données sur l'utilisation autonome des transports publics par les personnes handicapées (en rapport avec le point 7d). Les statistiques du Danemark et des Pays-Bas rendent compte des émissions de CO₂ provenant des transports, notamment les émissions par habitant (en rapport avec le point 6a), et le Royaume des Pays-Bas enregistre également les voyageurs-kilomètres parcourus en voiture en pourcentage du total (en rapport avec le point 6b) ([ECE/TRANS/WP.6/2023/1](#)).

11. Les données relatives aux émissions de gaz à effet de serre (points 6a et 8a) peuvent être recueillies à partir des inventaires annuels présentés dans le rapport national d'inventaire et des notifications prévues dans le cadre commun de présentation des Parties visée à l'annexe I de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC)². Toutefois, il est important de noter que tous les pays de la CEE ne figurent pas dans cette annexe.

12. En outre, en application de l'Accord de Paris et du cadre de transparence renforcé, les Parties à l'Accord de Paris doivent soumettre des rapports biennaux au titre de la transparence, la première soumission étant prévue pour le 31 décembre 2024³. Ces rapports biennaux sont principalement destinés à fournir des informations transparentes et cohérentes sur les inventaires de gaz à effet de serre. Cela étant, le Groupe de travail pourrait envisager d'utiliser les données des rapports biennaux pour recueillir des informations sur les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports intérieurs.

13. Le Groupe de travail est invité à donner son avis sur les prescriptions relatives aux données figurant dans la Stratégie du CTI sur la réduction des émissions de gaz à effet dans les transports intérieurs, ainsi qu'à fournir des informations en retour concernant la façon dont il envisage la collecte de données. Par ailleurs, les États membres sont encouragés à faire part de leurs expériences concernant la collecte des données énumérées dans le tableau ci-dessus, en particulier celles qui ne sont pas actuellement collectées par le Groupe de travail.

² <https://unfccc.int/ghg-inventories-annex-i-parties/2023#ref3>.

³ <https://unfccc.int/biennial-transparency-reports>.

Annexe

Contribution du Groupe de travail à la Stratégie

Introduction

En mai 2023, la Présidente du Comité des transports intérieurs (CTI) et le Directeur de la Division des transports durables ont adressé conjointement une lettre aux présidents des groupes de travail du CTI dans laquelle ils invitaient les groupes de travail concernés à contribuer à l'élaboration de la nouvelle Stratégie du CTI en matière d'atténuation des changements climatiques (ci-après, la Stratégie). Plus précisément, ils leur ont demandé de fournir des contributions et des informations en retour sur les éléments suivants de cette stratégie :

- I. Transports intérieurs et climat ;
- II. Vision à long terme 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 du CTI (étapes clés) – Contribution du CTI à la réalisation des objectifs concernant les changements climatiques ;
- VI. Liste des priorités ;
- VII. Ressources nécessaires à la mise en œuvre de la Stratégie ;
- VIII. Partenariats stratégiques pour la mise en œuvre de la Stratégie.

Il est essentiel de souligner qu'une des principales fonctions du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) consiste à collecter des données et à les analyser. Le WP.6 recueille différents types de données relatives à l'atténuation des changements climatiques, par exemple des données concernant le transfert modal de la route vers le rail et les voies navigables intérieures. Il s'agit notamment de :

- Données sur le transport international et national de marchandises par route, rail et voies navigables intérieures ;
- Données sur le transport national de voyageurs par route et par rail ;
- Statistiques sur les véhicules par type de carburant.

Depuis 2020, le WP.6 recueille également des données relatives au nombre de passagers des métros et des tramways afin de mesurer le développement des transports publics urbains en tant que modes de transport durables.

À sa précédente session, 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 sont notamment le *pourcentage de voitures particulières neuves à émission zéro et l'évolution du poids des voitures particulières neuves*. Le Groupe de travail a également décidé de commencer à collecter des données sur les infrastructures de recharge des véhicules électriques afin de mesurer le développement des infrastructures qui favorisent l'adoption des véhicules électriques par le marché.

On trouvera dans la section suivante un aperçu des contributions du Groupe de travail à chacun des huit éléments de la Stratégie énumérés ci-dessus. Le présent document a été envoyé au Groupe de travail aux fins de consultations informelles en septembre 2023, car le CTI prévoit d'adopter la Stratégie en février 2024, à sa quatre-vingt-sixième session, qui précède la soixante-quinzième session du Groupe de travail, prévue en avril 2024.

Principales sections de la Stratégie

I. Transports intérieurs et climat

Le WP.6 propose que soient présentées dans cette section des données rétrospectives et des prévisions concernant les transports intérieurs et les changements climatiques dans la région de la CEE. Afin d'établir une base solide pour mesurer les progrès accomplis, il est essentiel de disposer de données fiables à partir d'une année de référence. Cela permettra de suivre plus précisément leur évolution et contribuera à l'élaboration de politiques et de stratégies fondées sur des données factuelles. La plupart des données ont déjà été collectées par diverses institutions réputées, ce qui contribue à la crédibilité et à la fiabilité des informations utilisées pour l'analyse.

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

Le WP.6 recommande que la vision à long terme et la mission définies dans la Stratégie soient essentiellement fondées sur des données. Cela signifie que cette vision et cette mission doivent être non seulement ambitieuses, mais aussi basées sur des données fiables garantissant que la mise en œuvre et le suivi de la Stratégie reposent sur des bases factuelles.

III. Objectifs stratégiques

Le WP.6 recommande d'encourager l'utilisation de données permettant de mieux comprendre le transfert vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement, domaine dans lequel la CEE dispose déjà d'un grand nombre de données. Il pourrait s'agir notamment d'analyser l'utilisation des transports publics, des transports non motorisés et de la mobilité partagée pour ce qui concerne le transport de voyageurs, ainsi que les transferts modaux de la route au rail pour le transport de marchandises.

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

Bien qu'il n'existe aucun instrument juridique relevant de sa compétence, le WP.6 propose de continuer d'améliorer et de mettre à jour les conventions et les accords existants qui ont contribué indirectement ou directement aux mesures d'atténuation des changements climatiques, tels que l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR).

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

Des étapes clés devraient être fixées pour 2030, 2040 et 2050 en s'alignant sur les objectifs du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et l'objectif consistant à réduire à zéro les émissions nettes de GES à l'horizon 2050. Dans le cadre des travaux visant à définir ces étapes, il conviendrait de mener des consultations avec le secrétariat et des experts du WP.6 afin de prendre en considération leurs points de vue, de bénéficier de leurs compétences et de s'assurer de la disponibilité des données requises. Il est également conseillé de procéder à un examen à mi-parcours tous les cinq ans afin d'effectuer des ajustements en fonction des progrès réalisés, de l'évolution de la situation et des nouvelles données ou informations disponibles.

VI. Liste des priorités

Le rôle de soutien du WP.6 l'amène à se consacrer principalement au renforcement des capacités de collecte et d'analyse des données. Il est disposé à apporter un appui dans ce domaine si nécessaire et propose que les mesures concrètes suivantes soient intégrées dans la Stratégie :

- **Renforcement des capacités** : accroître les efforts visant à renforcer les capacités de collecte de données des États membres de la CEE, en particulier des pays non membres d'Eurostat qui ont actuellement des difficultés à fournir des données complètes sur les transports. Cette action reste essentielle pour évaluer plus efficacement l'efficacité des systèmes de transport et leurs incidences sur l'environnement.

- **Initiatives en matière de données ouvertes** : préconiser le libre accès aux ensembles de données relatives aux transports, ce qui permettrait à d'autres parties prenantes que les organismes publics de procéder à un examen élargi et à une analyse plus approfondie des données.
- **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 des données et d'améliorer la précision des analyses transfrontières, en particulier si de nouveaux indicateurs relatifs aux changements climatiques sont utilisés.

VII. Ressources nécessaires à la mise en œuvre de la Stratégie

Le Groupe de travail rappelle que ses activités principales consistent à collecter et à analyser des données essentielles pour évaluer les progrès et l'efficacité de la Stratégie. Constatant qu'il est essentiel de disposer de données fiables pour mesurer les progrès accomplis par rapport aux grandes étapes stratégiques, il recommande vivement que des ressources humaines et financières supplémentaires soient allouées à l'appui de ses travaux. Plus précisément, ces ressources devraient comprendre les éléments suivants :

- **Personnel supplémentaire** : des ressources humaines supplémentaires devraient être affectées au secrétariat du WP.6 pour faire face à l'élargissement des activités de collecte et d'analyse des données.
- **Appui financier** : des fonds devraient être fournis afin de renforcer les capacités de collecte de données des États membres de la CEE, en particulier concernant les émissions de gaz à effet de serre liées au transport.

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, ce qui permettra de promouvoir l'approche fondée sur les données dans la lutte contre les changements climatiques.

VIII. Partenariats stratégiques pour la mise en œuvre de la Stratégie

Le WP.6 collabore actuellement avec des institutions réputées telles 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, telles que le secrétariat de la Convention-cadre sur les changements climatiques.