|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Nations Unies | ECE/TRANS/2021/25 |
| _unlogo | **Conseil économique et social** | Distr. générale22 janvier 2021FrançaisOriginal : anglais |

**Commission économique pour l’Europe**

Comité des transports intérieurs

**Quatre-vingt-troisième session**

Genève, 23-26 février 2021

Point 9 d) de l’ordre du jour provisoire

**Questions stratégiques relatives aux partenariats et à l’assistance technique :
Projet de rapport annuel sur les activités menées par les organes
subsidiaires du Comité en 2020**

 Projet de rapport annuel 2020 de la Division des transports durables de la Commission économique pour l’Europe

 Note du secrétariat[[1]](#footnote-2)\*

 I. Introduction

1. L’année 2020 a été marquée par des difficultés inédites, mais aussi par des réalisations exceptionnelles pour la Division des transports durables de la Commission économique pour l’Europe (CEE).

2. Parmi les difficultés à surmonter, la Division a tout d’abord dû faire face à un défi sans précédent, à savoir la pandémie de COVID-19 qui, en frappant l’ensemble du secteur des transports intérieurs et les activités connexes, a perturbé ses travaux et l’a empêchée de tenir des réunions et de poursuivre les projets en cours. La deuxième grosse difficulté est la profonde crise de liquidités que traverse l’ONU. Cette crise, toujours d’actualité à la date de la présente publication, a entre autres limité la capacité de la Division à organiser des réunions et à fournir des services d’interprétation simultanée. Les conséquences cumulées de la pandémie de COVID-19 et de la crise de liquidités sont présentées plus en détail dans le document ECE/TRANS/2021/5.

3. Néanmoins, malgré les difficultés rencontrées pendant cette année exceptionnelle, la Division a su relever les défis. À l’heure où chaque pays luttait contre la pandémie de son côté, il s’est avéré nécessaire de poursuivre la coopération internationale dans le secteur des transports, et la Division des transports durables de la CEE a pu aider les États membres à faire face aux conséquences de la COVID-19 dans plusieurs domaines.

4. Le présent document rend compte des réalisations de la Division des transports durables en 2020. Il souligne également, au besoin, ce que la Division a pu faire pour aider à surmonter les conséquences de la COVID-19.

 II. Réalisations du Comité des transports intérieurs en 2020

5. Le Comité des transports intérieurs (CTI), en tant que plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs, contribue à répondre efficacement aux besoins mondiaux et régionaux dans ce domaine. Depuis soixante-quatorze ans, avec ses organes subsidiaires, ce forum intergouvernemental permet aux États membres de la CEE et de l’ONU d’élaborer ensemble des outils de coopération économique et de négocier et d’adopter des instruments juridiques en matière de transports intérieurs.

6. En 2020, le secrétariat a aidé 20 groupes de travail, 14 comités administratifs et 6 groupes d’experts à apporter des modifications aux 59 conventions et accords des Nations Unies en vigueur relatifs aux transports intérieurs qui sont administrés par la CEE, à faciliter l’adhésion à ces instruments et leur application et à élaborer des accords, des conventions, des protocoles et des résolutions. Ces conventions et ces accords, qui portent sur la sécurité, la réglementation concernant les véhicules, le transport des marchandises dangereuses et des denrées alimentaires périssables, la performance environnementale, la facilitation du passage des frontières et les réseaux d’infrastructures transfrontières. Ils constituent un cadre réglementaire qui aide les pays à atteindre les objectifs de développement durable 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 et 16.

7. Les réalisations du Comité en 2020 dans les trois domaines dont il est question ci‑après sont les plus représentatives pour mettre en valeur son rôle unique et son efficacité.

 A. Réunion plénière du Comité des transports intérieurs en 2020

8. La quatre-vingt-deuxième session du Comité a débuté par un débat de politique générale sur les enjeux environnementaux et la viabilité des transports intérieurs », auquel ont participé des ministres des transports d’Afrique, d’Asie, d’Europe et du Moyen-Orient, aux côtés de 400 participants de 72 pays, dont 36 pays hors CEE, et des chefs et hauts représentants d’organisations intergouvernementales et non gouvernementales ainsi que d’autres parties prenantes clefs des transports intérieurs.

9. La réunion plénière a été marquée par plusieurs temps forts, dont voici les plus marquants :

* L’adoption, à l’issue du débat de politique générale, de la déclaration ministérielle du CTI, intitulée « Des solutions plus efficaces dans les transports intérieurs pour relever les défis climatiques et environnementaux mondiaux : appel commun à l’action », par les ministres et chefs de délégations de pays d’Afrique, d’Asie, d’Europe, du Moyen-Orient et d’Amérique latine ;
* Des manifestations parallèles à fort impact sur des sujets cruciaux pour l’avenir de la mobilité et le développement durable :
* Une manifestation parallèle du CTI sur les véhicules d’occasion plus sûrs et plus propres, organisée par la CEE ;
* Une manifestation parallèle du CTI sur la sécurité routière après Stockholm, coorganisée par l’Union européenne, la CEE, l’Envoyé spécial du Secrétaire général de l’ONU pour la sécurité routière et le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière ;
* Une manifestation parallèle du CTI sur la connectivité des transports dans la région de la mer Caspienne, coorganisée par les Gouvernements de l’Azerbaïdjan et du Turkménistan et la CEE ;
* Une manifestation parallèle du CTI sur le Programme 2030 le long des corridors de transport Europe-Asie, coorganisée par la CEE et l’Organisation de Shanghai pour la coopération.

 B. Lutte contre la COVID-19 et soutien aux États Membres de l’ONU
et aux parties prenantes clefs du secteur des transports

10. À sa quatre-vingt-deuxième session, en février 2020, le Comité a décidé de mener, avec l’appui des États intéressés et des principales parties prenantes, les recherches nécessaires sur les dispositions des cadres existants et sur les nouveaux domaines de travail à explorer pour promouvoir la coopération entre les autorités chargées des transports aux fins de la lutte contre les effets des situations d’urgence internationales telles que les épidémies et les pandémies. Pour donner suite à cette demande alors que la pandémie se développait, le secrétariat a créé un groupe consultatif pluridisciplinaire informel des réponses du secteur des transports à la crise de la COVID-19, qui a tenu sa première réunion en ligne le 26 juin 2020, et la deuxième le 8 septembre 2020 dans le cadre de la trente-troisième session du Groupe de travail chargé d’examiner les tendances et l’économie des transports (WP.5). À partir des informations communiquées par les États et par d’autres parties prenantes au cours des réunions de ce groupe consultatif pluridisciplinaire, et suivant les directives reçues du WP.5 en septembre 2020 et du Bureau du CTI à sa session de novembre 2020, le secrétariat a établi un document de travail qu’il a soumis au Comité des transports intérieurs pour examen et approbation éventuelle des prochaines étapes.

 C. Sécurité routière

11. En 2020, la communauté mondiale et l’ONU se sont mobilisées pour prendre acte des défaillances en matière de sécurité routière et s’employer à y remédier. Il y a eu trois temps forts. Premièrement, la communauté internationale s’est réunie pour la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière (Stockholm, 19 et 20 février 2020), afin de parvenir à un consensus mondial sous la forme de la Déclaration de Stockholm sur la poursuite de la collaboration internationale dans le domaine de la sécurité routière à l’horizon 2030. Deuxièmement, à sa quatre-vingt-deuxième session (Genève, 25‑28 février 2020), le CTI a adopté des recommandations concernant l’amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière, applicables à compter du 1er avril 2020, qui fournissent aux États membres des orientations et des lignes directrices fort utiles sur les moyens d’améliorer durablement la sécurité routière de manière plus systématique. Troisièmement, avec l’adoption, le 31 août 2020, de sa résolution A/RES/74/299 sur l’amélioration de la sécurité routière mondiale, l’Assemblée générale a lancé la deuxième Décennie d’action pour la sécurité routière, fixé de nouveaux objectifs ambitieux et demandé que soit établi un plan d’action pour la deuxième Décennie, qui servira de guide pour la réalisation des objectifs de celle-ci. À chacun de ces trois événements marquants, le caractère irremplaçable et essentiel de l’action de la CEE, du CTI et de ses organes subsidiaires a été salué.

 III. Réalisations de la Division des transports durables en 2020

 A. Session annuelle du Comité des transports intérieurs

12. Le débat de politique générale de la quatre-vingt-deuxième session du CTI était consacré aux enjeux environnementaux et à la viabilité des transports intérieurs ». Les discussions ont porté sur les mesures d’adaptation aux changements climatiques, l’atténuation des émissions et le rôle à jouer par le Comité pour mettre à profit la coopération internationale afin de lutter contre les changements climatiques. À l’issue du débat de haut niveau, des ministres des transports et des fonctionnaires de haut niveau du monde entier ont signé une déclaration par laquelle ils lancent un appel commun à une action universelle pour faire face aux urgences climatiques et environnementales. La [Déclaration](https://unece.org/DAM/trans/doc/2020/itc/ECE-TRANS-2020-2f.pdf) affirme la pertinence du Comité comme principale enceinte internationale pour la recherche de solutions aux défis susmentionnés et reconnaît qu’il est, grâce aux conventions des Nations Unies qui relèvent de sa compétence, un agent essentiel de l’amélioration de la performance environnementale du transport routier, du soutien à la transition énergétique dans ce secteur et de l’accélération du passage à des modes de transport plus respectueux de l’environnement. Plus important encore, cette déclaration appelle unanimement les principaux acteurs et les initiatives mondiales dans le domaine des transports à renforcer le développement durable des transports mondiaux et à susciter l’engagement dans la mise en œuvre de l’Accord de Paris sur les changements climatiques.

 B. Activités horizontales

 1. Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière

13. Depuis sa création en avril 2018, le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière est hébergé par la CEE. L’année 2020 a marqué le deuxième anniversaire du lancement du Fonds. D’importants résultats se dégagent déjà pour ses cinq projets pilotes dont la mise en œuvre a débuté en mai 2019 dans huit pays (Afrique du Sud, Côte d’Ivoire, Égypte, Éthiopie, Pakistan, Paraguay, Philippines et Sénégal) et dont le budget total s’élève à 940 928 dollars des États-Unis. Ces projets ont permis d’élaborer et de mettre en application des cadres juridiques et des politiques, d’améliorer les données sur la mortalité routière et de renforcer les capacités.

14. En février 2020, le Comité directeur a approuvé 10 autres projets à fort impact dans le cadre de l’appel à projets lancé en 2019. Ces projets, dont le démarrage était prévu au troisième trimestre 2020 dans 12 pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire, ciblent les principales lacunes des systèmes nationaux de sécurité routière de ces pays. Grâce à ces projets, dont le budget total s’élève à près de 4 millions de dollars, le Fonds élargit considérablement sa présence géographique et programmatique. Pour plus de précisions sur les 15 projets, on peut consulter la page <https://unece.org/projects-2>, ainsi que le rapport annuel 2019 et les bulletins d’information du Fonds, disponibles à l’adresse <https://unece.org/un-road-safety-fund>.

15. Le 31 août 2020, les États Membres de l’ONU ont adopté la toute dernière résolution de l’Assemblée générale des Nations Unies sur l’amélioration de la sécurité routière mondiale (A/RES/74/299), qui appelle à une deuxième Décennie d’action pour la sécurité routière et fixe comme nouvel objectif de réduire de moitié le nombre de morts et de blessés sur les routes d’ici à 2030. Le texte de la résolution, élaboré sous la direction de la Fédération de Russie, reprend les principaux éléments de la Déclaration de Stockholm à laquelle a abouti la troisième Conférence ministérielle sur la sécurité routière, organisée par la Suède en février 2020. Ces avancées à l’échelle mondiale ont contribué au renforcement des campagnes et des efforts en matière de sécurité routière au niveau national, malgré les conséquences de la COVID-19.

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

16. En 2020, alors qu’une grande partie de son travail était consacrée aux préparatifs de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l’environnement, le secrétariat a réalisé plusieurs études, notamment sur la mobilité encadrée et sur le volet relatif aux infrastructures du plan directeur pour la promotion du cyclisme, qui auront des répercussions directes sur le développement de la mobilité durable. La cinquième Réunion de haut niveau du PPE-TSE est prévue au printemps 2021.

17. En réponse à la situation liée à la COVID-19, le PPE-TSE a constitué en avril 2020 une équipe spéciale chargée d’élaborer des recommandations en matière de transport durable respectueux de l’environnement et de la santé. Cette équipe a pour mission de présenter aux États membres des recommandations sur la meilleure manière de passer à des solutions de transport durable dans les zones urbaines, suburbaines et rurales, en s’appuyant sur les enseignements tirés des conséquences de la COVID-19 sur le secteur des transports. Ces recommandations seront intégrées à la Déclaration de Vienne, rédigée en prévision de la cinquième Réunion de haut niveau du PPE-TSE, dont elles constitueront une composante essentielle.

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

18. Le Forum mondial de la sécurité routière continue de s’occuper des répercussions directes et indirectes des nouvelles technologies sur les règles de circulation routière. Il convient de souligner que l’Assemblée générale, dans sa résolution d’août 2020 sur l’amélioration de la sécurité routière mondiale (A/RES/74/299), a noté « avec satisfaction l’adoption, sous les auspices de la Commission économique pour l’Europe, d’une résolution du Forum mondial de la sécurité routière sur le déploiement de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière ». En ce qui concerne l’évolution des technologies et les règles de circulation routière, le Forum a bien progressé sur les propositions d’amendements visant à harmoniser les dispositions de la Convention de 1968 sur la circulation routière relatives aux dispositifs d’éclairage et de signalisation lumineuse. Il a également étudié en détail les questions liées aux permis de conduire nationaux et internationaux, notamment les éléments de sécurité et les permis de conduire numériques (mobiles). Par ailleurs, des débats préliminaires ont eu lieu au sein du Forum sur les engins de mobilité personnelle, tels que les trottinettes électriques. Les questions liées à la micromobilité prendront sans doute plus d’importance dans les débats du WP.1 dans un avenir proche. Enfin, le Forum a adopté une proposition d’amendement importante qui, lorsqu’elle entrera en vigueur, devrait faciliter la conduite automatisée dans les Parties contractantes à la Convention de 1968 sur la circulation routière.

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

19. En 2020, de nombreux pays ont manifesté leur intérêt pour la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) et ses deux protocoles, le Protocole à la CMR et le Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR), sur lesquels se fonde le cadre contractuel régissant le transport international de marchandises par route.

20. À ce jour, on compte deux adhésions à la Convention CMR, trois adhésions au Protocole à la CMR et six adhésions au Protocole additionnel concernant l’e-CMR. Pour ce dernier, cela porte à 29 le nombre total des Parties contractantes, qui a plus que doublé depuis 2016.

21. Le groupe informel d’experts du SC.1 sur l’e-CMR s’est réuni pour discuter et commencer à établir un document faisant le point sur les recherches et les autres mesures recommandées pour rendre ce système opérationnel.

22. Le secrétariat a participé à un projet de la Banque islamique de développement visant à promouvoir l’adhésion au Protocole additionnel concernant l’e-CMR et à mettre en œuvre ce système dans les pays suivants : Afghanistan, Azerbaïdjan, Iran (République islamique d’), Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, Pakistan, Tadjikistan, Turkménistan et Turquie.

23. Le SC.1 a continué de remplir son rôle d’instance régionale de partage d’informations sur les routes intelligentes et sur d’autres aspects de la numérisation, notamment ceux liés aux services et documents de transport routier.

24. Enfin, le SC.1 a encore consacré une partie importante de son travail au temps de conduite et aux périodes de repos des conducteurs professionnels. Le Gouvernement grec a proposé un amendement à l’article 14 de l’Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) pour permettre l’adhésion de l’Égypte. Le SC.1 et son organe subsidiaire, le Groupe d’experts de l’AETR, ont poursuivi leur travail visant à rapprocher les « régimes AETR » dans les Parties contractantes membres ou non de l’Union européenne, à la suite de l’introduction des tachygraphes intelligents dans l’Union européenne en juin 2019.

25. Le SC.1 a également proposé de prolonger le mandat du Groupe d’experts de l’AETR jusqu’au 30 juin 2023 et s’est dit favorable à la prolongation jusqu’au 31 décembre 2022 du mémorandum d’accord conclu avec le Centre commun de recherche (CCR), qui confère au CCR la responsabilité de la certification racine de l’AETR et de la certification d’interopérabilité pour les Parties contractantes à l’Accord non membres de l’Union européenne.

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

26. Fort des succès des années précédentes, le Groupe de travail des transports par chemin de fer a continué à fournir au secteur des contributions stratégiques et réglementaires très pointues. En marge de la session du Groupe de travail s’est tenu un atelier sur le développement du transport ferroviaire international de voyageurs à la lumière de la résolution no 264 du Comité des transports intérieurs. Plus de 60 représentants ont ainsi pu échanger des vues, des meilleures pratiques et des exemples concrets sur la meilleure manière de développer le transport ferroviaire international de voyageurs, particulièrement au lendemain de la pandémie de COVID-19.

27. L’Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) est en cours d’actualisation. Ces travaux ont pour objectifs de faciliter son utilisation par les États membres et de susciter de nouvelles adhésions. À cet égard, un guide a été élaboré à l’intention des États membres, pour faciliter l’adhésion à l’Accord et son application. En 2020, le Turkménistan est devenu la vingt-huitième Partie contractante à l’AGC.

28. Le Groupe d’experts de l’identification permanente du matériel roulant ferroviaire a commencé ses activités en 2020. Il travaille à l’élaboration d’une norme qui facilitera le financement de nouveau matériel roulant.

29. En ce qui concerne la Convention visant à faciliter le franchissement des frontières nationales par voie ferrée pour les voyageurs et leurs bagages, la version définitive du texte a été adoptée et l’instrument est ouvert à la signature. Cette cinquante-neuvième Convention de la CEE facilitera le déplacement international des passagers sur le réseau, permettant d’accroître la part de marché du secteur et, ainsi, de contribuer à la réduction des émissions de CO2 et à la réalisation des objectifs du programme de développement durable.

30. Des progrès importants ont été réalisés dans le cadre des travaux du projet de chemin de fer transeuropéen (TER). La phase II du plan directeur du TER pour le réseau ferroviaire à grande vitesse est achevée. Grâce à ces travaux, la région disposera d’un instrument concret pour aider les États membres à déterminer les domaines d’investissement les plus appropriés en faveur des trains à grande vitesse.

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

31. Le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a adopté l’additif no 3 à la troisième édition révisée de l’Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu), qui actualise les informations sur la voie navigable E 80‑12 (la Save), ainsi qu’un amendement à l’Inventaire des principaux goulets d’étranglement et liaisons manquantes, qui contient la liste mise à jour des goulets d’étranglement structurels et stratégiques sur les sections du Danube, de la Save et de la Drave.

32. Dans l’optique de l’atteinte des objectifs de développement durable 6, 9 et 14, le SC.3 et ses organes subsidiaires ont produit les résultats suivants en 2020 :

a) La cinquième édition révisée du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) a été actualisée. Le Groupe d’experts du CEVNI s’est réuni à quatre reprises en 2020 afin d’harmoniser les dispositions du Code avec les règles de navigation des commissions fluviales, les normes internationales et les récentes évolutions du secteur. Le texte issu de ce travail a été approuvé à titre préliminaire aux cinquante-sixième et cinquante-septième sessions du Groupe de travail de l’unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3), avant d’être définitivement adopté par le SC.3 en tant qu’amendement no 4 ;

b) En matière de prévention de la pollution causée par les bateaux de navigation intérieure, le SC.3 a adopté la liste mise à jour des stations de réception pour le transbordement des déchets provenant de bateaux sur les voies navigables intérieures européennes en tant que résolution no 99, jointe en appendice à l’annexe de la résolution no 21, révision 2.

33. Dans le cadre de ses travaux visant à garantir la sécurité de la navigation intérieure, le SC.3 a adopté l’amendement no 2 aux Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l’échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution no 61, révision 2), qui contient des dispositions relatives à l’électronique de puissance, des mises à jour de l’appendice 1 (Liste des voies de navigation intérieure européennes regroupées géographiquement en zones 1, 2 et 3) et d’autres modifications, en tant que résolution no 98.

34. À l’égard de l’objectif de développement durable 9, pour ce qui est du développement de services d’information fluviale, le SC.3 a adopté en 2020 :

a) La Norme internationale révisée relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (annexe à la résolution no 63), en tant que résolution no 100 ;

(b) La Norme internationale révisée relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure (annexe à la résolution no 79), en tant que résolution no 101 ;

c) Un amendement à l’annexe à la résolution no 80 révisée.

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

 1. Sûreté des transports intérieurs

35. Le 8 septembre 2020, en marge de la trente-troisième session du Groupe de travail chargé d’examiner les tendances et l’économie des transports (WP.5), s’est tenue une table ronde sur les systèmes de transport intelligents et la cybersécurité.

36. Les intervenants et les participants aux discussions ont reconnu que les fonctionnalités de plus en plus numérisées, interconnectées et automatisées des systèmes de transport créaient une série de nouveaux risques et menaces pour la sécurité des systèmes de transport intelligents. Ils ont également convenu que la création d’un ensemble de normes de cybersécurité contraignantes nécessiterait un dialogue intergouvernemental fort et une volonté politique ainsi qu’une compréhension commune des obstacles à surmonter, des actions et des vecteurs de menace et la volonté de trouver un accord sur un modèle de performance pour la cyberdéfense dans le secteur des transports intérieurs. De plus amples informations sur cette manifestation sont présentées dans le document [ECE/TRANS/2021/16](https://unece.org/sites/default/files/2021-01/ECE-TRANS-2021-16f.pdf). Tous les exposés sont disponibles sur le [site Web de la CEE](https://unece.org/transport/events/round-table-intelligent-transport-systems-and-cyber-security).

 2. Groupe consultatif pluridisciplinaire informel des réponses du secteur
des transports à la crise de la COVID-19

37. Comme évoqué plus haut, pour donner suite aux tâches confiées au WP.5 par le CTI à sa quatre-vingt-deuxième session, et alors que la pandémie se développait, le secrétariat a créé un groupe consultatif pluridisciplinaire informel des réponses du secteur des transports à la crise de la COVID-19, qui a tenu sa première réunion en ligne le 26 juin 2020, et la deuxième le 8 septembre 2020 dans le cadre de la trente-troisième session du WP.5. Compte tenu des informations communiquées par les États et par d’autres parties prenantes au cours des réunions de ce groupe consultatif pluridisciplinaire, et suivant les directives reçues du WP.5 en septembre 2020 et du Bureau du CTI à sa session de novembre 2020, le document de travail [ECE/TRANS/2021/4](https://unece.org/sites/default/files/2020-12/ECE-TRANS-2021-4f.pdf) a été établi. Ce rapport dresse une liste des enseignements tirés de l’expérience pour les transports intérieurs internationaux et pour les douanes et la gestion des frontières et formule également plusieurs recommandations pour examen et approbation éventuelle par le CTI.

 3. Mobilité urbaine

38. Le 9 septembre 2020, comme le lui avait demandé le Groupe de travail à sa trente-deuxième session, le secrétariat a organisé une table ronde d’experts sur l’analyse économique de la transformation des systèmes de transport urbain. L’atelier a réuni des intervenants qui ont présenté des études de cas ainsi que des décideurs et des universitaires provenant d’un groupe varié de pays, dont les États-Unis d’Amérique, la Belgique, l’Italie, la Nouvelle-Zélande, la Fédération de Russie et la Suisse. Tous les exposés sont disponibles sur le [site Web de la CEE](https://unece.org/transporttrends-and-economics/workshop-economic-analysis-transformation-urban-transport-systems). Un résumé des conclusions de l’atelier est présenté dans le document [ECE/TRANS/2021/16](https://unece.org/sites/default/files/2021-01/ECE-TRANS-2021-16f.pdf).

39. Au début de l’atelier, le secrétariat a lancé le **manuel sur la mobilité urbaine durable et l’aménagement du territoire** (**Handbook on Sustainable Urban Mobility and Spatial Planning − Promoting Active Mobility**). Cette publication a été conçue pour aider les États membres de la CEE à intégrer le transport, la santé, la qualité de vie et les objectifs environnementaux dans les politiques de mobilité urbaine et d’aménagement du territoire. Le manuel, qui a été financé par le Gouvernement de la Fédération de Russie, a été élaboré sous les auspices du WP.5 et du Comité directeur du PPE-TSE. Il est disponible en anglais et en russe sur le [site Web de la CEE](https://unece.org/transport/publications/handbook-sustainable-urban-mobility-and-spatial-planning).

 4. Liaisons de transport Europe-Asie

40. Le Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie (LTEA), lancé en 2002, a énormément contribué à la concrétisation des transports intérieurs Europe-Asie. Le nombre de trains-blocs de conteneurs entre l’Europe et l’Asie a enregistré une hausse spectaculaire et les volumes de conteneurs transportés ont augmenté de près de 30 % par an pour atteindre 324 700 EVP en 2018. Parallèlement, la durée globale d’acheminement a été réduite d’au moins 50 %.

41. Le 26 novembre 2020, sous les auspices du WP.5, qui fait office d’organe de tutelle pour les travaux de la CEE dans ce domaine, le secrétariat du WP.5 et l’Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) ont coorganisé un cycle de consultations en ligne sur les prochaines étapes de la mise en service des liaisons de transport Europe-Asie.

42. Cette manifestation a rassemblé plus de 155 personnes participant à la gestion des corridors de transport représentant 32 pays de la région de la CEE et d’autres régions, ainsi que des professionnels du secteur privé chargés de déterminer et de gérer les flux de marchandises, des experts indépendants, des chercheurs et des universitaires spécialisés en gestion des corridors. Tous les exposés sont disponibles sur le [site Web de la CEE](https://unece.org/transport/events/consultations-next-steps-operationalization-euro-asian-transport-corridors).

43. Les participants aux consultations se sont entendus sur un texte final comprenant une série de conclusions et de recommandations. Un résumé des débats est présenté sous la cote [ECE/TRANS/2021/17](https://unece.org/sites/default/files/2021-01/ECE-TRANS-2021-17f.pdf).

 5. Observatoire international des infrastructures de transport

44. Consciente que le financement des liaisons de transport Europe-Asie reste un obstacle majeur, la CEE a pris l’initiative de mettre sur pied un Observatoire international des infrastructures de transport.

45. L’Observatoire est conçu comme une plateforme en ligne, dans un environnement de système d’information géographique (SIG), sur laquelle : a) les gouvernements trouveront les données nécessaires à l’élaboration, à l’évaluation comparative et à la présentation de leurs projets dans le domaine des infrastructures de transport ; et b) les institutions financières internationales pourront examiner, analyser et comparer les projets aux niveaux régional et international et sélectionner ceux qu’elles souhaitent financer.

46. En 2020 a été atteinte la dernière phase de la création de l’Observatoire :

• Avec l’aide d’un expert de haut niveau en systèmes d’information géographique, des cartes SIG représentant les réseaux actuels d’infrastructures routières, ferroviaires, de navigation et intermodales ont été établies ;

• Différents profils d’utilisateurs ont été créés, par exemple pour les organisations de coopération régionale, les institutions financières internationales, les administrations nationales et le grand public, chaque catégorie d’utilisateurs ayant accès à des fonctionnalités spéciales de la plateforme SIG en fonction de ses besoins et de ses attentes.

47. La clôture du projet a été repoussée à mars 2021, date à laquelle l’Observatoire devrait être officiellement lancé.

 6. Indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables

48. Un projet financé par le Compte de l’ONU pour le développement, intitulé « Connectivité durable des transports et réalisation des objectifs de développement durable relatifs aux transports dans des pays sans littoral et des pays relais ou de transit », est en cours de réalisation. Ce projet, dirigé par la Division des transports durables de la CEE et mis en œuvre avec l’appui de deux autres commissions régionales, la Commission économique et sociale pour l’Asie occidentale (CESAO) et la Commission économique pour l’Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC), a pour objet d’élaborer une série d’indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables. Cinq pays pilotes participent à la première phase du projet : la Géorgie, le Kazakhstan, la Serbie, la Jordanie et le Paraguay.

49. En 2020, les indicateurs ont été mis à l’essai dans les cinq pays pilotes, puis améliorés et renforcés grâce aux observations reçues. À ce stade, plus de 220 indicateurs et sous-indicateurs ont été élaborés pour les phases pilote et d’essai. Ils portent sur les secteurs des transports par route, par chemin de fer, par voies navigables intérieures et intermodal et un certain nombre d’entre eux portent sur l’état de préparation en prévision d’une pandémie. La version finale des indicateurs sera présentée à la session annuelle de 2021 du Groupe de travail chargé d’examiner les tendances et l’économie des transports.

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

50. Une nouvelle édition des Statistiques des transports intérieurs pour l’Europe et l’Amérique du Nord devait paraître fin 2019. Cette publication compare les statistiques des transports routier, ferroviaire et par voies navigables intérieures entre les pays, avec des tableaux portant sur les infrastructures, le matériel de transport, la circulation et les indicateurs de mesure du transport. Ces données sont essentielles pour comprendre le transport durable en général dans le cadre du Programme de développement durable à l’horizon 2030, et celles qui portent sur les volumes de transport permettent de mesurer directement l’indicateur 9.1.2 relatif aux objectifs de développement durable, qui concerne la répartition entre modes de transport.

51. Le WP.6 a continué de consolider sa position de forum d’échange sur les objectifs de développement durable liés aux transports, conformément à la stratégie du CTI à l’horizon 2030. À la réunion de juin 2020 (qui, exceptionnellement, s’est tenue en ligne et de façon informelle) :

• Il a été démontré que les transports étaient pris en compte dans les examens nationaux volontaires au regard des objectifs de développement durable, afin de mieux comprendre comment suivre et mesurer le transport durable au niveau national et de permettre aux pays d’apprendre les uns des autres ;

• Le secrétariat a donné des conseils informels sur le suivi de l’indicateur 9.1.2 relatif à la répartition entre modes de transport, pour permettre aux pays d’en tenir compte dans leurs rapports nationaux d’avancement à l’égard des objectifs de développement durable.

52. Après avoir évalué la disponibilité des données l’année dernière, le secrétariat a publié les résultats d’un questionnaire pilote sur le tramway et le métro, qui a permis d’obtenir des données sur plus de 140 villes de la région de la CEE qui n’apparaissaient pas jusqu’alors dans les statistiques (suivi de l’utilisation des transports publics pour la cible 11.2 des objectifs de développement durable).

53. Étant donné les bouleversements intervenus dans l’utilisation des transports en raison de la COVID-19, il était encore plus crucial d’obtenir des statistiques d’actualité sur les transports. Le secrétariat a décidé de créer une page wiki compilant toutes les sources connues de données sur les transports pour chaque pays, afin que les décideurs puissent prendre des décisions en s’appuyant sur les informations fiables les plus récentes.

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

54. Le Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) a appuyé en 2020 l’application et la mise à jour de l’Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP), élaboré pour que les denrées alimentaires réfrigérées et surgelées soient transportées d’une manière efficace et sûre, dans de bonnes conditions d’hygiène et sans danger pour la santé humaine. L’ATP contribue à la réduction globale du gaspillage alimentaire dû à des conditions de transport inadaptées. Le gaspillage de millions de tonnes de denrées alimentaires, mais aussi de ressources très rares ou non renouvelables utilisées pour leur production, telles que la terre, l’eau, l’énergie, les engrais chimiques et les pesticides, contribue au réchauffement climatique. Le gaspillage des denrées alimentaires a également une incidence sur la sécurité alimentaire.

55. En 2020, le secrétariat de la CEE a établi une édition récapitulative révisée de l’ATP, entrée en vigueur le 6 juillet 2020, qui intègre les modifications adoptées pendant la période 2017-2018.

 J. Transport des marchandises dangereuses et classification
et étiquetage des produits chimiques et travaux des organes
du Conseil économique et social dont le secrétariat est assuré
par la Division des transports durables

56. Les activités de la Division des transports durables consistant à administrer et à mettre à disposition des instruments juridiques concernant l’acheminement, par tous les modes de transport, des marchandises dangereuses et la classification et l’étiquetage des produits chimiques, ainsi que les recommandations du Conseil économique et social qui s’y rapportent, contribuent à une gestion sûre des produits chimiques tout au long de leur cycle de vie (production, stockage, transport et utilisation sur les lieux de travail et par les consommateurs).

57. En 2020, les instruments juridiques internationaux régissant les transports aériens, maritimes et terrestres des marchandises dangereuses ont été mis à jour à la suite de la transposition, établie par le secrétariat de la CEE, des dispositions contenues dans le Règlement type pour le transport des marchandises dangereuses (21e éd. révisée) et dans le Système général harmonisé de classification et d’étiquetage des produits chimiques (SGH, 8e éd. révisée).

58. Le secrétariat a également établi la huitième édition révisée du Manuel d’épreuves et de critères. Ce Manuel complète les réglementations nationales ou internationales inspirées du Règlement type ou du SGH et propose aux autorités compétentes et aux laboratoires d’essais du monde entier des méthodes et procédures à utiliser pour la classification des produits chimiques conformément au Règlement type et au SGH.

59. Les organisations internationales concernées ont mis à jour les instruments juridiques internationaux en concertation afin que leurs dispositions puissent être appliquées simultanément pour tous les modes de transport à compter du 1er janvier 2021. Elles ont procédé de la manière suivante :

• Pour le transport aérien et maritime, l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI) et l’Organisation maritime internationale (OMI) ont publié des versions actualisées des Instructions techniques de l’OACI et du Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) ;

• Pour le transport ferroviaire, l’Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) a publié l’édition 2021 du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) ;

• Pour le transport par route et par voies de navigation intérieure, la CEE a publié les éditions 2021 de l’Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et de l’Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (ADN).

60. Grâce à ces mécanismes et à ces efforts d’harmonisation, les entreprises, les pays, les travailleurs et les consommateurs disposent d’informations cohérentes et utiles sur les produits chimiques et les marchandises qu’ils importent, produisent, manipulent, transportent ou utilisent, et sont informés des risques physiques, sanitaires et écologiques auxquels les exposent ces produits tout au long de leur cycle de vie.

61. La Division des transports durables assure le secrétariat d’un organe du Conseil économique et social, le Sous-Comité d’experts du Système général harmonisé de classification et d’étiquetage des produits chimiques (SGH), chargé de l’harmonisation à l’échelle mondiale de la classification et des outils de communication des dangers des produits chimiques.

62. Au niveau national, de nombreux pays ont mis en vigueur des législations ou des normes nationales mettant en œuvre le SGH ou permettant son application. Des travaux d’élaboration ou de révision des lois, normes ou directives nationales aux fins de la mise en œuvre du SGH se poursuivent dans d’autres pays.

63. En 2020 :

• Au Chili, un projet de règlement visant à mettre en œuvre la septième édition révisée du SGH pour les produits chimiques industriels en était aux dernières phases d’examen avant son approbation définitive, et sa publication au Journal officiel était prévue avant fin 2020 ;

• En Colombie, un projet de résolution du Ministère du travail relatif à la mise en œuvre du SGH sur les lieux de travail a fait l’objet d’une consultation publique, ouverte jusqu’au 30 avril 2020, afin de recueillir des commentaires ;

• En Nouvelle-Zélande, l’organe directeur de l’Agence de protection de l’environnement a signé le 15 octobre 2020 un nouvel instrument législatif par lequel il a adopté, en l’intégrant par renvoi, la septième édition révisée du SGH. Ce nouvel instrument deviendra le nouveau cadre de classification des dangers et remplacera le Hazardous Substances and New Organisms Act (loi sur les substances dangereuses et les nouveaux organismes) de 1996 et les règlements connexes qui étaient en vigueur depuis 2001 ;

• La Commission européenne a publié le 18 février 2020 le Règlement délégué (UE) 2020/217 de la Commission, une nouvelle adaptation au progrès technique du règlement relatif à la classification, à l’étiquetage et à l’emballage (CLP), en application duquel le SGH est mis en œuvre dans tous les États membres de l’Union européenne et de l’Espace économique européen (30 pays au total). Ces dispositions sont également applicables en Suisse, où le SGH est mis en œuvre en vertu d’une Ordonnance sur les produits chimiques (RS 813.11) fondée sur les dispositions du règlement européen CLP. La quatorzième adaptation au progrès technique du règlement CLP, entrée en vigueur le 1er avril 2020, visait notamment à harmoniser les classifications de plusieurs produits chimiques conformément aux critères du SGH ;

• En Serbie, une ordonnance établissant une liste de substances classées, qui correspond à la liste figurant dans la treizième adaptation au progrès technique du règlement CLP, a été publiée le 10 février 2020. Elle est applicable depuis le 1er octobre 2020. Le règlement CLP met en œuvre les dispositions du SGH dans tous les pays de l’Union européenne et de l’Espace économique européen. Les pays souhaitant adhérer à l’Union européenne sont tenus de mettre leur législation en conformité avec celle de l’Union européenne dans le cadre du processus d’adhésion ;

• Le Viet Nam a publié une version préliminaire de son inventaire national des produits chimiques en mars 2020. Cet inventaire contient les résultats de la classification selon le SGH, ainsi que les inventaires et les listes de produits chimiques réglementés dans d’autres pays ou régions tels que le Japon, les États-Unis d’Amérique et l’Union européenne ;

• En République de Corée, le Ministère du travail et de l’emploi a publié le 2 juin 2020, afin de recueillir des commentaires, un projet de révision des normes relatives à la classification, à l’étiquetage et aux fiches de données de sécurité. Certaines des modifications harmonisent ces normes avec les prescriptions des dernières éditions révisées du SGH ;

• En Ukraine, un projet de loi sur la sûreté et la sécurité des produits chimiques établissant un cadre réglementaire pour la gestion des produits chimiques était en cours d’élaboration. Il devait être diffusé pour consultation publique avant fin 2020. Ce texte est complété par un projet de règlement technique sur la sécurité des produits chimiques et sur les mises en garde relatives à la classification des dangers sur l’étiquetage et l’emballage des produits chimiques, qui reprend les directives de l’Union européenne sur le Règlement concernant l’enregistrement, l’évaluation et l’autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH) et sur le règlement CLP et qui met donc en œuvre le SGH.

64. Le secrétariat recueille dans le monde entier des informations détaillées sur la mise en œuvre du SGH et les publie sur le site Web.

65. En ce qui concerne les services de conseil et d’expertise technique, le secrétariat a été invité à fournir des informations :

• Sur le SGH, lors d’un webinaire organisé par l’Organisation des Nations Unies pour le développement industriel (ONUDI) et les représentants du secteur en Colombie, le 22 septembre ;

• Sur les mises à jour de la vingt et unième édition révisée des Recommandations de l’ONU relatives au transport des marchandises dangereuses, lors d’un séminaire en ligne pour la région de l’Amérique latine, le 7 mai ;

• Sur le transport d’hydrogène, lors du Forum de l’innovation sur l’hydrogène organisé par la CEE et le Conseil mondial de l’énergie, le 25 mars.

66. À sa 107e session, en novembre 2019, le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a prié le secrétariat d’établir une liste récapitulative de tous les amendements qu’il avait adoptés en vue d’une entrée en vigueur le 1er janvier 2021, afin qu’ils puissent faire l’objet d’une proposition officielle conformément à la procédure énoncée à l’article 14 de l’ADR. Cette liste a été publiée en février 2020 sous la cote ECE/TRANS/WP.15/249.

67. En raison de la pandémie de COVID-19, la 108e session du Groupe de travail, initialement prévue en mai 2020, s’est tenue du 10 au 13 novembre 2020. Considérant qu’il était nécessaire d’apporter des corrections aux projets d’amendements adoptés et aux projets d’amendements corollaires et qu’il serait trop tard pour en débattre à la session de novembre, la Présidente et le Vice-Président du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses ont prié le secrétariat de les diffuser sous la forme d’un rectificatif et d’un additif au document ECE/TRANS/WP.15/249. Ces documents contenaient également les corrections et les modifications proposées par le Groupe de travail des citernes et le Groupe de travail des normes de la Réunion commune, qui avaient tenu leurs sessions en ligne. Avant d’être publiés, ces documents ont été transmis par écrit en anglais, en français et en russe aux participants au Groupe de travail, lesquels n’ont pas soulevé d’objection.

68. Cette procédure est conforme à la procédure de modification de l’ADR. Dans le protocole de signature de l’ADR, il est recommandé que, dans toute la mesure possible, avant d’être présentées conformément au paragraphe 1 de l’article 14 ou au paragraphe 2 de l’article 13, les propositions d’amendement à l’ADR ou à ses annexes fassent l’objet d’une discussion préalable au sein de réunions d’experts des Parties contractantes et, si nécessaire, des autres pays visés au paragraphe 1 de l’article 6 de l’Accord, ainsi que des organisations internationales visées à l’article 14. Tout pays peut proposer des amendements conformément à la procédure décrite à l’article 14 de l’ADR, même s’ils ne font pas l’objet d’une discussion préalable au sein du Groupe de travail. Compte tenu des circonstances, et après consultation du secrétariat, la Présidente et le Vice-Président ont estimé qu’il s’agissait de la meilleure solution pour que le texte de l’ADR soit cohérent et pour harmoniser le RID, l’ADR et l’ADN. En effet, la Commission d’experts du RID a également adopté ces modifications et corrections dans le cadre de sa procédure par correspondance.

69. Le Comité de sécurité et le Comité d’administration de l’ADN ont adopté en janvier 2020, respectivement à leurs trente-sixième et vingt-quatrième sessions, des propositions d’amendements dont l’entrée en vigueur était prévue au 1er janvier 2021, destinées à harmoniser les dispositions de l’ADN avec celles de l’ADR et du RID. Ces propositions d’amendements ont été publiées sous la cote ECE/ADN/54.

70. En raison de la pandémie de COVID-19, les trente-septième et vingt-cinquième sessions du Comité de sécurité et du Comité d’administration de l’ADN, qui devaient avoir lieu en août 2020, ont été reportées à janvier 2021. Les propositions restantes d’amendements et de corrections aux fins d’harmonisation avec l’ADR et le RID ont été adoptées selon la procédure d’approbation tacite et publiées sous les cotes ECE/ADN/54/Add.1 et ECE/ADN/54/Corr.1.

71. La Présidente a transmis les propositions d’amendements publiées sous les cotes ECE/TRANS/WP.15/249, -249/Corr.1 et -249/Add.1 aux Parties contractantes par l’intermédiaire des autorités gouvernementales pour acceptation conformément à la procédure énoncée à l’article 14 de l’ADR (notification dépositaire C.N.274.2020.TREATIES-XI.B.14). Aucune des Parties contractantes à l’ADR n’a exprimé d’objection au Secrétaire général. En application des dispositions du paragraphe 3 de l’article 14 de l’ADR, les amendements proposés aux annexes A et B, tels que modifiés, devaient entrer en vigueur pour toutes les Parties contractantes le 1er janvier 2021 avec une période transitoire de six mois.

72. À la suite de cela, à la demande du Groupe de travail, le secrétariat a publié l’édition 2021 de l’ADR. Cette nouvelle version contient des dispositions nouvelles ou révisées, dont certaines ont pour objet de mettre l’ADR en concordance avec la vingt et unième édition révisée du Règlement type afin de permettre l’harmonisation avec les autres modes de transport. L’édition 2021 de l’ADR sera également la première où apparaîtra la modification symbolique du titre de l’Accord, effective à compter du 1er janvier 2021. En effet, les Parties contractantes ont décidé de supprimer le mot « européen » du titre de cette nouvelle édition pour rendre compte du statut mondial de l’ADR et pour encourager tous les États Membres de l’ONU à adhérer à cet Accord et à l’appliquer pleinement, afin de faciliter la réalisation des cibles des objectifs de développement durable relatives à la sécurité routière.

73. L’adhésion de l’Ouzbékistan à l’ADR le 24 janvier 2020 a porté le nombre des Parties contractantes à 52 (parmi lesquelles 3 sont des pays non membres de la CEE, à savoir le Maroc, le Nigéria et la Tunisie).

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

74. En 2020, le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) a poursuivi ses efforts visant à renforcer le cadre des activités et politiques de transport intermodal et de logistique durables dans la région de la CEE et à promouvoir la coopération entre les pays membres de la CEE dans le domaine du transport intermodal et de la logistique, grâce à l’échange de données d’expérience et de bonnes pratiques.

75. Le WP.24 constate que l’année 2020 a été marquée par la pandémie de COVID-19, qui a non seulement mis sous forte pression les systèmes de santé et les chaînes de production, mais a également perturbé le transport international de fournitures essentielles dans les pays membres de la CEE en raison des restrictions aux déplacements et de la fermeture des frontières, en particulier pendant la première phase de la réponse à la crise. Il met en garde contre les mesures de relance liées à la pandémie de COVID-19 qui portent atteinte à la compétitivité du transport intermodal dans la mesure où elles risquent de ralentir la transition vers un système de transport plus durable. Le WP.24 prend acte du fait que la pandémie a montré aux gouvernements la nécessité de numériser les documents de transport. La numérisation devrait faire partie du processus d’optimisation des transports, dont le besoin se fait cruellement sentir tant au niveau des opérations que des infrastructures.

76. Le WP.24 décrit ces processus d’optimisation dans le manuel pour l’élaboration de plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique, qu’il vient de mettre au point. Ce manuel présente également le rôle du secteur du transport de marchandises et de la logistique dans le développement économique des pays, ainsi que les mesures à prendre pour favoriser le développement durable de ce secteur.

77. Le WP.24 a étudié des solutions propres à améliorer la durabilité du transport de marchandises et de la logistique en zones urbaines. L’Internet physique semble un concept prometteur qui pourrait transformer encore davantage la logistique et la faciliter en ville.

 L. Forum mondial de l’harmonisation des Règlements concernant
les véhicules (WP.29)

 1. Automatisation des véhicules

78. À la suite de la restructuration du WP.29 en juin 2018, en application de la décision no 19 du CTI (2018), et de la création du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA), le Document-cadre sur les véhicules automatisés/autonomes (ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.1), approuvé par le CTI à sa quatre-vingt-deuxième session, a servi de fil directeur pour les travaux menés sur les véhicules automatisés.

79. La première série de Règlements ONU pour les véhicules automatisés, adoptée à la session de juin 2020 du WP.29, est entrée en vigueur le 22 janvier 2021. Parmi ces nouveaux Règlements ONU figurent le Règlement ONU no 157 sur les systèmes automatisés de maintien dans la voie (première application du niveau 3 d’automatisation de la Society of Automotive Engineers (SAE)), ainsi que les Règlements ONU nos 155 et 156, qui portent respectivement sur la cybersécurité et sur les mises à jour logicielles sans fil. Les dispositions de ces nouveaux Règlements ONU, qui portent sur la sécurité et la sûreté des véhicules automatisés, sont axées sur les résultats et technologiquement neutres.

 2. Accord de 1958

80. Outre les trois nouveaux Règlements ONU relatifs aux véhicules automatisés, deux nouveaux Règlements ONU concernant les véhicules, visant à améliorer la sécurité des véhicules et leurs performances environnementales, sont entrés en vigueur :

a) Le Règlement ONU no 153 sur l’intégrité du système d’alimentation en carburant et la sûreté de la chaîne de traction électrique en cas de choc arrière, en 2020 ;

b) Le Règlement ONU no 154 sur la procédure d’essai mondiale harmonisée en ce qui concerne les émissions des voitures particulières et véhicules utilitaires légers (procédure WLTP), le 22 janvier 2021.

81. Le WP.29 a adopté en 2020 deux autres nouveaux Règlements ONU ayant pour but de protéger les usagers de la route vulnérables. Les Règlements ONU existants ont été actualisés au moyen de 96 amendements, qui adaptent les Règlements aux innovations technologiques les plus récentes et mettent en place des limites plus strictes visant à accroître à la fois la sûreté et les performances environnementales des véhicules. Le nouveau Règlement ONU no 158 sur l’homologation des dispositifs d’aide à la vision lors des manœuvres en marche arrière et des véhicules à moteur en ce qui concerne la détection par le conducteur d’usagers de la route vulnérables derrière le véhicule et le nouveau Règlement ONU no 159 sur le système de détection de piétons et de cyclistes au démarrage ont été adoptés à la session de novembre 2020 du WP.29 et entreront en vigueur en juin 2021.

82. Étant donné qu’il n’a toujours pas été possible d’obtenir un financement pour héberger la DETA à la CEE, ni au titre du budget ordinaire ni au moyen de ressources extrabudgétaires, le WP.29 remercie l’Allemagne qui héberge actuellement le système à titre provisoire. Le WP.29 continuera de chercher des solutions durables pour financer l’hébergement de la DETA.

83. En ce qui concerne la mise au point de fonctionnalités et de modules supplémentaires de la DETA, le Comité international de l’inspection technique automobile (CITA) s’est de nouveau déclaré prêt à financer l’élaboration du module de déclaration de conformité. L’Organisation internationale des constructeurs d’automobiles (OICA), l’Association européenne des fournisseurs de l’automobile (CLEPA) et l’Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO) ont confirmé leur intention de financer le module de l’identifiant unique ; à cet égard, des problèmes contractuels devront être réglés, ce qui pourra nécessiter la participation du secrétariat.

 3. Accord de 1997

84. À la 182e session du WP.29, la Résolution d’ensemble no 6 (R.E.6), relative aux prescriptions applicables au matériel d’essai, aux qualifications et à la formation des inspecteurs et à la supervision des centres d’essai, a été modifiée par l’ajout de dispositions relatives à l’application des exigences d’aptitude à la circulation et de comportement au regard de l’environnement des véhicules en service, sous forme de directives concernant les contrôles techniques routiers.

85. Ces directives comprennent notamment des approches innovantes pour la sélection des véhicules devant faire l’objet d’un contrôle technique routier, telles que la télédétection des polluants, de la température des freins ou des charges par essieu, ainsi que des méthodes fondées sur les renseignements disponibles, comme la détermination du profil de risque des exploitants. Ces approches contribueront à réduire les formalités administratives et les coûts, tant pour les exploitants obtenant de bons résultats que pour les organismes de contrôle.

 4. Accord de 1998

86. En 2020, le WP.29 a mené à terme plusieurs années de travail sur un nouveau Règlement technique mondial (RTM ONU) no 21 relatif à la détermination de la puissance des véhicules électriques, qui a été adopté par le Comité exécutif de l’Accord de 1998 à sa session de novembre 2020.

87. Huit amendements aux Règlements techniques mondiaux ONU nos 3 (Freinage des motocycles), 6 (Vitrages de sécurité), 7 (Appuie-tête), 15 (Procédure d’essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP)), 16 (Pneumatiques), 18 (Systèmes d’autodiagnostic pour les véhicules de la catégorie L) et 19 (Procédure de mesure des émissions par évaporation dans le cadre de la procédure d’essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers) ont été adoptés en 2020. Ces amendements adaptent les RTM ONU aux innovations technologiques les plus récentes et mettent en place des prescriptions plus strictes visant à accroître à la fois la sûreté et les performances environnementales des véhicules.

 5. Lien avec le Programme de développement durable à l’horizon 2030

88. L’adhésion aux Accords de l’ONU concernant les véhicules et le respect des Règlements, Règles et Règlements techniques mondiaux ONU y annexés peuvent aider à atteindre les cibles 3.6, 3.9, 7.3, 9.1, 11.2 et 13.2 des objectifs de développement durable.

 6. Conséquences de la pandémie de COVID-19 et de la crise financière de l’ONU

89. Les travaux du WP.29 et de ses organes subsidiaires ont été fortement perturbés par la pandémie de COVID-19 et par la crise financière de l’ONU. À la suite de la session de mars 2020 du WP.29, les réunions en présentiel sont devenues impossibles et les services d’interprétation pour les réunions virtuelles n’ont été fournis qu’à partir de fin juin 2020, et uniquement de façon très limitée. En outre, afin que les représentants de tous les continents puissent y participer, les réunions ne pouvaient être planifiées qu’en début d’après-midi. Les sessions ont ainsi été très restreintes ; par exemple, la session de juin 2020 du WP.29 a dû être limitée à une durée de deux heures seulement, et l’ordre du jour a donc été réduit au strict minimum pour permettre de prendre des décisions et de voter. De plus, plusieurs sessions de ses organes subsidiaires n’ont pas été considérées comme officielles car les services de conférence de l’ONUG n’avaient pas fourni d’interprétation. Enfin, il a fallu suivre les procédures d’approbation tacite imposées par le Comité exécutif, ce qui a donné lieu à des formalités administratives fastidieuses.

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

90. Dans le domaine de la facilitation du passage des frontières, le WP.30 s’est principalement concentré en 2020 sur l’informatisation imminente du régime TIR (système eTIR). La première étape a été franchie en février 2020, avec l’adoption par le Comité de gestion TIR d’une importante série de propositions d’amendements visant à introduire le système eTIR dans le texte juridique de la Convention TIR de 1975, en particulier grâce à la nouvelle annexe 11. Le Secrétaire général de l’ONU, en sa qualité de dépositaire, a d’ores et déjà transmis les propositions d’amendements à toutes les Parties contractantes à la Convention TIR pour acceptation. Si aucune objection n’est soulevée au plus tard le 25 février 2021, les propositions entreront en vigueur le 25 mai 2021. Afin d’accompagner et de faciliter l’introduction du système eTIR, le secrétariat TIR a pris part à plusieurs activités importantes, notamment la poursuite de projets pilotes eTIR entre différents pays (l’Azerbaïdjan, la Géorgie, la République islamique d’Iran et la Turquie) et l’établissement de directives techniques complètes (spécifications eTIR) pour aider les pays intéressés à se connecter au « système international eTIR », qui vise à permettre l’échange sécurisé de données entre les systèmes douaniers nationaux et à permettre aux administrations douanières de gérer les données relatives aux garanties que les chaînes de garantie délivrent aux titulaires de carnet TIR habilités.

91. Le 7 avril 2020, la Secrétaire exécutive de la CEE a envoyé à toutes les Parties contractantes à la Convention TIR une lettre les invitant à prendre contact avec le secrétariat TIR si elles souhaitaient connecter leur système douanier national au système international eTIR en prévision de l’entrée en vigueur de l’annexe 11. Les pays ci-après ont manifesté leur intérêt pour ce projet d’interconnexion, soit en demandant des informations complémentaires, soit en indiquant leur souhait de lancer un projet de connexion : Arménie, Azerbaïdjan, Géorgie, Inde, Iran (République islamique d’), Israël, Liban, Maroc, Monténégro, Pakistan, Qatar, République de Moldova, Tunisie, Turquie et Ukraine. Le secrétariat a collaboré avec la Commission européenne et certains États membres de l’Union européenne sur la validation du concept NSTI[[2]](#footnote-3)-eTIR, qui vise à déterminer la méthode la plus efficace pour raccorder les administrations douanières de l’Union européenne au système international eTIR.

92. Au début de la crise liée à la COVID-19, le secrétariat, avec l’appui d’autres commissions régionales et du secteur privé, a créé l’Observatoire sur l’état du franchissement des frontières en raison de la COVID-19, qui collecte des informations auprès de la quasi-totalité des États Membres de l’ONU. Depuis sa création, le 18 mars 2020, l’Observatoire est devenu la seule source à l’échelle mondiale, au sein et en dehors du système des Nations Unies, qui propose des informations mises à jour quotidiennement sur la situation concernant le franchissement des frontières par les moyens de transports intérieurs. La page Web de l’Observatoire a été consultée plus de 110 000 fois, avec des pics de plus de 2 000 consultations par jour en avril et en mai. Des informations actualisées ont été collectées et mises en ligne pour 174 États Membres de l’ONU. L’Observatoire bénéficie de l’appui officiel de la Commission économique pour l’Afrique (CEA), de la Commission économique pour l’Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC), de la Commission économique et sociale pour l’Asie et le Pacifique (CESAP) et de la Commission économique et sociale pour l’Asie occidentale (CESAO), ainsi que de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI), de l’Organisation mondiale des douanes (OMD), du Forum international des transports (FIT), de l’Union internationale des transports routiers (IRU), de la Fédération internationale de l’automobile (FIA), de l’Organisation de coopération économique (OCE) et de l’Union internationale des chemins de fer (UIC).

 N. Plan d’action du CTI pour le renforcement des capacités : premiers pas

93. Jusqu’à présent, le CTI n’avait pas de programme de travail global relatif au renforcement des capacités. C’est pourquoi, dans sa Stratégie à l’horizon 2030, il s’est fixé comme priorité, parmi les plus urgentes, l’élaboration d’un plan global visant à définir, intégrer et encadrer toutes les activités de renforcement des capacités menées par la Division des transports durables. Le Plan d’action du CTI pour le renforcement des capacités a été présenté et adopté à la quatre-vingt-deuxième session du Comité, en février 2020.

94. En 2020, la pandémie de COVID-19 a fortement perturbé la planification et la réalisation des activités prévues par le plan. L’organisation en présentiel de manifestations portant sur le renforcement des capacités n’étant pas possible, le secrétariat s’est concentré à distance sur les activités demandées suivantes : i) aide à la Bosnie-Herzégovine pour l’élaboration du projet de stratégie-cadre en matière de sécurité routière ; ii) assistance au Turkménistan pour l’aider à adhérer à six instruments juridiques de l’ONU relatifs aux transports et à les appliquer efficacement ; iii) soutien important aux pays du Programme spécial des Nations Unies pour les pays d’Asie centrale (SPECA) sur la connectivité des transports à l’échelle régionale.

95. En Bosnie-Herzégovine, une manifestation sous-régionale de renforcement des capacités (Sarajevo, 4 et 5 mars 2020) a d’abord été organisée en coopération avec le Ministère des transports et des communications et le bureau du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) en Bosnie-Herzégovine, puis des services de conseil pour l’élaboration de la stratégie-cadre en matière de sécurité routière ont été fournis par des consultants externes guidés par le personnel de la CEE. La version finale du projet de stratégie-cadre sera présentée aux parties prenantes au niveau national à l’occasion d’un séminaire commun de renforcement des capacités.

96. L’aide au Turkménistan a débuté par deux manifestations consacrées au renforcement des capacités (tenues en ligne, le 14 avril et le 15 mai 2020). Après l’adhésion réussie du pays à six instruments juridiques de l’ONU, des activités sur mesure de renforcement des capacités à l’intention des parties prenantes au niveau national étaient prévues en novembre.

97. L’aide aux pays du SPECA a été orientée vers : i) l’organisation du dialogue régional sur le renforcement de la connectivité des transports dans la région du SPECA et au-delà à l’ère de la COVID-19 ; ii) la poursuite des activités du Groupe de travail thématique du transport durable, du transit et de la connectivité du SPECA. Le dialogue régional, tenu le 29 septembre 2020, a rassemblé plus de 90 participants, parmi lesquels neuf ministres et sous-ministres des transports de pays d’Asie centrale et du Caucase ainsi que des représentants d’entités des Nations Unies, de banques multilatérales de développement et d’organisations internationales. Cette manifestation dirigée par la CEE a permis un débat ouvert et facilité la coordination de mesures et de plans visant à harmoniser les procédures des transports intérieurs internationaux afin de renforcer la connectivité dans la région du SPECA. Les conclusions du dialogue, qui prônaient la coopération à l’échelle régionale en matière de connectivité des transports, en insistant sur les mesures immédiates de relance après la pandémie de COVID-19, ont été adoptées par les pays participants.

98. La vingt-cinquième session du Groupe de travail thématique du transport durable, du transit et de la connectivité du SPECA s’est tenue les 23 et 24 octobre 2020. Les États membres ont fait part de leurs expériences et échangé des informations sur les dernières évolutions dans les domaines de l’amélioration de la connectivité régionale (développement des infrastructures, élimination des goulets d’étranglement), du transit international (facilitation du passage des frontières et gestion des corridors) et de la sécurité routière. Ils ont également communiqué des informations sur les mesures prises face à la pandémie de COVID-19 et débattu de la mise en œuvre concrète des conclusions du dialogue régional du SPECA. Toutes ces informations ont été présentées dans le contexte des objectifs de développement durable relatifs aux transports et de l’aide aux pays membres du Programme, pour la réalisation et le suivi de ces objectifs. Les pays du SPECA se sont entendus sur des points de départ pour l’élaboration de la stratégie du Programme en matière de connectivité des transports, le principal objectif étant d’établir pour le Groupe de travail un programme de travail réaliste qui serait centré sur des questions liées au transport et à la connectivité revêtant une grande importance pour la sous-région du SPECA.

1. \* Le présent document a été soumis en retard en raison de la transmission tardive de renseignements provenant d’autres sources. [↑](#footnote-ref-2)
2. NSTI est l’acronyme de « Nouveau système de transit informatisé ». [↑](#footnote-ref-3)