



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Quatre-vingt-quatrième session

Genève, 22-25 février 2022

Point 6 b) de l'ordre du jour provisoire

Questions relatives aux programmes :

Plan-programme pour 2023

Plan-programme pour 2023

Sous-programme 2 : Transports

Note du secrétariat*

Résumé

À sa soixante-douzième session tenue en décembre 2017, l'Assemblée générale a adopté la résolution 72/266 intitulée « Un nouveau modèle de gestion pour l'Organisation des Nations Unies ». Par cette résolution, les États Membres ont approuvé le remplacement à titre expérimental des exercices budgétaires biennaux par des exercices annuels à compter du budget-programme de 2020, et prié le Secrétaire général de procéder en 2022, c'est-à-dire à l'issue du premier cycle budgétaire complet, à un examen des modifications qui auront été apportées au cycle budgétaire. L'Assemblée générale a aussi décidé d'examiner à sa soixante-dix-septième session la mise en œuvre du budget sur une base annuelle, en vue de prendre une décision définitive sur la question.

Conformément aux instructions du Contrôleur de l'Organisation des Nations Unies (ONU), le secrétariat de la CEE a établi le projet de plan-programme pour 2023 pour le sous-programme 2 (Transports), qui a été communiqué pour observations au Bureau du Comité des transports intérieurs (CTI), et au Comité exécutif dans le cadre du plan-programme de la CEE pour 2023. Le projet de budget-programme récapitulatif de la CEE, modifié le cas échéant, sera ensuite soumis au Comité du programme et de la coordination et au Comité consultatif pour les questions administratives et budgétaires à leurs sessions qui se tiendront à la mi-2022. Les conclusions et recommandations des deux Comités seront transmises à l'Assemblée générale à sa soixante-dix-septième session, en 2022, au cours de laquelle sera examiné le projet de budget-programme du Secrétaire général pour 2023.

Le Comité **voudra bien prendre note** du fait que les informations contenues dans le présent document ont été examinées par le Bureau du CTI à sa session des 25 et 26 novembre 2021. Le Comité **est invité à examiner** le présent document et à éventuellement **formuler des observations** à son sujet.

* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur.



I. Objectif

1. L'objectif auquel le sous-programme contribue est de promouvoir la viabilité des systèmes de transport intérieur (transports routiers, ferroviaires et par voies de navigation intérieure, et transport intermodal) à l'échelle régionale ou mondiale en les rendant plus sûrs, plus propres, plus efficaces et plus abordables, qu'il s'agisse d'assurer le transport de marchandises ou la mobilité personnelle.

II. Stratégie

2. Dans cette optique, le sous-programme aura pour objectifs :

a) De contribuer à répondre aux besoins régionaux et mondiaux dans le domaine des transports intérieurs et de promouvoir la création de systèmes de transport qui soient viables aux échelles régionale et mondiale, en assurant des services d'appui au Comité des transports intérieurs (le Comité), à ses 20 groupes de travail et à ses 11 comités d'administration, ainsi qu'au Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques et à plus de 50 réseaux d'experts formels et informels ;

b) D'administrer le cadre réglementaire international pour les transports intérieurs, qui comprend 59 instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité, la pollution, l'efficacité et l'efficacité (fonction normative), en élaborant de nouveaux instruments juridiques et en actualisant ceux qui existent, selon les besoins, de veiller à ce que les fonctions réglementaires du Comité soient en phase avec les dernières technologies et innovations dans le domaine des transports, comme par exemple les systèmes de transport intelligents, les véhicules autonomes et le passage au numérique, et puissent bénéficier à tous les États Membres de l'ONU, s'il y a lieu ;

c) D'offrir une plateforme de concertation intergouvernementale à l'occasion des sessions annuelles du Comité, afin de permettre l'examen des nouveaux défis et des situations d'urgence ; de contribuer à la recherche d'un consensus pendant les manifestations du Comité, pour favoriser, entre autres choses, la connectivité régionale et interrégionale, notamment par l'adoption de déclarations et de résolutions de haut niveau sur l'action concertée entre les États membres et entre les Parties contractantes, le but étant la pleine réalisation du mandat du Comité ;

d) De compléter les volets réglementation et concertation par des travaux d'analyse, une assistance technique et des activités de renforcement des capacités concernant l'adhésion aux instruments juridiques et leur application, à la demande des États membres et des Parties contractantes ;

e) De contribuer aux travaux de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière et au fonctionnement du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, en vue d'améliorer la sécurité routière mondiale grâce aux débats menés lors des réunions du Comité, à des activités de renforcement des capacités et de conseil en ce qui concerne la promotion des instruments juridiques, et à la participation aux travaux des organes directeurs, à des appels à propositions et à d'autres éventuelles activités connexes ;

f) De soutenir l'action menée par les États membres pour faire face aux situations d'urgence par exemple en cas de pandémie, et pour s'en relever, tout en minimisant l'impact sur le fonctionnement des systèmes de transport nationaux, régionaux et internationaux et sur la mise en œuvre du programme de développement durable ;

g) D'élaborer de nouveaux instruments et d'actualiser les instruments existants, et de tenir à jour la base de données des cadres réglementaires internationaux pour les transports intérieurs ;

h) D'encourager le partage des connaissances et la coopération entre les gouvernements et les principales parties prenantes, de sensibiliser aux questions émergentes et aux meilleures interventions, de contribuer à l'amélioration du suivi et de la mesure de la réalisation des objectifs de développement durable, de faciliter l'adaptation technique des

instruments et cadres juridiquement contraignants aux nouvelles réalités et de prévoir l'établissement de nouveaux documents d'orientation.

3. Les travaux décrits ci-dessus devraient permettre :

a) D'améliorer la mobilité durable, ainsi que le suivi et la mesure de la réalisation des objectifs de développement durable ;

b) D'améliorer les transports intérieurs, en permettant aux parties contractantes aux conventions des Nations Unies pertinentes en la matière de rendre les systèmes plus sûrs, plus propres, plus performants et moins onéreux ;

c) De rendre les flux internationaux de marchandises et de voyageurs plus rationnels et plus résilients, sur les plans régional et mondial ;

d) De renforcer la coopération intergouvernementale dans les situations d'urgence et de minimiser les perturbations dans la poursuite de la mise en œuvre et de la mise à jour des conventions des Nations Unies sur les transports intérieurs.

III. Exécution du programme en 2021

Passage accéléré au numérique des instruments juridiques relatifs aux transports intérieurs en réponse à la COVID-19

4. Du fait des contraintes liées à la pandémie de COVID-19 en 2020-2021, les États membres et les Parties contractantes ont besoin d'une aide accrue pour mettre en œuvre les obligations que leur imposent les instruments juridiques, ainsi que d'orientations adéquates sur la législation qui en découle, et pour assurer le passage au numérique des instruments relatifs aux transports. Dans le cadre du sous-programme, plusieurs dispositions ont été prises, notamment : a) l'élaboration et la mise en œuvre d'une nouvelle génération d'instruments juridiques favorisant la dématérialisation ou l'informatisation des procédures relatives au transport et au franchissement des frontières ; b) la production de connaissances spécialisées afin de faciliter et d'accélérer la mise en œuvre de certains de ces instruments, par exemple grâce à la constitution du Groupe d'experts de la mise en œuvre de l'e-CMR ; c) le déploiement de mécanismes et de réseaux existants pour accélérer le redressement économique des parties contractantes après la pandémie de COVID-19 de façon à appuyer l'action menée par les États membres en vue d'une reprise viable. Les progrès enregistrés dans la réalisation de cet objectif sont présentés dans la mesure des résultats ci-après (voir le tableau 1).

Tableau 1
Mesure des résultats

2019 (résultat effectif)	2020 (résultat effectif)	2021 (résultat effectif)
-	Augmentation du nombre d'États Membres de l'ONU adhérant à l'e-CMR, qui a rendu d'autant plus urgent de le mettre en œuvre	Création d'un groupe d'experts chargé de produire des connaissances spécialisées afin d'accélérer la mise en œuvre de l'e-CMR

Abréviation : e-CMR – Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, concernant la lettre de voiture électronique.

IV. Résultats escomptés pour 2023

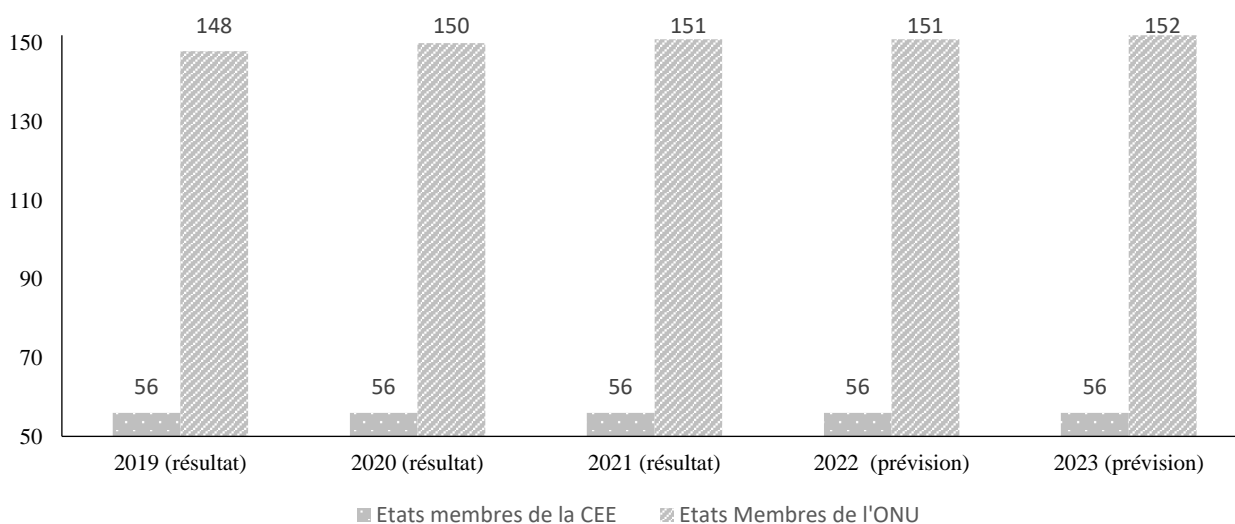
Résultat 1 : Augmentation du nombre d'États Membres de l'ONU adhérant aux instruments du cadre réglementaire destiné à assurer la viabilité des systèmes de transport intérieur

Résultats du programme en 2021 et objectif pour 2023

5. Les travaux menés dans le cadre du sous-programme ont contribué à ce que l'Éthiopie adhère, en 2021, à l'une des conventions fondamentales des Nations Unies relatives à la sécurité routière, ce qui a permis de dépasser l'objectif initial de 150 États Membres de l'ONU parties contractantes aux conventions relatives aux transports intérieurs administrés par le Comité. Les progrès réalisés dans la réalisation de cet objectif et les progrès escomptés pour 2023 sont présentés dans la mesure des résultats ci-dessous (voir la figure 1).

Figure 1

Mesure des résultats : nombre d'États membres de la Commission économique pour l'Europe et d'États Membres de l'ONU qui sont parties contractantes aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports administrés par la Commission (total cumulé)



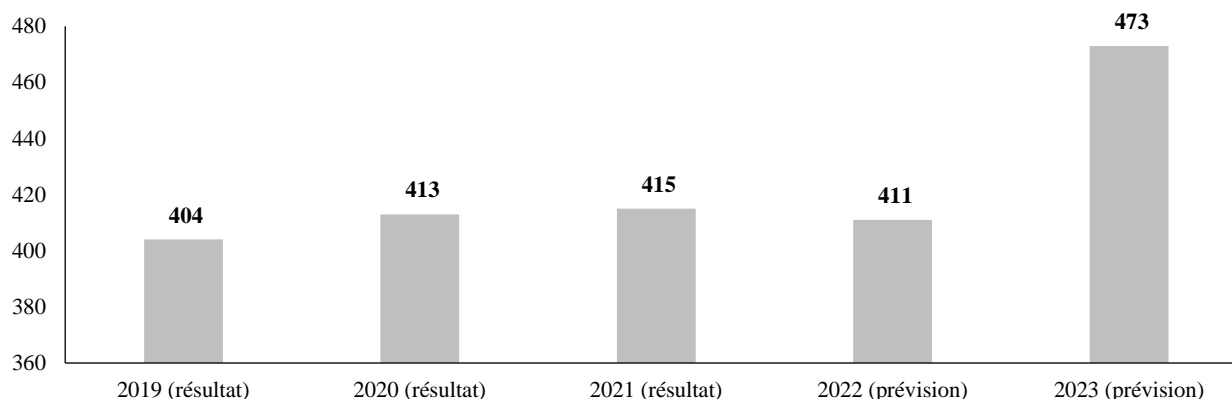
Résultat 2 : Renforcement de l'appui fourni dans le domaine de la réglementation de la sécurité routière pour contribuer à réduire le nombre mondial de tués et de blessés sur les routes

Résultats du programme en 2021 et objectif pour 2023

6. Les travaux menés dans le cadre du sous-programme ont contribué à ce que deux États adhèrent en 2021 à l'une des sept conventions fondamentales des Nations Unies relatives à la sécurité routière, ce qui a permis de dépasser l'objectif initialement prévu. Les progrès réalisés dans la réalisation de cet objectif et les progrès escomptés pour 2023 sont présentés dans la mesure des résultats ci-dessous (voir la figure 2).

Figure 2

Mesure des résultats : nombre de Parties contractantes aux conventions fondamentales des Nations Unies relatives à la sécurité routière^a (total cumulé)



^a L'objectif de 2023 portera sur non plus sept mais huit conventions fondamentales des Nations Unies relatives à la sécurité routière, comme suite à la décision du Groupe de travail des transports routiers (SC.1) d'ouvrir au niveau mondial l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR).

Résultat 3 : Renforcement du cadre réglementaire destiné à assurer la viabilité des systèmes de transport intérieur

Projet de plan-programme pour 2023

7. Bien que les transports et la mobilité durables jouent un rôle essentiel dans la réalisation des objectifs de développement durable, les résultats sont inégaux entre les régions et les sous-régions, notamment en ce qui concerne la cible 3.6 de diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route. Les données disponibles indiquent que les pays ayant adhéré au plus grand nombre de conventions et d'accords relevant du sous-programme obtiennent de meilleurs résultats en termes d'amélioration de la viabilité de leurs systèmes de transport.

8. Les travaux menés récemment dans le cadre du sous-programme afin d'améliorer le cadre réglementaire ont permis d'actualiser de manière déterminante les instruments juridiques, et d'émettre des conseils pratiques et des recommandations à l'appui de l'action menée par les États membres et les Parties contractantes pour développer encore davantage les systèmes durables de transports intérieurs.

Enseignements tirés et changements prévus

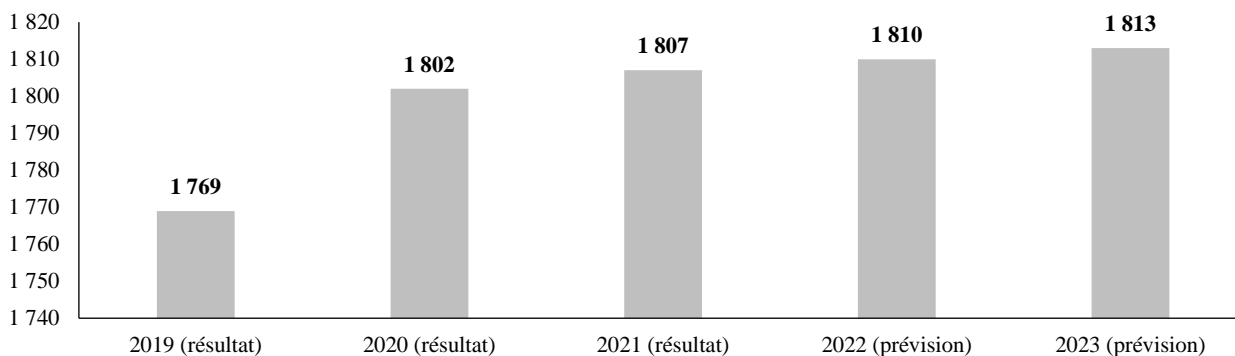
9. L'enseignement retenu est que le sous-programme doit affiner son approche et son orientation afin de mieux servir les besoins croissants des États Membres de l'ONU en ce qui concerne la mise en place de systèmes durables de transports intérieurs. Pour y parvenir, il est capital de fournir un appui réglementaire intégré renforcé et de moderniser les instruments juridiques notamment en dématérialisant les documents et les procédures relatifs aux transports et en favorisant le déploiement sûr et rapide des véhicules automatisés.

10. Compte tenu de cet enseignement, il est donc prévu de redoubler d'efforts dans le cadre du sous-programme pour : appuyer le développement de systèmes de transport intérieur qui soient viables au niveau mondial et de faire en sorte que ses activités profitent à la région de la CEE et servent de pratiques optimales pour d'autres régions qui s'emploient à réduire le nombre de tués et de blessés sur les routes ; améliorer la performance environnementale des systèmes de transport intérieur, y compris en ce qui concerne les objectifs de circularité et de réduction des émissions ; renforcer l'efficacité, la connectivité et l'accessibilité des transports pour tous les usagers, y compris les personnes handicapées, grâce à la dématérialisation des documents et procédures relatifs aux transports et à la promotion des véhicules automatisés. Dans le cadre du sous-programme, il est prévu de renforcer l'appui réglementaire à la mise en œuvre de la Stratégie du CTI, notamment en analysant les

tendances à l'œuvre et les difficultés rencontrées dans d'autres régions, afin d'encourager la participation des pays extérieurs à la région de la CEE et des femmes aux activités du Comité et de ses organes subsidiaires. Il est prévu de renforcer également les activités de sensibilisation et de renforcement des capacités, notamment par des partenariats avec des entités du système des Nations Unies et des partenaires extérieurs. Les progrès escomptés dans la réalisation de cet objectif sont présentés dans la mesure des résultats ci-après (voir la figure 3).

Figure 3

Mesure des résultats : nombre de Parties contractantes aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs au transport administrés par la Commission économique pour l'Europe (total cumulé)



V. Textes des organes délibérants définissant les mandats

11. La liste ci-dessous énumère tous les mandats confiés au sous-programme.

Résolutions de l'Assemblée générale

58/9	Crise mondiale de la sécurité routière
68/269	Amélioration de la sécurité routière mondiale
69/137	Programme d'action en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024
69/213	Le rôle des couloirs de transport et de transit en matière de coopération internationale et de développement durable
70/197	Vers une coopération de tous les acteurs du secteur des transports pour la promotion de couloirs de transit multimodal durables
70/217	Suivi de la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral
71/212	Renforcer les liens entre tous les modes de transport pour atteindre les objectifs de développement durable
72/271	Amélioration de la sécurité routière mondiale
73/243	Suivi de la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral
74/299	Amélioration de la sécurité routière mondiale

Résolutions du Conseil économique et social

- 1999/65 Transformation du Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses en Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques
- 2013/7 Liaison fixe Europe-Afrique à travers le détroit de Gibraltar
- 2021/13 Travaux du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimique

Décisions de la Commission économique pour l'Europe

- ECE/AC.21/2014/2 Rapport de la Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement sur sa quatrième session
- ECE/TRANS/224 Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa soixante-quatorzième session (« Projet de feuille de route de la CEE pour la promotion des systèmes de transport intelligents – 20 mesures à prendre au niveau mondial de 2012 à 2020 »)
- ECE/TRANS/236 Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa soixante-quinzième session (Déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et des activités menées à cette fin ; Déclaration commune sur le développement futur des liaisons de transport Europe-Asie)
- ECE/TRANS/248 Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa soixante-dix-septième session
- ECE/TRANS/254 Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa soixante-dix-huitième session
- ECE/TRANS/270 Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa soixante-dix-neuvième session (résolution ministérielle intitulée « Embrasser l'ère nouvelle de la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité »)
- ECE/TRANS/274 Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa quatre-vingtième session
- ECE/TRANS/288 Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa quatre-vingt-unième session (résolution ministérielle sur le renforcement de la coopération, de l'harmonisation et de l'intégration à l'ère de la numérisation et de l'automatisation des transports ; résolution n° 265 du Comité des transports intérieurs intitulée « Faciliter le développement des transports par voie navigable » ayant trait à la déclaration ministérielle intitulée « La navigation intérieure dans un contexte international » ; Stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030)
- B (66) Approbation de la Charte de Genève sur le logement durable
- ECE/TRANS/294 Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa quatre-vingt-deuxième session (déclaration ministérielle intitulée « Des solutions plus efficaces dans les transports intérieurs pour relever les défis climatiques et environnementaux mondiaux : appel commun à une action universelle »)
- ECE/TRANS/304 Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa quatre-vingt-troisième session (résolution ministérielle intitulée « Renforcer la résilience de la connectivité des transports intérieurs dans les situations d'urgence : appel urgent à une action concertée »)

Décisions des organes créés en vertu d'accords des Nations Unies relatifs aux transports

E/ECE/TRANS/505/Rev.3	Accord de 1958 concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements
ECE/RCTE/CONF/4	Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles
ECE/TRANS/132	Accord de 1998 concernant l'établissement de Règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues
ECE/TRANS/ADN/CONF/10/Add.1	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures
ECE/TRANS/WP.30/AC.2/125	Rapport du Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 sur sa soixante et unième session (annexe II, « Déclaration commune sur l'informatisation du régime TIR »)

VI. Produits

12. On trouvera dans le tableau 2 la liste de tous les produits du sous-programme.

Tableau 2

Sous-programme 2 : produits pour la période 2021-2023, par catégorie et sous-catégorie

<i>Catégorie et sous-catégorie</i>	<i>Produits prévus en 2021</i>	<i>Produits effectifs en 2021</i>	<i>Produits prévus en 2022</i>	<i>Produits prévus en 2023</i>
A. Facilitation des travaux des organes intergouvernementaux et des organes d'experts				
Documentation destinée aux organes délibérants (nombre de documents, par entité/thème)	1 264	1 173	1 293	1 052
1. Comité des transports intérieurs	1 071	1 069	1 023	866
a. Comité des transports intérieurs et à son Bureau	31	31	31	31
b. Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules	580	566	420	500
c. Groupe de travail du transport des denrées périssables	33	30	33	33
d. Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses	214	179	214	214
e. Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports et groupes d'experts subsidiaires	20	22	26	28
f. Groupe de travail des statistiques des transports	14	14	14	14
g. Groupe de travail des transports routiers et groupes d'experts subsidiaires	10	16	18	28
h. Forum mondial de la sécurité routière et groupes d'experts subsidiaires	16	12	40	40
i. Groupe de travail des transports par chemin de fer et groupes d'experts subsidiaires	26	30	34	30
j. Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique	15	15	15	15
k. Groupe de travail des transports par voie navigable	41	50	47	47
l. Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports et groupes d'experts subsidiaires	71	104	131	100

<i>Catégorie et sous-catégorie</i>	<i>Produits prévus en 2021</i>	<i>Produits effectifs en 2021</i>	<i>Produits prévus en 2022</i>	<i>Produits prévus en 2023</i>
2. Conseil économique et social	190	101	265	183
a. Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques	1	1	5	1
b. Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses	157	78	200	150
c. Sous-Comité d'experts du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques	32	22	60	32
3. Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement	3	3	5	3
Services fonctionnels pour les réunions (équivalent en nombre de réunions de trois heures, par entité/thème)	364	383	423	444
4. Comité des transports intérieurs	327	346	381	407
a. Comité des transports intérieurs et de son Bureau	16	17	16	16
b. Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules	111	115	111	111
c. Groupe de travail du transport des denrées périssables	8	8	16	8
d. Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses	68	52	58	68
e. Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports et de ses groupes d'experts subsidiaires	22	17	22	22
f. Groupe de travail des statistiques des transports	6	6	6	6
g. Groupe de travail des transports routiers et de ses groupes d'experts subsidiaires	6	12	12	30
h. Forum mondial de la sécurité routière et de ses groupes d'experts subsidiaires	14	24	28	28
i. Groupe de travail des transports par chemin de fer et de ses groupes d'experts subsidiaires	6	26	18	30
j. Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique	6	14	6	12
k. Groupe de travail des transports par voie navigable	18	14	18	18
l. Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports et de ses groupes d'experts subsidiaires	46	41	70	70
5. Conseil économique et social	35	35	40	35
a. Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques	-	-	1	-
b. Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses	25	25	29	25
c. Sous-Comité d'experts du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques	10	10	10	10
6. Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement	2	2	2	2
B. Production et transfert de connaissances				
Coopération technique et projets sur le terrain (nombre de projets)	2	2	2	2
7. Autoroute transeuropéenne Nord-Sud	1	1	1	1
8. Chemin de fer transeuropéen	1	1	1	1
Colloques, ateliers et autres activités de formation (nombre de jours)	13	18	11	10
9. Ateliers organisés à l'intention de responsables gouvernementaux et d'autres parties prenantes dans la région de la CEE et dans les parties contractantes aux instruments juridiques relevant du Comité des transports intérieurs, sur : les systèmes de transport intelligents ; les statistiques des transports et les tendances en la matière ; les questions de transport routier, ferroviaire, fluvial, intermodal et intersectoriel ; et les accords et règlements sur les véhicules	9	13	8	9
10. Colloques à l'intention des coordonnateurs nationaux, des experts, des fonctionnaires des douanes et du secteur des transports sur la Convention TIR et les projets d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud et de chemin de fer transeuropéen	4	5	3	1

<i>Catégorie et sous-catégorie</i>	<i>Produits prévus en 2021</i>	<i>Produits effectifs en 2021</i>	<i>Produits prévus en 2022</i>	<i>Produits prévus en 2023</i>
Publications (nombre de publications)	12	10	10	9
11. Transport des marchandises dangereuses	3	3	2	3
12. Transport des denrées périssables	1	1	1	1
13. Facilitation du transport	1	1	-	-
14. Transports verts et sûrs et questions transversales	5	3	5	3
15. Règlements concernant les véhicules	1	1	1	1
16. Statistiques	1	1	1	1
Documents techniques (nombre de documents)	2	2	1	1
17. Fiche d'information : ce qu'il faut savoir sur les systèmes actifs d'aide à la conduite	1	1	-	-
18. Statistiques des transports – profils de pays	1	1	1	1

C. Activités de fond

Consultations, conseils et activités de promotion : services consultatifs à l'intention des Parties contractantes aux conventions des Nations Unies relatives aux transports administrées par la CEE concernant les instruments juridiques liés aux transports intérieurs ; à la facilitation des transports ; au franchissement des frontières ; à la sécurité routière ; à la construction des véhicules ; au transport des marchandises dangereuses et d'autres cargaisons spéciales.

Bases de données et supports numériques de fond : site Web de la Banque de données internationale, qui est accessible aux utilisateurs de plus de 70 Parties contractantes à la Convention TIR et qui comprend la liste des plus de 31 000 sociétés de transport autorisées à utiliser le système TIR ; sites Web TIR et e-TIR ; système international eTIR permettant l'échange de données entre les acteurs du système dans le cadre de transports TIR sous couvert de la procédure eTIR ; inventaire en ligne des normes concernant les infrastructures des voies de navigation intérieure ; inventaire en ligne des normes et paramètres existants figurant dans l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer et l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes ; bases de données sur les statistiques des transports, les accidents de la route, le transport des marchandises dangereuses, le transport des denrées périssables, le transport urbain et les transports et l'environnement ; Observatoire en ligne de la sûreté des chemins de fer ; signalisation numérisée issue de la version numérique de la Convention sur la signalisation routière (E-CoRSS) ; plateforme d'apprentissage électronique sur la connectivité intelligente et durable.

D. Activités de communication

Programmes de sensibilisation, manifestations spéciales et documents d'information : documents d'information sur les instruments juridiques et les activités du sous-programme, accessibles à l'échelle mondiale ou régionale.

Relations extérieures et relations avec les médias : communiqués de presse pour le sous-programme.

Plateformes numériques et contenu multimédia : plateformes numériques et contenu multimédia sur les transports et la mobilité durables ; site Web du sous-programme, accessibles à l'échelle mondiale ou régionale.