


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

Genève, 22-25 février 2022

**Rapport du Comité des transports intérieurs
sur sa quatre-vingt-quatrième session**
Table des matières

| | <i>Page</i> |
|---|-------------|
| I. Présidence | 4 |
| II. Participation | 4 |
| III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) | 5 |
| IV. Soixante-quinzième anniversaire du Comité des transports intérieurs : relier les pays et favoriser la mobilité durable (point 2 de l'ordre du jour) | 5 |
| V. Réunion sur l'exécution de la Stratégie du Comité des transports intérieurs, réservée aux représentants des États, avec la participation des présidents des organes subsidiaires du Comité (point 3 de l'ordre du jour) | 6 |
| VI. Questions relatives à la gouvernance et autres questions découlant des activités de la Commission économique pour l'Europe, du Conseil économique et social et d'autres organes et conférences des Nations Unies (point 4 de l'ordre du jour) | 6 |
| VII. Questions relatives à la gouvernance et décisions essentielles pour la poursuite des travaux du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires (point 5 de l'ordre du jour) | 8 |
| A. Décisions relatives aux organes subsidiaires et à la structure du Comité des transports intérieurs..... | 8 |
| B. Résultats des réunions du Bureau du Comité des transports intérieurs..... | 9 |
| VIII. Questions relatives aux programmes (point 6 de l'ordre du jour) | 9 |
| A. Programme de travail pour 2022 et recommandations concernant les éléments essentiels du programme de travail pour 2024 | 9 |
| B. Plan-programme pour 2023 | 9 |
| C. Liste des publications prévues en 2023 | 10 |
| D. Calendrier des réunions prévues en 2022 | 10 |



| | | |
|-----|---|----|
| IX. | Élection des membres du Bureau pour les sessions du Comité des transports intérieurs prévues en 2023 et 2024 (point 7 de l'ordre du jour) et Composition du Bureau du Comité des transports intérieurs pour les sessions du Comité des transports intérieurs prévues en 2023 et 2024 (point 8 de l'ordre du jour) | 10 |
| X. | Questions stratégiques de nature horizontale et transversale ou d'ordre réglementaire (point 9 de l'ordre du jour)..... | 10 |
| A. | État de l'adhésion aux conventions et accords internationaux des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs..... | 10 |
| B. | Application des conventions et accords internationaux des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs (déclarations des représentants)..... | 11 |
| C. | Défis et nouvelles tendances dans le domaine des transports intérieurs, dans différentes régions (déclarations des représentants) | 11 |
| D. | Systèmes de transport intelligents..... | 11 |
| E. | Environnement, changements climatiques et transports | 12 |
| 1. | Suite donnée par le Comité des transports intérieurs au Programme de développement durable à l'horizon 2030..... | 12 |
| 2. | Action du Comité des transports intérieurs dans le domaine des changements climatiques et de l'Accord de Paris : mesures de décarbonisation et d'adaptation nécessaires | 12 |
| 3. | Atténuation des effets nocifs des transports intérieurs pour l'environnement..... | 13 |
| 4. | Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE)..... | 13 |
| F. | Comité des transports intérieurs..... | 13 |
| G. | Travaux analytiques dans le domaine des transports | 14 |
| H. | Activités de renforcement des capacités des pays de programme des Nations Unies faisant partie de la région de la Commission économique pour l'Europe..... | 15 |
| I | Appui aux pays sans littoral : Programme d'action de Vienne | 16 |
| J. | Sécurité de la circulation routière | 16 |
| K. | Harmonisation des Règlements concernant les véhicules..... | 16 |
| L. | Transport des marchandises dangereuses | 17 |
| M. | Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière..... | 20 |
| N. | Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière..... | 20 |
| O. | Renforcement des mesures de facilitation du franchissement des frontières (Convention TIR, projet eTIR, Convention sur l'harmonisation et autres mesures de facilitation du transit douanier)..... | 20 |
| P. | Transport des denrées périssables..... | 21 |
| Q. | Transport routier | 21 |
| R. | Transport ferroviaire..... | 22 |
| S. | Transport intermodal et logistique | 23 |
| T. | Activités se rapportant aux projets : projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud et projet de chemin de fer transeuropéen | 23 |
| U. | Transport par voie navigable | 23 |
| V. | Données et statistiques relatives aux transports..... | 24 |
| W. | Projet de rapport annuel sur les activités menées en 2021 par les organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs..... | 25 |

| | | |
|---------|---|----|
| XI. | Approbation des rapports des organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs (point 10 de l'ordre du jour)..... | 25 |
| XII. | Partenariats et activités d'autres organisations, programmes et projets intéressant le Comité des transports intérieurs (point 11 de l'ordre du jour) | 25 |
| | A. Évolution des transports dans l'Union européenne..... | 25 |
| | B. Faits nouveaux relatifs aux travaux du Forum international des transports..... | 26 |
| | C. Activités d'autres organisations, programmes et projets intéressant le Comité..... | 26 |
| | D. Dialogue avec les commissions régionales de l'ONU sur les activités en cours relatives aux transports intérieurs | 26 |
| XIII. | Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour)..... | 26 |
| XIV. | Adoption de la liste des principales décisions prises par le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingt-quatrième session (point 13 de l'ordre du jour)..... | 27 |
| XV. | Table ronde du CTI sur les quatre plates-formes de sa Stratégie : Thème de la table ronde : « Sur la voie d'une reprise soutenue et complète : initiative post-COVID-19 pour les transports intérieurs et rôle du Comité » (point 14 de l'ordre du jour)..... | 27 |
| Annexes | | |
| I. | En route pour une décennie au service de transports intérieurs et d'un développement durables..... | 28 |
| II. | Liste des pays ayant approuvé la Déclaration ministérielle du CTI au 25 février 2022..... | 34 |
| III. | Rapport du Président sur la douzième Réunion réservée aux représentants des États à laquelle participaient également les Présidents des organes subsidiaires du Comité..... | 35 |

I. Présidence

1. Le Comité des transports intérieurs (ci-après « le CTI » ou « le Comité ») a tenu sa quatre-vingt-quatrième session du 22 au 25 février 2022 sous forme hybride, sous la présidence de K. Schockaert (Belgique).

II. Participation

2. Ont participé à la session des représentants des pays membres de la CEE suivants : Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Canada, Chypre, Croatie, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Israël, Italie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lituanie, Malte, Monténégro, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tadjikistan, Tchéquie, Turkménistan, Turquie et Ukraine.

3. Des représentants des pays ci-après ont assisté à la réunion en application de l'article 11 du Règlement intérieur de la CEE : Afrique du Sud, Algérie, Arabie saoudite, Australie, Brésil, Burkina Faso, Burundi, Cambodge, Chine, Congo, Côte d'Ivoire, Égypte, Éthiopie, Gambie, Ghana, Guyana, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d'), Japon, Jordanie, Kenya, Lesotho, Liban, Libéria, Madagascar, Maldives, Maroc, Maurice, Mexique, Mongolie, Mozambique, Nigéria, Ouganda, Pakistan, Paraguay, Pérou, Philippines, République arabe syrienne, République de Corée, République démocratique populaire lao, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Sri Lanka, Tunisie, Venezuela (République bolivarienne du), Viet Nam et Zimbabwe.

4. L'Union Européenne était représentée.

5. Des représentants des entités ou institutions spécialisées des Nations Unies et des organisations apparentées suivantes ont également participé à la session : Bureau de la Haute-Représentante des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement (UN-OHRLS), Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), Organisation internationale du Travail (OIT), Organisation maritime internationale (OMI), Organisation mondiale du commerce (OMC), Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et Union internationale des télécommunications (UIT). L'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière était aussi présent. Le projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) et le projet de chemin de fer transeuropéen (TER) étaient également représentés. Des représentants des commissions régionales de l'ONU suivantes ont participé à la réunion : Commission économique pour l'Afrique (CEA), Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC), Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO). Les Bureaux des Coordonnateurs résidents des Nations Unies en Turquie et en Ukraine étaient également représentés.

6. Des représentants des organisations intergouvernementales ci-après ont pris part à la session : Agence internationale de l'énergie, Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), Commission économique eurasienne, Commission de la Moselle, Communauté d'Afrique de l'Est, Communauté des transports, Forum international des transports (FIT), Organisation de coopération économique, Organisation de coopération économique de la mer Noire (CEMN), Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE).

7. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées : American Automotive Policy Council (AAPC), ANO « Directorate of International Transport Corridors », Association des véhicules électriques routiers européens (AVERE), Association européenne pour les expéditions, le transport, la logistique et les services douaniers, Association internationale des transporteurs routiers de Moldova (AITA), Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO), Comité international de

l'inspection technique automobile (CITA), Comité international des transports ferroviaires (CIT), Conférence européenne des directeurs des routes (CEDR), European Association of Automotive Suppliers, European Garage Equipment Association, Fédération des associations européennes de motocyclistes, Fédération européenne des victimes de la route (FEVR), Fédération internationale de l'automobile (FIA), Fédération routière internationale, Institut hellénique de recherche et d'éducation pour la sécurité routière, la prévention et la réduction des accidents de la circulation « Panos Mylonas », International Coordinating Council on Trans-Eurasian Transportation (CCTT), International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA), International Motorcycle Manufacturers Association (IMMA), Organisation internationale de normalisation, Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO), SAE International, Secure America's Future Energy (SAFE), Towards Zero Foundation, Union européenne des transports fluvio-maritimes (ERSTU), Union internationale des chemins de fer (UIC), Union Internationale des Transports Publics (UITP), Union internationale des transports routiers (IRU), Union des associations de transport routier de la région de l'Organisation de coopération économique de la mer Noire et World Bicycle Industry Association (WBIA).

8. À l'invitation du secrétariat, les représentants des entités ci-après ont également assisté à la session : Agir pour la santé et l'environnement, Alliance francophone pour la sécurité routière, ALP.Lab GmbH, Al Sarh Holding Group, Association des transporteurs routiers internationaux d'Ukraine (AsMAP UA), Banque de commerce et de développement de la mer Noire, Banque européenne d'investissement (BEI), carhs.training gmbh, ERTICO-ITS Europe, ETS Consulting, Projet euroméditerranéen de soutien aux transports, EuroMed/Palestine, Fondation Laser International, Hupac intermodal SA, Institute of Applied Program Systems, Iran Chamber of Commerce (ICCIMA), Kenya Auto Bazaar Association, Lytx, Inc., Montanuniversität Leoben, Chair of Nonferrous Metallurgy, The NADA Foundation for Safer Egyptian Roads, National Road Safety Agency (NARSA), Obimez Global Services Limited, POLIS, Road Safety Pioneers (RSP), Russian University of Transport, SECURROUTE AFRICA, TIC Council, TRANSPOLIS et Yandex Self-Driving Group.

III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/315 et Add.1

9. Le Comité a adopté l'ordre du jour provisoire (ECE/TRANS/315 et Add.1).

IV. Soixante-quinzième anniversaire du Comité des transports intérieurs : relier les pays et favoriser la mobilité durable (point 2 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/2022/1, ECE/TRANS/2022/2

10. À l'occasion du soixante-quinzième anniversaire du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe (CEE), une réunion ministérielle sur les transports intitulée « Soixante-quinzième anniversaire du Comité des transports intérieurs : relier les pays et favoriser la mobilité durable » a eu lieu le 22 février 2022. Cette réunion consistait en trois tables rondes, à savoir (voir ECE/TRANS/2022/1) :

- a) Table ronde I : Le Comité des transports intérieurs, l'instance de l'ONU qui fait avancer la connectivité des transports intérieurs ;
- b) Table ronde II : Le Comité des transports intérieurs, une décennie de résultats pour la sécurité routière ;
- c) Table ronde III : Le Comité des transports intérieurs, catalyseur de la mobilité et du développement durables.

11. À l'issue du débat, la résolution ministérielle intitulée « En route pour une décennie au service de transports intérieurs et d'un développement durables » (voir annexe I) a été signée et approuvée par les ministres et les chefs de délégation des Parties contractantes (on trouvera à l'annexe II la liste des pays ayant approuvé la résolution). Les auteurs de cette résolution saluent et valident les résultats obtenus par le CTI en soixante-quinze ans, en tirant parti de ses atouts uniques pour la réalisation des objectifs de développement durable à l'horizon 2030. On trouvera un compte-rendu succinct du débat ministériel dans l'annexe I du document ECE/TRANS/316/Add.1.

12. Le Comité **a accueilli avec satisfaction et approuvé** la résolution intitulée « En route pour une décennie au service de transports intérieurs et d'un développement durables », **s'est engagé à soutenir, en tant que plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs**, l'appel, lancé dans ladite résolution, à mettre sa singularité et ses ressources au service de la réalisation du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et des objectifs de développement durable, **et décidé d'annexer la résolution** au rapport de sa quatre-vingt-quatrième session (annexes I et II). On trouvera un compte-rendu succinct des principales déclarations faites lors du débat ministériel dans l'annexe I du document ECE/TRANS/316/Add.1.

V. Réunion sur l'exécution de la Stratégie du Comité des transports intérieurs, réservée aux représentants des États, avec la participation des présidents des organes subsidiaires du Comité (point 3 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/2022/3

13. Le Comité **a salué** l'organisation de la douzième Réunion réservée aux représentants de gouvernements à laquelle participaient également les présidents de ses organes subsidiaires, qui portait sur l'exécution de sa stratégie à l'horizon 2030. Il **a décidé** que le résumé du débat serait, après approbation par les participants, joint en annexe à son rapport sous la forme d'une note du Président (annexe III).

14. Le Comité **s'est félicité** des progrès réalisés au cours de l'année 2021 par ses groupes de travail dans l'exécution de sa stratégie à l'horizon 2030, conformément aux décisions prises lors de ses sessions depuis l'adoption de la Stratégie et **a décidé : de demander** à ces groupes de travail de poursuivre leur action, s'agissant en particulier, mais pas uniquement, des prochaines étapes prévues dans le document ECE/TRANS/2022/3 ; **d'inviter** le secrétariat à continuer de superviser l'exécution de la stratégie, en collaboration avec le Bureau et les groupes de travail, à l'informer des progrès accomplis à sa session annuelle suivante et à réajuster les prochaines étapes si nécessaire ; **d'engager** les groupes de travail à exploiter les possibilités et à réfléchir aux risques, lorsque nécessaire, en ce qui concerne l'évolution des instruments juridiques relevant du CTI, conformément au document ECE/TRANS/2022/3.

VI. Questions relatives à la gouvernance et autres questions découlant des activités de la Commission économique pour l'Europe, du Conseil économique et social et d'autres organes et conférences des Nations Unies (point 4 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/2022/4, ECE/TRANS/2022/5

15. Le Comité **a été informé** par la Chef de cabinet du secrétariat que le projet de résolution du Conseil économique et social intitulé « Mandat révisé du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe » (document E/2022/L.4) avait été adopté le mercredi 16 février 2022 en tant que résolution 2022/2 du Conseil économique et social. On trouvera le mandat révisé du CTI dans le document ECE/TRANS/316/Add.2 (en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol, en français et en russe). Le Président et le Comité **ont remercié** toutes les délégations concernées, ainsi que la Présidente de la Commission, la Secrétaire exécutive et la Chef de Cabinet pour leurs efforts inlassables qui

ont permis de mener à terme le processus d'approbation du mandat révisé du CTI par le Conseil économique et social, en temps voulu et en phase avec le soixante-quinzième anniversaire du Comité.

16. Le Comité **a également reçu des informations** du secrétariat sur les questions récentes découlant des activités de la Commission économique pour l'Europe (CEE) présentant un intérêt pour lui, notamment celles ayant trait :

a) Aux décisions en rapport avec la CEE concernant le renforcement des travaux des comités sectoriels dans le domaine de l'économie circulaire ;

b) À la poursuite du développement de domaines d'interactions à l'échelle de la CEE, à savoir des chantiers de coordination intersectorielle (horizontale) au sein de la CEE, dans le cadre de la mise en conformité des activités de la Commission avec les objectifs de développement durable.

17. Le Comité **a accueilli favorablement** les décisions en rapport avec la CEE concernant le renforcement des travaux des comités sectoriels dans le domaine de l'économie circulaire et **invité** ses groupes de travail à renforcer et à étendre leur action sur les aspects de l'économie circulaire spécifiques aux transports, s'il y a lieu.

18. **Il a pris note et s'est félicité** de la publication sur les interactions entre mobilité durable et connectivité intelligente, et dit que les recommandations formulées à propos de la mobilité et de la connectivité étaient pleinement conformes à celles relatives à sa Stratégie.

19. Le Comité **a été informé** de la participation de la CEE aux conférences et activités internationales de haut niveau organisées en 2021. Il **s'est dit satisfait** de la contribution du secrétariat aux conférences et aux autres manifestations internationales consacrées aux transports pendant l'année 2021, qui montre que le rôle essentiel joué par la CEE dans ce domaine et dans celui du développement durable est reconnu.

20. Le Comité **a été mis au courant** de la mise au point définitive et du lancement en 2021 du Plan mondial de la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière, qui a été élaboré conformément à la résolution 74/299 de l'Assemblée générale, avec la participation directe de la CEE, des autres commissions régionales et de l'OMS. Il **a été informé** de l'inclusion dans le Plan mondial d'aspects stratégiques de ses activités et de celles de ses organes subsidiaires, en conformité avec sa Stratégie.

21. Le Comité **s'est de nouveau déclaré préoccupé** par les progrès limités accomplis à l'échelle mondiale pour atteindre les cibles des objectifs de développement durable relatives à la sécurité routière et **a demandé que davantage** d'efforts soient faits pour atteindre ces cibles dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030. Il **s'est réjoui** du lancement du « Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 » (le « Plan mondial ») et **a exprimé sa satisfaction** quant à l'intégration harmonieuse dans ce plan des principales conventions des Nations Unies relatives à la sécurité routière relevant de sa compétence, ainsi que des « Recommandations du CTI pour l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière » (Recommandations du CTI). Il **a félicité** la Commission économique pour l'Europe (CEE) d'avoir élaboré le Plan mondial, en collaboration avec l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et les autres commissions régionales des Nations Unies, conformément à la résolution 74/299 de l'Assemblée générale intitulée « Amélioration de la sécurité routière mondiale », et il **a invité** toutes les parties prenantes de la sécurité routière à ne ménager aucun effort pour appliquer le Plan, ainsi que les Recommandations. Le Comité, **constatant** que le plan d'action de la CEE pour la sécurité routière était arrivé à terme en 2020, soit à la fin de la première Décennie d'action pour la sécurité routière, **a demandé** au secrétariat d'élaborer une version révisée de ce plan d'action pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030, pour examen et adoption éventuelle à sa quatre-vingt-cinquième session.

22. Le Comité **a été informé** des incidences de la pandémie de COVID-19 et de la crise des liquidités sur l'exécution de son programme de travail (ECE/TRANS/2022/4). **Observant avec inquiétude** les effets persistants de la pandémie et de la crise des liquidités sur les services d'appui essentiels à l'exécution de son programme de travail et à la qualité des services fournis aux États membres et aux Parties contractantes aux instruments des Nations Unies sur les transports intérieurs qui relèvent de sa compétence, il a : a) **remercié**

le secrétariat pour l'énergie extraordinaire qu'il a déployée et les résultats qu'il a obtenus en modifiant ses méthodes de travail afin de garantir la continuité des opérations et pour les services essentiels fournis à ses principaux mandants, sans planification ; b) **constaté avec préoccupation** qu'afin d'assurer la continuité des services, des fonctionnaires relevant du budget ordinaire ont dû assumer, dans le cadre de l'organisation des réunions, des responsabilités techniques non prévues dans le programme de travail du Comité, ce qui les a détournés de leurs responsabilités fondamentales ; c) **souligné qu'il importait** de réaffecter le personnel relevant du budget ordinaire à des tâches définies dans le programme de travail ; d) **réaffirmé** qu'il était primordial dans l'optique de transports durables et pour l'application du Programme 2030 d'assurer la *totalité* des services liés aux activités prévues au titre du programme de travail du Comité, au bénéfice, notamment, de ses organes subsidiaires et des organes conventionnels (comités d'administration ou de gestion) ; e) **exhorté toutes les parties intéressées** à œuvrer d'urgence au retour à la normale en ce qui concerne la prestation des services (réunions, interprétation et traduction) et les méthodes de travail pour les activités relatives aux programmes, dès que la situation épidémiologique et organisationnelle le permettrait.

23. Le Comité **a prié** son Président de souligner, dans son rapport au Comité exécutif, la contribution du pilier « transports » de la CEE à la réalisation des objectifs de développement durable, y compris sa contribution à l'élaboration du document sur la mobilité durable et la connectivité intelligente présenté officiellement lors de la session de la Commission en avril 2021, les préoccupations du CTI quant aux conséquences de la situation actuelle pour ses mandants et ses missions, ainsi que l'urgence et la grande importance d'un retour à la normale en ce qui concerne la prestation des services.

24. Il **a pris acte** du document ECE/TRANS/2022/5, dans lequel figurent les décisions prises par ses organes subsidiaires au titre tant des « procédures spéciales pendant la période COVID-19 », lesquelles autorisent ces organes à prendre des décisions conformément à des procédures d'approbation tacite lors de réunions informelles à distance qui remplacent les réunions officielles, que des « procédures de prise de décisions lors de réunions formelles avec participation à distance » (ECE/EX/2020/L.12).

VII. Questions relatives à la gouvernance et décisions essentielles pour la poursuite des travaux du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires (point 5 de l'ordre du jour)

A. Décisions relatives aux organes subsidiaires et à la structure du Comité des transports intérieurs

Document(s) : ECE/TRANS/2022/6

25. Le Comité **a adopté** le mandat révisé du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6), qui figure à l'annexe I du document ECE/TRANS/2022/6, comme le WP.6 l'avait demandé (ECE/TRANS/WP.6/181).

26. Il **a également adopté** le mandat révisé du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24), qui figure à l'annexe II du document ECE/TRANS/2022/6, comme le WP.24 l'avait demandé (ECE/TRANS/WP.24/149, par. 82).

27. Il **a en outre adopté** le mandat révisé du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3), figurant à l'annexe III du document ECE/TRANS/2022/6, comme le SC.3 l'avait demandé (ECE/TRANS/SC.3/215).

28. Le Comité **a approuvé** la création du Groupe d'experts de la mise en place de l'e-CMR, doté d'un mandat de deux ans, comme le SC.1 l'avait demandé (ECE/TRANS/SC.1/416) sur la base du mandat qui figure à l'annexe IV du document ECE/TRANS/2022/6.

29. Il a aussi **approuvé** la création du Groupe d'experts des infrastructures cyclables, comme le WP.5 l'avait demandé (ECE/TRANS/WP.5/70, par. 50) sur la base du mandat qui figure à l'annexe V du document ECE/TRANS/2022/6.

B. Résultats des réunions du Bureau du Comité des transports intérieurs

Document(s) : ECE/TRANS/2022/7

30. Le Comité a **pris acte** du document ECE/TRANS/2022/7, dans lequel sont présentés les résultats des réunions tenues par son Bureau en 2021.

VIII. Questions relatives aux programmes (point 6 de l'ordre du jour)

31. Le Comité a rappelé qu'à sa soixante-douzième session, tenue en décembre 2017, l'Assemblée générale avait adopté la résolution 72/266. Dans cette résolution, les États Membres avaient approuvé le changement proposé, à savoir 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 auraient été apportées au cycle budgétaire. L'Assemblée générale avait également décidé d'examiner à sa soixante-dix-septième session l'exécution du budget sur une base annuelle, en vue de prendre une décision définitive sur la question.

32. Le projet de programme de travail pour 2022 et le projet de plan-programme pour 2023 du sous-programme Transports suivent le rythme annuel instauré à partir de 2020, avec des modifications reflétant les résolutions 74/251 et 75/243 de l'Assemblée générale. En outre, le projet de plan-programme pour 2023 suit les recommandations de la soixante et unième session du Comité du programme et de la coordination (A/76/16), ainsi que les instructions du Contrôleur de l'ONU pour l'élaboration du projet de budget-programme pour 2023.

A. Programme de travail pour 2022 et recommandations concernant les éléments essentiels du programme de travail pour 2024

Document(s) : ECE/TRANS/2022/8, Document informel n° 1

33. Le Comité a **adopté** le projet de programme de travail du sous-programme Transports pour 2022 (ECE/TRANS/2022/8) et **recommandé** au Comité exécutif de l'approuver.

34. Il a **examiné** l'aperçu des éléments clefs du programme 2024 (document informel n° 1) et **recommandé** que l'objectif de développement durable 5, qui porte sur l'égalité des sexes, soit explicitement inclus dans le programme de travail pour 2024.

B. Plan-programme pour 2023

Document(s) : ECE/TRANS/2022/9

35. Le Comité a **examiné** le plan-programme pour 2023 pour le sous-programme « Transports » (ECE/TRANS/2022/9) et **exprimé son soutien** à ses membres, à ses organes subsidiaires et à l'ensemble des participants au sous-programme pour leur travail efficace et constructif ; il a **souligné qu'il importait de veiller** à ce que les ressources et allocations budgétaires du système des Nations Unies soient octroyées proportionnellement aux très bons résultats du sous-programme et à la demande croissante liée à sa mise en application.

C. Liste des publications prévues en 2023

Document(s) : ECE/TRANS/2022/10 et Corr.1

36. Le Comité **a approuvé** le programme de publications pour 2023 qui figure dans le document ECE/TRANS/2022/10 et Corr.1 et **recommandé** aux groupes de travail concernés de prendre part à l'établissement de ces publications, selon qu'il conviendra.

D. Calendrier des réunions prévues en 2022

Document(s) : ECE/TRANS/2022/11

37. Le Comité **a adopté** la liste des réunions qui seront organisées en 2022, établie à partir des propositions formulées par ses organes subsidiaires, telle qu'elle figure dans le document ECE/TRANS/2022/11.

IX. Élection des membres du Bureau pour les sessions du Comité des transports intérieurs prévues en 2023 et 2024 (point 7 de l'ordre du jour) et Composition du Bureau du Comité des transports intérieurs pour les sessions du Comité des transports intérieurs prévues en 2023 et 2024 (point 8 de l'ordre du jour)

38. Conformément au Règlement intérieur en vigueur, le secrétariat a diffusé, avant le début de la quatre-vingt-quatrième session, la liste des candidats aux postes de Président, Vice-Présidents et membres du Bureau pour les sessions de 2023 et 2024. En raison de l'absence de consensus sur les candidatures aux élections au titre des points 7 et 8 de l'ordre du jour et d'outils adéquats pour le vote dans le cadre d'une réunion hybride, l'élection n'a pas pu être organisée. Le secrétariat a proposé que le Bureau ou le Président reste en poste pour un an ou jusqu'à la prochaine élection, c'est-à-dire au-delà de la quatre-vingt-quatrième session, mais le Comité n'était pas de cet avis.

39. À l'issue de consultations approfondies, le Comité **a décidé** à l'unanimité, en l'absence de consensus et en raison des difficultés techniques inhérentes à la tenue d'élections dans le cadre d'une réunion hybride, de mettre les points 7 et 8 de l'ordre du jour en suspens et de ne pas organiser d'élection. Le secrétariat se concertera avec les États membres pour trouver un consensus et organiser dès que possible une session extraordinaire du Comité pour les élections.

X. Questions stratégiques de nature horizontale et transversale ou d'ordre réglementaire (point 9 de l'ordre du jour)

A. État de l'adhésion aux conventions et accords internationaux des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs

Document(s) : ECE/TRANS/2022/12

40. Le Comité **a souligné** l'urgence qu'il y a à accélérer les adhésions aux conventions et accords des Nations Unies relatifs aux transports qui relèvent de sa compétence et qui constituent le cadre de la gouvernance réglementaire des transports intérieurs sur le plan international, ainsi que la mise en application de ces instruments, et **invité** les pays qui ne l'avaient pas encore fait à adhérer aux conventions et autres instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs et à les appliquer.

B. Application des conventions et accords internationaux des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs (déclarations des représentants)

Document(s) : ECE/TRANS/2022/13

41. Le Comité **a accueilli** avec intérêt les déclarations des États Membres de l'ONU et Parties contractantes aux conventions et accords relatifs aux transports intérieurs sur l'expérience acquise à l'échelle nationale et régionale, et notamment les difficultés rencontrées et les besoins particuliers recensés, s'agissant de l'application des conventions auxquelles ces États ont adhéré.

42. Estimant qu'un renforcement de l'application sur le plan mondial est un élément central de la stratégie du CTI et de son projet jusqu'en 2030, le Comité **s'est félicité de l'élaboration du rapport de situation** sur les principaux enjeux et les tendances les plus marquées en ce qui concerne l'application des conventions des Nations Unies relatives aux transports intérieurs qui relèvent de sa compétence sur les plans régional et mondial.

C. Défis et nouvelles tendances dans le domaine des transports intérieurs, dans différentes régions (déclarations des représentants)

Document(s) : ECE/TRANS/2022/14

43. Le Comité **a accueilli** favorablement les déclarations des États Membres de l'ONU et Parties contractantes aux conventions et accords des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs sur les difficultés rencontrées et les nouvelles tendances qui se font jour dans le domaine des transports intérieurs dans leurs régions respectives.

44. **Prenant en considération** le document ECE/TRANS/2022/14, où sont examinés les défis liés à la COVID-19 et les mesures prises pour y faire face dans différentes régions, le Comité **a prié le secrétariat et ses organes subsidiaires** d'intégrer ces informations dans leurs travaux, afin d'en accroître la pertinence et l'efficacité à l'échelle mondiale.

D. Systèmes de transport intelligents

Document(s) : ECE/TRANS/2022/15

45. Le Comité **a rappelé** la version révisée du plan d'action concernant les systèmes de transport intelligents (STI) pour la période 2021-2025, qui avait été adoptée à sa quatre-vingt-troisième session, et a pris note des activités menées par tous ses organes subsidiaires en vue de son exécution (ECE/TRANS/2022/15). En outre, il **a été informé** des activités du groupe de travail informel des systèmes de transport intelligents (STI).

46. Le Comité **a pris note** de l'état d'avancement de l'exécution, par lui-même et ses organes subsidiaires, du plan d'action révisé sur les STI, qui avait été adopté à sa quatre-vingt-troisième session, et encouragé la poursuite des travaux du SC.3 sur la navigation intelligente, les services d'information fluviale et les technologies innovantes dans le cadre du Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables (SIGNI) adopté récemment, des travaux du WP.1 sur le déploiement en toute sécurité de véhicules automatisés dans la circulation, de ceux du WP.15 sur l'utilisation de la télématique pour le transport des marchandises dangereuses, et des travaux du WP.29 et du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) sur la mise en application du document-cadre sur la sécurité des véhicules automatisés, en se penchant sur l'intelligence artificielle en tant que moyen de promouvoir la sécurité, la protection de l'environnement et l'efficacité énergétique.

47. Le Comité **a demandé** au secrétariat d'établir en étroite coopération avec le Bureau, pour sa session suivante, une vue d'ensemble des activités actuellement menées par ses groupes de travail dans les domaines des technologies de l'information, de l'informatisation et des systèmes de transport intelligents et de faire le lien, si nécessaire, avec le soixante-dixième thème central de la CEE en 2023, à savoir les « transformations numériques et vertes pour le développement durable dans la région de la CEE ».

E. Environnement, changements climatiques et transports

1. Suite donnée par le Comité des transports intérieurs au Programme de développement durable à l'horizon 2030

Document(s) : Document informel n° 2

48. Le Comité **a été informé** des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de développement durable malgré les incidences de la pandémie, y compris en ce qui concerne les cibles et indicateurs des objectifs de développement durable (document informel n° 2).

49. Le Comité **a réaffirmé son souhait de renforcer** sa contribution au suivi et à la réalisation des objectifs du Programme 2030, de l'Accord de Paris, du Nouveau Programme pour les villes, du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral et de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020) qui concernent les transports, et **a prié** ses organes subsidiaires d'œuvrer eux aussi dans ce sens.

2. Action du Comité des transports intérieurs dans le domaine des changements climatiques et de l'Accord de Paris : mesures de décarbonisation et d'adaptation nécessaires

Document(s) : ECE/TRANS/2022/16, ECE/TRANS/2022/17

50. En raison de l'aggravation de la situation à l'échelle mondiale en raison de l'augmentation de la fréquence et de la gravité des effets des changements climatiques et grâce à l'appel à redoubler d'efforts pour atteindre les objectifs de développement durable, notamment au moyen de politiques et de mesures d'atténuation visant à limiter le réchauffement de la planète à un niveau bien inférieur à 2 °C, comme le prévoit l'Accord de Paris, la prise en compte, dans la solution, du rôle des transports intérieurs, qui sont responsables de la plus grande partie des émissions de CO₂, est davantage réclamée et envisageable.

51. **Prenant note avec satisfaction** du document du secrétariat sur le rôle déterminant joué par les transports intérieurs dans l'accélération de l'atténuation des changements climatiques dans le monde et sur les activités menées par lui-même et ses groupes de travail dans ce domaine (ECE/TRANS/2022/16), le Comité, **faisant observer** que ses attributions, ses capacités et ses compétences spécialisées lui permettaient de continuer de renforcer ce rôle, qui est essentiel pour ses membres et pour les Parties contractantes :

a) **A estimé** qu'il importait de prendre sans plus tarder des mesures plus énergiques contre les changements climatiques, conformément au Pacte de Glasgow pour le climat, afin de réaliser l'objectif de développement durable 13 et d'atteindre la cible de l'Accord de Paris sur les changements climatiques ;

b) **S'est dit déterminé** à prendre des mesures pour passer à la vitesse supérieure dans le domaine de l'atténuation des changements climatiques et de l'adaptation à ces changements afin d'obtenir plus rapidement des résultats, et à faire en sorte que ses groupes de travail fassent de même ;

c) **A invité** à cet effet ses groupes de travail à soumettre au secrétariat, le 14 octobre 2022 au plus tard, leurs contributions, leurs projets et leurs suggestions concernant l'atténuation des changements climatiques ;

d) **A demandé** au secrétariat d'élaborer, en concertation avec le Bureau, un document complet présentant ces activités, ainsi que les solutions pratiques qui s'offrent à lui et à ses groupes de travail, pour examen à sa quatre-vingt-cinquième session plénière ;

52. Le Comité **a été informé** des travaux menés sur les changements climatiques, en particulier du rôle de l'outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur (outil ForFITS)¹ pour aider les États à atténuer les effets négatifs des transports sur l'environnement, et du niveau d'utilisation de cet outil au cours des dernières années (ECE/TRANS/2022/17). Il **a salué** les travaux menés dans le domaine des changements

¹ Élaboré par la CEE à l'aide d'un financement du Compte de l'ONU pour le développement.

climatiques, en particulier concernant l'outil ForFITS, et **souligné** l'importance de ces travaux pour la concrétisation de la déclaration intitulée « Des solutions plus efficaces dans les transports intérieurs pour relever les défis climatiques et environnementaux mondiaux : appel commun à l'action », qu'il a approuvée à sa quatre-vingt-deuxième session ; il **a approuvé** l'approche proposée en vue de la poursuite de l'évolution de l'outil ForFITS, qui consiste à soutenir son utilisation en interne, à établir des partenariats avec d'autres groupes de modélisation et à collaborer à la modélisation des technologies futures, dans l'attente de ressources supplémentaires.

53. Le Comité a été informé des travaux menés en 2021 sur l'adaptation des transports aux changements climatiques par le Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques et de l'adaptation à ces changements. Ces travaux portaient en particulier sur la sélection des impacts pour l'élaboration de projections en matière de changements climatiques, l'élaboration de ressources documentaires sur la modification des seuils des phénomènes météorologiques, les dossiers de décision en matière d'adaptation, ainsi que des activités de sensibilisation telles que la conférence pour les pays d'Europe de l'Est, du Caucase et d'Asie centrale accueillie par l'Institut de recherche routière de la Fédération de Russie en novembre 2021. Le Comité **s'est félicité** de l'action menée, en vue d'une meilleure adaptation des systèmes de transport intérieur aux changements climatiques, par le groupe d'experts susmentionné.

54. Le Comité **a décidé** d'intensifier son action dans le domaine des changements climatiques afin de soutenir les mesures et de contribuer à l'atteinte des objectifs nationaux de décarbonisation du secteur des transports intérieurs.

3. Atténuation des effets nocifs des transports intérieurs pour l'environnement

55. Le Comité a été informé de l'état d'avancement des travaux sur les transports durables au sein de la Division des transports durables, notamment en ce qui concerne l'exécution de la Stratégie du Comité.

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

56. Le Comité **a pris note** du rapport du Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) sur les travaux de sa dix-neuvième session (27-28 octobre 2021, en ligne) (ECE/AC.21/SC/2020/2).

57. Il **s'est félicité** du grand succès rencontré par la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement et de la Déclaration de Vienne y afférente et a remercié l'Autriche pour l'organisation de cette manifestation dans les conditions particulières dues à la pandémie. Il **a dit qu'il continuait d'apporter son soutien** au Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), y compris avec des partenariats nouveaux et étendus, **encouragé** les États membres à œuvrer à l'application de la Déclaration de Vienne, et **incité** ses membres à envisager de désigner des coordonnateurs nationaux pour le PPE-TSE issus du secteur des transports et à en informer le secrétariat.

58. Le Comité **a demandé** au secrétariat, conformément à sa décision n° 42, prise à sa quatre-vingt-deuxième session (ECE/TRANS/294, par. 42), de lui faire part des résultats de la recherche de synergies avec le Comité du développement urbain, du logement et de l'aménagement du territoire de la CEE à sa prochaine session, en 2023.

F. Comité des transports intérieurs

59. Le Comité **s'est félicité** de la tenue du Forum sur la sûreté des transports intérieurs de 2021, organisé sous les auspices du WP.5, consacré à la sûreté du transport des marchandises dangereuses, et de la poursuite de la coopération avec l'Union internationale des chemins de fer (UIC), comme il l'avait demandé à sa session précédente (ECE/TRANS/304, par. 54), et **a prié** le secrétariat de continuer d'organiser ce dialogue annuel. À cet égard, il **a demandé**, sur proposition de la Fédération de Russie, que soit organisé dans le cadre de sa prochaine

session un séminaire sur la protection des infrastructures de transport intérieur contre les interventions illicites aux stades de la conception, de la construction et de l'exploitation.

G. Travaux analytiques dans le domaine des transports

Document(s) : ECE/TRANS/2022/18, ECE/TRANS/2022/19, ECE/TRANS/2022/20

60. Le Comité **a été informé** par M^{me} E. de Wit (Pays-Bas), Présidente du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), des analyses menées en 2021 par le WP.5 (ECE/TRANS/2022/18). À cet égard, il **a été mis au courant** des progrès réalisés en ce qui concerne :

- Les activités appuyées par le secrétariat pour faire progresser les travaux sur la mise en service des couloirs de transport internationaux entre l'Europe et l'Asie et le renforcement de la connectivité interrégionale ;
- L'Observatoire international des infrastructures de transport, nouvellement créé et fondé sur un système d'information géographique (SIG), son objectif, ses fonctions, ses groupes d'utilisateurs et ses modalités de fonctionnement (ECE/TRANS/2022/19) ;
- Un ensemble d'indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables (SITCIN), qui constituent un instrument permettant aux États d'évaluer l'efficacité de leur système de transports intérieurs et son degré de connectivité ;
- L'élaboration d'un Plan directeur paneuropéen du PPE-TSE pour la promotion du cyclisme et la proposition de mandat en vue de la création d'un Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables (voir le point 5 a) de l'ordre du jour) ;
- Les résultats des activités du groupe consultatif pluridisciplinaire informel des réactions du secteur des transports à la crise de la COVID-19 tendant à renforcer la capacité du secteur des transports intérieurs à faire face à aux situations d'urgence (ECE/TRANS/2022/20).

61. Le Comité **a accueilli positivement** les consultations interrégionales qui ont eu lieu à l'occasion de la session annuelle du WP.5, notamment celles auxquelles ont participé les cinq commissions régionales des Nations Unies et plus de 45 gouvernements de tous les continents. Il a en particulier souligné la pertinence de ces consultations, qui facilitent l'exécution de sa Stratégie, notamment son pilier sur la connectivité interrégionale. Il **a demandé** au secrétariat de continuer d'organiser, dans le cadre des travaux du WP.5, de telles consultations sur des sujets ciblés d'intérêt interrégional, en coopération, si possible, avec les autres commissions régionales des Nations Unies, ainsi qu'avec d'autres organisations régionales et internationales et projets pertinents.

62. Le Comité **a constaté**, en ce qui concerne la mise en place des liaisons de transport Europe-Asie, les efforts faits par le secrétariat pour s'acquitter de son mandat et lui **a demandé** de continuer dans ce sens et de lui rendre compte de toute évolution à sa prochaine session. Il **a également pris note** de l'approbation par le WP.5 de l'initiative des Gouvernements azerbaïdjanais, géorgien, kazakh, turc et ukrainien de développer et de piloter un mécanisme de gestion de la coordination du couloir de la Route 3 du Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) et un mécanisme d'examen des performances de ce couloir, et invité ces gouvernements et le secrétariat à lui communiquer, à sa prochaine session (février 2023), des informations actualisées sur les progrès réalisés.

63. Le Comité **a salué** le lancement de l'Observatoire international des infrastructures de transport (OIIT), une plateforme reposant sur un système d'information géographique (SIG) qui fonctionne sous la forme d'un marché virtuel visant à attirer des financements pour des projets nationaux, régionaux et interrégionaux relatifs à des infrastructures de transport, et **encouragé** les États membres de la CEE et les banques multilatérales de développement œuvrant dans la région de la CEE à participer à la phase d'essai amorcée à l'automne 2021 et qui se poursuivra jusqu'en septembre 2022. À cet égard, il **a demandé** au secrétariat de continuer de fournir l'assistance nécessaire aux représentants de gouvernements et d'autres parties prenantes pour mettre le système à l'essai, notamment en mettant des comptes à disposition à cet effet. Il **a demandé** également au secrétariat de lui communiquer, ainsi qu'à

son Bureau, des informations sur l'évolution de l'Observatoire et les résultats des essais une fois qu'ils auront été menés à terme.

64. Le Comité **s'est réjoui** de la publication d'un ensemble complet de 215 indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables (SITCIN) (pour le rail, la route, les voies navigables et le transport intermodal) et de la mise à disposition en ligne d'une plateforme d'utilisateurs SITCIN et d'un cours d'apprentissage élaborés dans le cadre d'un projet du Compte de l'ONU pour le développement, et a encouragé les États membres de la CEE à faire le meilleur usage de ce nouvel outil innovant, dont l'objectif est de les aider à évaluer eux-mêmes le comportement et la durabilité de leurs systèmes de transport intérieur.

65. Le Comité **a pris note** des progrès réalisés par le Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport au cours de l'année et lui a demandé d'achever ses travaux et de lui soumettre son rapport final en tant que publication officielle des Nations Unies dans les trois langues de travail de la CEE avant sa session de l'année prochaine.

66. Le Comité **a dit apprécier à leur juste valeur** les efforts supplémentaires déployés par le groupe consultatif pluridisciplinaire informel des réactions du secteur des transports à la crise de la COVID-19 placé sous les auspices du WP.5, **s'est félicité** des recommandations formulées en vue d'une éventuelle action ultérieure et **a adopté** la proposition de plan d'action pour leur concrétisation présentée dans le document ECE/TRANS/2022/19. En particulier, il **a accueilli favorablement** la note de synthèse élaborée par le secrétariat concernant les plans d'intervention d'urgence pour le transport ferroviaire, routier, fluvial et intermodal et lui **a demandé** de présenter ces propositions aux groupes de travail spécialisés SC.1, SC.2, SC.3/WP.3 et WP.24, pour examen et approfondissement éventuel. Il **a également prié** le secrétariat de continuer à sensibiliser le public au rôle déterminant que jouent les travailleurs du secteur des transports, qui assurent la continuité des chaînes d'approvisionnement en cas de pandémie ou d'autres situations d'urgence, et de sensibiliser les États membres à la nécessité de permettre à ces travailleurs d'accéder en priorité aux systèmes de soins de santé.

67. Conformément à la décision prise par le Comité à sa quatre-vingt-deuxième session (ECE/TRANS/294, par. 42) et à sa quatre-vingt-troisième session (ECE/TRANS/304, par. 52), la Présidente du WP.5 a informé le Comité de la coopération en cours de son groupe de travail avec le Comité du développement urbain, du logement et de l'aménagement du territoire de la CEE. Il a en particulier été question d'un atelier sur le transport urbain vert organisé conjointement en 2021, après le succès d'un autre atelier conjoint sur l'analyse économique de la transformation des systèmes de transport urbain, en 2020. Le Comité **a réaffirmé l'importance** du module d'activités du WP.5 consacré à la mobilité urbaine, au cyclisme et aux transports publics durables et **demandé** au WP.5 de continuer, en concertation avec le PPE-TSE, de promouvoir les tendances et les bonnes pratiques dans ce domaine et de diffuser des informations à leur sujet dans le cadre de ses sessions annuelles.

68. Il **a demandé** au WP.5 de prendre en considération la tendance actuelle concernant les infrastructures de recharge électrique et de procéder en coordination avec les présidents des groupes de travail concernés, pour présentation à sa quatre-vingt-cinquième session, à un premier examen des questions qui doivent être traitées à son niveau.

H. Activités de renforcement des capacités des pays de programme des Nations Unies faisant partie de la région de la Commission économique pour l'Europe

Document(s) : ECE/TRANS/2022/21

69. Le Comité **a été informé** des progrès réalisés dans l'exécution de son Plan d'action pour le renforcement des capacités (2020-2025), notamment en ce qui concerne les activités d'amélioration de ces capacités (ECE/TRANS/2022/21). Il **a également été informé** de l'état d'avancement de la mise en place d'une « plateforme d'apprentissage en ligne pour la mobilité durable et la connectivité intelligente », qui vise à tirer parti de la capacité de la

Division à fournir des modules de formation aux principales parties prenantes, notamment sur les instruments juridiques relevant du Comité.

70. Le Comité **a pris note** des progrès réalisés dans l'exécution de son Plan d'action pour le renforcement des capacités (2020-2025), notamment en ce qui concerne les activités d'amélioration de ces capacités, **exprimé sa satisfaction** quant aux progrès réalisés dans l'élaboration de la plateforme d'apprentissage en ligne, et **appuyé** la poursuite de l'exécution du Plan d'action.

I. Appui aux pays sans littoral : Programme d'action de Vienne

71. Le Comité **a été informé** des progrès accomplis dans l'exécution du plan d'action visant à accélérer l'application du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral et du rôle joué à cet égard par la CEE et les autres commissions régionales.

J. Sécurité de la circulation routière

Document(s) : ECE/TRANS/2022/30

72. Le Comité **a été informé** par M^{me} L. Iorio (Italie), Présidente du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1), de l'évolution récente des travaux menés par le WP.1. Les informations communiquées portaient notamment sur les véhicules automatisés dans la circulation, les permis de conduire internationaux, les politiques publiques relatives aux deux-roues motorisés, la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) et la question de la sécurité routière et des objectifs de développement durable.

73. Le Comité **a également été informé** des travaux et des réalisations du Groupe d'experts de la signalisation routière, ainsi que de l'état d'avancement de l'élaboration d'une version électronique de la Convention de 1968 sur la signalisation routière (e-CoRSS).

74. Il **a aussi été informé** de l'état d'avancement des travaux du Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés.

75. Le Comité **a pris acte** des éléments nouveaux en ce qui concerne les travaux du Forum mondial de la sécurité routière sur le cadre juridique relatif à la circulation des véhicules automatisés, ainsi que d'autres contributions, en matière de sécurité routière, à l'action de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière, à l'action du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière et à la réalisation globale des objectifs de développement durable.

76. Le Comité **s'est félicité** que le Gouvernement brésilien ait demandé à devenir participant à part entière du WP.1 avec droit de vote et **a accédé** à sa demande (ECE/TRANS/2022/30).

K. Harmonisation des Règlements concernant les véhicules

Document(s) : ECE/TRANS/2022/22

77. Le Président du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), A. Erario (Italie), **a informé** le Comité des derniers travaux menés par le WP.29 et ses six groupes de travail subsidiaires (GRBP, GRE, GRPE, GRSG, GRSP et GRVA), le Comité d'administration de l'Accord de 1958, le Comité d'administration de l'Accord de 1997 et le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (ECE/TRANS/2022/22). Le Comité **a approuvé** les activités et les progrès du WP.29, tels qu'énumérés dans le document ECE/TRANS/2022/22.

78. Il **a également été informé** des activités du Forum mondial et de ses groupes de travail dont il est question dans le document ECE/TRANS/WP.29/2022/1, où est présenté un aperçu détaillé de la répartition des domaines de travail entre les différents groupes, qui découle du processus de hiérarchisation des travaux et de mise en concordance avec la Stratégie du CTI.

79. Le Comité **a relevé** que plus de 40 groupes informels avaient travaillé en 2020 parallèlement au Forum mondial et à ses organes subsidiaires pour les aider à élaborer de nouveaux règlements concernant les véhicules et à actualiser, au moyen de 135 amendements, les 157 Règlements ONU annexés à l'Accord de 1958, les 20 Règlements techniques mondiaux associés à l'Accord de 1998 et les quatre Règles de l'ONU annexées à l'Accord de 1997, et que six nouveaux Règlements ONU avaient été établis.

80. Le Comité **a pris note** du nombre de Parties contractantes à l'Accord de 1958 (57), à l'Accord de 1998 (36) et à l'Accord de 1997 (16).

81. Le Comité **a été informé** du fait que deux nouveaux Règlements ONU visant à protéger les usagers de la route vulnérables avaient été établis en 2020 et qu'ils étaient entrés en vigueur en 2021. Il s'agit du Règlement ONU n° 158 relatif à 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 du Règlement ONU n° 159 relatif à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les systèmes de détection de piétons et de cyclistes au démarrage. Le WP.29 a en outre adopté quatre nouveaux Règlements ONU, qui sont entrés en vigueur le 30 septembre 2021, à savoir le Règlement ONU n° 160 relatif aux enregistreurs de données de route, le Règlement ONU n° 161 relatif aux dispositifs de protection contre une utilisation non autorisée, le Règlement ONU n° 162 relatif aux dispositifs d'immobilisation et le Règlement ONU n° 163 relatif aux systèmes d'alarme pour véhicules.

82. Le Comité **a aussi été informé** de l'état d'avancement des travaux menés par les groupes de travail subsidiaires du GRVA sur l'automatisation, l'idée étant de soumettre dans le courant du second semestre 2022 des propositions de directives relatives aux véhicules automatisés/autonomes, comprenant des prescriptions ainsi que les méthodes d'essai et de validation correspondantes.

83. Il **a relevé** que le WP.29 avait examiné une proposition de document-cadre sur la conformité des véhicules pendant leur durée de vie. Ce cadre prévoit un régime de conformité appliquant aux véhicules une démarche globale, depuis l'homologation de type jusqu'à leur fin de vie et leur mise au rebut en passant par les contrôles techniques périodiques et les contrôles techniques routiers.

84. Le Comité **a signalé** que le Comité exécutif de l'Accord de 1998 avait adopté des amendements au Règlement technique mondial ONU n° 4 (Procédure d'essai applicable aux moteurs à allumage par compression et aux moteurs à allumage commandé alimentés au gaz naturel (GN) ou au gaz de pétrole liquéfié (GPL) en ce qui concerne les émissions de polluants (WHDC)) et une Résolution mutuelle sur les vitrages de toit panoramique, qui avaient été adoptés en 2021.

85. Le Comité **a été informé** de l'état d'avancement de la création de la base de données pour les homologations de type, DETA², actuellement hébergée par l'Allemagne.

L. Transport des marchandises dangereuses

Document(s) : Document informel n° 3, ST/SG/AC.10/C.3/116, ST/SG/AC.10/C.3/118 et Add.1, ST/SG/AC.10/C.4/80, ST/SG/AC.10/C.4/82, ECE/TRANS/WP.15/253, ECE/TRANS/WP.15/255, ECE/TRANS/WP.15/256, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/160 et Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/162 et Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/78, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/80 et Add.1, ECE/ADN/58, ECE/ADN/60

86. La Présidente du WP.15, A. Roumier (France), et le Président du WP.15/AC.2, H. Langenberg (Pays-Bas), ont informé le Comité des résultats obtenus par leurs groupes de travail au cours de l'année écoulée. Le Comité a signalé que le Conseil économique et social avait adopté, le 8 juin 2021, la résolution 2021/13 relative aux travaux du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (document informel n° 3) et que le Groupe de travail

² Base de données pour l'échange d'informations concernant les homologations de type (DETA).

des transports de marchandises dangereuses (WP.15), la Réunion commune RID/ADR/ADN³ et le Comité de sécurité de l'ADN avaient déjà pris ou étaient en train de prendre les mesures requises aux paragraphes 3 à 6 de la section A de ladite résolution. Le Comité a aussi **fait observer** que, conformément au paragraphe 2 de la section A et au paragraphe 3 de la section B, le secrétariat avait déjà publié la vingt-deuxième édition révisée des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses : Règlement type, l'amendement à la septième édition révisée du Manuel d'épreuves et de critères et la neuvième édition révisée du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH).

87. Le Comité a **dit** que le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social s'était réuni du 28 juin au 2 juillet 2021 puis du 29 novembre au 8 décembre 2021. Le Sous-Comité d'experts du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques s'était réuni du 5 au 7 juillet 2021 puis du 8 au 10 décembre 2021.

88. Le Comité a **souligné** l'importance des activités menées par le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses pour l'élaboration, la tenue à jour et l'application du Règlement type pour le transport des marchandises dangereuses, qui permet une harmonisation multimodale des dispositions relatives au transport des marchandises dangereuses pour tous les modes de transport dans les règlements régionaux tels que le RID, l'ADR et l'ADN et dans les règlements nationaux.

89. Le Comité a **fait observer** que le nombre de Parties contractantes à l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) était toujours de 52. Il s'est aussi déclaré préoccupé par le fait que le Protocole modifiant les articles 1 a), 14 1) et 14 3) b) de l'ADR, qui avait été adopté par la Conférence des Parties contractantes le 28 octobre 1993, n'était pas encore entré en vigueur, car toutes les Parties contractantes à l'Accord n'y avaient pas adhéré. Le Comité a prié instamment les Parties contractantes qui ne l'avaient pas encore fait (Azerbaïdjan, Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Islande, Kazakhstan, Macédoine du Nord, Maroc, Monténégro, Nigéria, Saint-Marin et Tadjikistan) de prendre les dispositions nécessaires pour que le Protocole puisse entrer en vigueur.

90. Il a **de nouveau recommandé** à tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies d'adhérer à l'ADR et de l'appliquer pleinement, le mot « européen » ayant été supprimé du titre de l'Accord et compte tenu de la résolution 74/299 de l'Assemblée générale du 31 août 2020 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, dans laquelle l'Assemblée réaffirme le rôle important que joue l'ADR parmi les principaux instruments juridiques des Nations Unies contribuant à la sécurité routière et encourage les États Membres qui ne l'ont pas encore fait à envisager de devenir Parties contractantes.

91. Le Comité a **relevé** que le WP.15 avait : approuvé les amendements communs au RID, à l'ADR et à l'ADN adoptés au cours de la période biennale par la Réunion commune RID/ADR/ADN (WP.15/AC.1) ; adopté des amendements spécifiques à l'ADR, par exemple en ce qui concernait les dispositions relatives aux systèmes d'extinction des incendies dans le compartiment moteur pour certains véhicules et la clarification des prescriptions relatives à la stabilité des véhicules ; demandé au secrétariat d'établir une liste récapitulative de tous les amendements qu'il avait adoptés afin qu'ils puissent faire l'objet d'une proposition officielle conformément à la procédure définie à l'article 14 de l'ADR. Tous ces amendements devraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2023.

92. Le Comité a **approuvé** la demande du WP.15 et du Comité d'administration de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) visant à ce que le texte de synthèse de l'ADR et de l'ADN intégrant les amendements entrant en vigueur au 1^{er} janvier 2023 soit publié par le secrétariat suffisamment tôt pour permettre son application effective avant l'entrée en vigueur des amendements en question.

³ Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN).

93. Il a **salué** l'adoption par le WP.15, à sa 110^e session, d'une version révisée du plan par étapes concernant l'adhésion à l'ADR et son application et **approuvé** sa demande visant à ce qu'une version électronique soit publiée et affichée sur le site Internet de la CEE.

94. Le Comité a **souligné** l'importance de l'ADR pendant la pandémie de COVID-19, sachant qu'il est crucial de garantir la sécurité du transport de marchandises dangereuses à usage médical, et **salué** les mesures prises par les autorités compétentes, notamment les différents accords multilatéraux qui ont permis d'assurer la continuité du service.

95. Il a également **fait observer** que les Parties contractantes à l'Accord étaient toujours au nombre de 18.

96. Il a relevé que la Réunion commune d'experts du Règlement annexé à l'ADN (Comité de sécurité de l'ADN) (WP.15/AC.2) avait tenu sa trente-huitième session du 23 au 27 août 2021.

97. Le Comité a **signalé** que le Comité de sécurité de l'ADN avait adopté un large éventail de nouvelles dispositions concernant le transport de marchandises dangereuses dans les bateaux de navigation intérieure à sa session tenue du 24 au 28 janvier 2022 et qu'il avait adopté son Règlement intérieur (voir les documents ECE/TRANS/WP.15/AC.2/80 et Add.1).

98. Le Comité d'administration de l'ADN s'est réuni le 28 janvier 2022 (voir le document ECE/ADN/60), principalement pour adopter tous les projets d'amendements établis par le Comité de sécurité en 2021 et en janvier 2022, c'est-à-dire l'ensemble des amendements destinés à assurer l'harmonisation de l'ADN avec l'ADR et le RID qui devraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2023. Le Comité des transports intérieurs a **salué** les mesures prises par les autorités compétentes de l'ADN, notamment les divers accords multilatéraux qui ont permis d'assurer la continuité du transport des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures pendant la pandémie de COVID-19.

99. Le Comité a **souligné** l'importance des travaux du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du WP.15, de la Réunion commune et du WP.15/AC.2 dans le cadre de la transition énergétique. Il s'agit notamment de l'élaboration et de l'amélioration des dispositions relatives au transport des déchets dangereux, à l'utilisation de matières plastiques recyclées pour les emballages de marchandises dangereuses, au transport des batteries pendant la totalité de leur cycle de vie et à l'utilisation de véhicules électriques à batteries et de véhicules à piles à combustible à hydrogène pour le transport des marchandises dangereuses.

100. Le Comité a **pris note** de la demande formulée par le Groupe de travail du transport des marchandises dangereuses à sa session de novembre 2021 (ECE/TRANS/WP.15/255, par. 26) concernant les possibilités de financement de la traduction de l'ADR en arabe.

101. Le Comité a **relevé** les propositions suivantes :

Option 1 : Les 22 pays dont la langue officielle est l'arabe peuvent envisager différentes manières de financer conjointement une telle contribution avec des fonds publics ou des dons d'organisations ;

Option 2 : Un ou plusieurs États Membres de l'ONU prennent l'initiative d'une résolution de l'Assemblée générale autorisant la traduction et la publication en langue arabe de l'ADR et de ses mises à jour régulières ;

Option 3 : Les pays dont la langue officielle est l'arabe envisagent avec le partenariat EuroMed de mettre en place conjointement un partenariat public-privé (PPP) pour le financement de la traduction.

102. Le Comité s'est dit favorable aux solutions proposées et a invité le partenariat EuroMed et les 22 pays dont la langue officielle est l'arabe à les examiner en tenant compte des difficultés financières persistantes de l'ONU au regard d'une augmentation du budget. Si nécessaire, le secrétariat donnera des informations sur les procédures qu'impliquerait la solution 2. Pendant la session, les représentants de l'Égypte, d'Israël, de la Jordanie, de la Tunisie, et du projet euroméditerranéen de soutien aux transports ont exprimé leur soutien à la publication de l'ADR en arabe.

103. La représentante de l'Espagne a fait remarquer que l'espagnol était également une langue officielle des Nations Unies, que de nombreux pays hispanophones étaient susceptibles de devenir Parties contractantes à l'ADR et qu'une traduction officielle en espagnol leur serait utile. Elle a donc fait valoir que, si l'ADR devait être traduit en arabe par les services des Nations Unies, il devrait également l'être en espagnol, en conséquence de quoi elle a demandé à être informée des démarches qu'impliquait la solution 2.

M. Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière

Document(s) : ECE/TRANS/2022/23

104. Le Comité **a été informé** des dernières activités et des projets du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière en ce qui concerne la mobilisation des ressources, les partenariats et les projets (ECE/TRANS/2022/23). Il **a pris note** du succès du deuxième appel officiel à propositions du Fonds et de ce qui était prévu pour le lancement du troisième appel officiel, ainsi que de l'état d'avancement des projets sélectionnés dans les pays à revenu faible ou intermédiaire et des orientations envisagées pour le Fonds. Il **a encouragé** ses États membres à envisager d'apporter une contribution financière au Fonds et à coopérer davantage à la réalisation de sa mission.

N. Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière

Document(s) : ECE/TRANS/2022/24

105. Le Comité **a été informé** des principaux faits nouveaux concernant les activités de l'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière et les domaines de coopération avec le Comité (ECE/TRANS/2022/24). Il **a remercié** l'Envoyé spécial pour son rôle de chef de file et **s'est félicité** de l'hébergement par le secrétariat de la CEE du secrétariat de l'Envoyé spécial depuis 2015, ainsi que des progrès réalisés concernant le maintien de la fonction d'Envoyé spécial jusqu'en 2030, conformément à la résolution de l'Assemblée générale sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale (A/RES/74/299).

O. Renforcement des mesures de facilitation du franchissement des frontières (Convention TIR, projet eTIR, Convention sur l'harmonisation et autres mesures de facilitation du transit douanier)

Document(s) : ECE/TRANS/2022/25

106. Le Comité **a été informé** des principaux résultats des 156^e, 157^e et 158^e sessions du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) (ECE/TRANS/WP.30/312 ; ECE/TRANS/WP.30/314 et ECE/TRANS/WP.30/316) et **a pris note** des activités du Comité de gestion TIR (AC.2) au cours de l'année 2021, entre autres en ce qui concerne les adoptions d'amendements (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/151, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/153 et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/155), dont il est question dans le document ECE/TRANS/2022/25.

107. En particulier, le Comité **a été informé** de l'entrée en vigueur, le 25 mai 2021, des propositions d'amendement visant à créer une nouvelle annexe à la Convention TIR (l'annexe 11) aux fins de la mise en place de la procédure eTIR, du fonctionnement du système international eTIR, de son interconnexion avec plusieurs systèmes douaniers nationaux informatisés et de la mise au point définitive, par le Groupe d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1), de la version 4.3 des spécifications conceptuelles, fonctionnelles et techniques du système eTIR.

108. Il **a également été informé** des faits nouveaux concernant la Banque de données internationale TIR (ITDB) et des efforts visant à rendre obligatoire la communication de données par voie électronique à l'ITDB.

109. Le Comité **a pris connaissance** des progrès réalisés en 2021 dans l'application des recommandations faites à l'issue d'un audit du Fonds d'affectation spéciale TIR réalisé par le Bureau des services de contrôle interne de l'ONU (BSCI) en 2020.

110. Il **a de plus été informé** de la conclusion d'un nouveau mémorandum d'accord entre la CEE et l'Union internationale des transports routiers (IRU) concernant la mise en application de l'annexe 11 de la Convention TIR.

111. Le Comité **a en outre été informé** de la dernière proposition d'amendement à la Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières.

112. Le Comité **a par ailleurs été informé** de la conclusion, entre la CEE et l'Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA), d'un mémorandum d'accord sur la revitalisation et l'informatisation des conventions pertinentes des Nations Unies en matière de transports intérieurs et, en particulier, sur la mise au point d'un système eCPD (carnet de passage en douane électronique).

113. Il **a de surcroît été informé** des mesures de suivi prises par le WP.30 en 2021 dans le cadre de la mise en concordance de ses travaux avec la Stratégie du CTI.

P. Transport des denrées périssables

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/243, ECE/TRANS/WP.11/245

114. Le Président du Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11), K. de Putter (Pays-Bas), **a informé** le Comité de la situation concernant les propositions d'amendements à l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP), adoptées aux soixante-quinzième et soixante-seizième sessions du WP.11, en 2019 et 2020 respectivement (ECE/TRANS/WP.11/243 et ECE/TRANS/WP.11/245). Les amendements avaient été acceptés le 1^{er} décembre 2021 pour entrée en vigueur le 1^{er} juin 2022.

115. Le Comité **a relevé** qu'à sa soixante-dix-septième session (26-29 octobre 2021), le WP.11 avait adopté des projets d'amendements visant à prendre en compte des méthodes de calcul de la surface intérieure des fourgonnettes et de la surface extérieure des citernes et à faciliter la transition vers l'utilisation de réfrigérants ayant un potentiel de réchauffement planétaire inférieur (ECE/TRANS/WP.11/245, annexe I).

116. Il **a indiqué** que le nombre de Parties contractantes à l'Accord était passé à 52 avec les récentes adhésions de la République islamique d'Iran, le 2 décembre 2021, et de l'Arménie, le 25 janvier 2022.

Q. Transport routier

117. Le Président du Groupe de travail des transports routiers (SC.1), R. Symonenko (Ukraine), **a informé** le Comité des derniers résultats des travaux menés par le SC.1 et le Groupe d'experts de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR).

118. En particulier, le Comité **a été informé** de l'état d'avancement des propositions visant à modifier les articles 14 (critères d'adhésion), 22 et 22 bis (procédures d'amendement) de l'AETR, ainsi qu'à créer un nouvel appendice 1C (sur la base des règlements 165/2014, 2016/799 et 2018/502 de l'Union européenne) et un nouvel appendice 4 (échange d'informations).

119. Il **a ensuite été informé** des débats tenus à sa 116^e session par le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) concernant l'article 5 de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) qui traite des conditions à remplir pour devenir Partie contractante.

120. Le Comité **a également été informé** du nombre de Parties contractantes à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) et à ses protocoles, y compris le Protocole additionnel à la Convention CMR, concernant la lettre de voiture électronique (Protocole e-CMR). Il **a relevé avec satisfaction** les progrès réalisés par le SC.1 concernant l'élaboration d'un document détaillant les actions nécessaires ou recommandées pour la mise en place du système électronique de gestion des demandes de transport (e-CMR), tel qu'il l'avait demandé à sa quatre-vingt-unième session (ECE/TRANS/SC.1/2021/1).

121. Le Comité **a été informé** du mandat de deux ans proposé pour le Groupe d'experts de la mise en application de l'e-CMR qu'il est envisagé de créer (voir ci-dessus le point 5 a) de l'ordre du jour). Le Groupe d'experts proposé examinerait et, si possible, approuverait les dispositions de l'article 5 du Protocole e-CMR, y compris son objectif et son champ d'application, l'architecture de haut niveau et les spécifications conceptuelles d'un futur environnement propice à la conclusion et à l'échange de lettres de voiture électroniques conformément aux dispositions de la CMR et de son Protocole additionnel. Le Groupe d'experts devrait également évaluer les incidences des différents scénarios envisageables pour la mise en place d'un système e-CMR. On trouvera dans le document ECE/TRANS/2022/6 la proposition de mandat du Groupe d'experts.

122. Enfin, le Comité **a été informé** que le SC.1 avait décidé de suspendre les discussions relatives à une proposition d'accord multilatéral mondial relatif au transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (OmniBUS), en attendant que le secteur des transports ait eu le temps de se rétablir.

R. Transport ferroviaire

123. Le nouveau Président du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2), H. Groot (Pays-Bas), **a informé** le Comité des résultats de la soixante-quinzième session du SC.2 (ECE/TRANS/SC.2/236) et du fait qu'en raison des restrictions imposées par l'ONUG, le Groupe de travail avait eu à cette session moins de temps qu'à l'accoutumée, ce qui l'avait empêché d'examiner tous les points de son ordre du jour.

124. Le Comité **a aussi été informé** des résultats de l'atelier intitulé « Les chemins de fer au centre de la reprise après la pandémie – La connectivité grâce aux chemins de fer » qui s'est tenu pendant la dernière session du SC.2.

125. Le Comité **a pris note** des faits nouveaux relatifs à l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC). Il **a été informé** de l'achèvement de la deuxième phase du plan directeur pour les trains à grande vitesse dans la région du projet TER et de la coopération avec ledit projet. En outre, le Comité **a reçu des informations actualisées** sur les progrès réalisés dans les autres principaux domaines d'intervention du Groupe de travail où l'objectif est de rendre le transport ferroviaire plus compétitif et d'améliorer l'impact des transports sur l'environnement.

126. Le Comité **a constaté** que le mandat du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire était arrivé à terme et que le SC.2, à sa soixante-quinzième session, avait décidé de poursuivre jusqu'à sa soixante-seizième session, soit en 2022, les consultations sur l'uniformisation du droit ferroviaire dans le cadre de ses travaux et sous la direction de son Président.

127. Il **a été informé** de l'état d'avancement des travaux du Groupe d'experts de l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire.

128. Il **a également été informé** de l'état d'avancement des travaux du Groupe d'experts des nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs.

S. Transport intermodal et logistique

129. M^{me} J. Elsinger (Autriche), Présidente du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24), **a informé** le Comité des résultats de la soixante-quatrième session du WP.24 (ECE/TRANS/WP.24/149).

130. En particulier, le Comité **a été informé** des faits nouveaux relatifs à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC). Il s'agissait : a) des amendements à l'Accord ; et b) de la création d'un mécanisme de surveillance des lignes AGTC et des installations connexes en ce qui concerne leurs paramètres techniques, moyennant l'établissement d'un inventaire de ces lignes dans le cadre d'un système d'information géographique.

131. Le Comité **a également été informé** des difficultés rencontrées dans l'application du Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable et des moyens que le Groupe de travail souhaiterait mettre en œuvre pour parer à ces difficultés.

132. Le Comité a été informé des progrès réalisés dans l'application de la résolution sur le renforcement du transport intermodal de marchandises, qu'il avait adoptée à sa précédente session.

133. Le Comité a été informé des progrès réalisés dans l'application de la résolution sur le renforcement du transport intermodal de marchandises, qu'il a adoptée à sa précédente session.

134. Enfin, le Comité **a été informé** des activités menées en vue d'actualiser le Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU), alors que le Groupe d'experts du Code CTU doit encore être officiellement établi par les institutions gardiennes du Code.

135. Le Comité **a exprimé son soutien** aux activités menées par le WP.24 en vue de faire progresser l'application de la résolution du CTI sur le renforcement du transport intermodal de marchandises et de faire de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) le fondement d'un transport intermodal de marchandises sans discontinuité dans la région de la CEE, y compris dans les situations d'urgence telles que les pandémies.

T. Activités se rapportant aux projets : projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud et projet de chemin de fer transeuropéen

Document(s) : Document informel n° 4

136. Le Comité **a été informé** des faits nouveaux concernant le projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) et le projet de chemin de fer transeuropéen (TER) (Document informel n° 4). Il **a exprimé son soutien** aux activités menées dans le cadre de ces deux projets, **remercié** les États membres qui ont proposé des candidats aux postes de gestionnaires des projets, les **a encouragés** à faire les démarches nécessaires pour permettre l'établissement des contrats relatifs à ces postes et **a remercié** d'une part la République de Serbie d'avoir prorogé de deux ans l'accord relatif à l'accueil du Bureau central du projet TER, et d'autre part la Croatie et la Pologne d'apporter un appui à la gestion des projets TEM et TER.

U. Transport par voie navigable

137. Le Président du SC.3, S. Turf (Belgique), **a informé** le Comité des dernières activités du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) (ECE/TRANS/SC.3/215). Il a informé le Comité que son groupe avait tenu 18 sessions en 2021 et demandé au secrétariat de veiller à ce qu'il en soit dûment tenu compte dans le projet de budget-programme pour 2023.

138. En particulier, le Comité **a pris note** de la mise au point définitive et de l'adoption par le SC.3 à sa soixante-cinquième session, dans sa résolution n° 102, de la sixième édition révisée du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI). Il **a exprimé son soutien** aux activités que le SC.3 continue de mener concernant la mise à jour dudit Code afin que celui-ci reste un document évolutif et harmonisé avec les règles de navigation des États membres et des commissions fluviales, et il **a encouragé** les États membres à appliquer la sixième révision du CEVNI.

139. Le Comité **a pris note** du débat engagé à sa soixante-cinquième session par le SC.3 sur la nouvelle proposition de classification des voies navigables européennes transmise par l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN), et appuyé la décision prise par le SC.3 de créer un groupe d'experts informel chargé d'étudier la proposition et d'élaborer des recommandations à son intention.

140. Le Comité **a pris acte** des progrès accomplis par le SC.3 et ses organes subsidiaires en 2021, à savoir :

a) L'approbation de l'amendement n° 4 à la troisième édition révisée de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (« Livre bleu ») ;

b) L'adoption de l'amendement n° 3 à la résolution n° 61 (révision 2), en tant que résolution n° 103 ;

c) L'adoption de l'amendement à la résolution révisée n° 21, intitulée « Prévention de la pollution des eaux par les bateaux » ;

d) La promotion de la navigation de plaisance, y compris les activités du groupe de travail informel de la navigation de plaisance, la mise à jour de l'annexe IV à la résolution n° 40, intitulée « Certificat international de conducteur de bateau de plaisance » et la base de données en ligne des spécimens de certificats.

141. Le Comité **a pris note** du programme de travail et de l'évaluation biennale pour 2022-2023 (ECE/TRANS/SC.3/2021/12), adoptés par le SC.3 pour donner suite à sa décision de maintenir la pratique consistant à adopter des programmes de travail biennaux et des plans quadriennaux (ECE/TRANS/SC.3/210, par. 99).

142. Le Comité **a été informé** des résultats des ateliers sur le transport par voie navigable organisés en 2021, à savoir :

a) Les changements climatiques et les situations hydrologiques extrêmes, et leurs incidences sur le transport par voie navigable (17 février 2021) ;

b) Mise en place d'un cadre réglementaire international solide visant à accroître l'efficacité et la sécurité du transport par voie navigable (23 juin 2021) ;

c) La cybersécurité dans le transport par voie navigable (3 novembre 2021).

V. Données et statistiques relatives aux transports

Document(s) : ECE/TRANS/2022/26

143. Le Comité **a été informé** des dernières activités menées en matière de statistiques des transports, notamment la session hybride du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) tenue en juin 2021.

144. Le secrétariat **a informé** le Comité des activités en cours relatives à la surveillance de la pandémie de COVID-19.

145. **Rappelant** sa résolution n° 266 adoptée à sa session de 2019 (ECE/TRANS/288, annexe IV), le Comité **a pris note** de l'état d'avancement du recensement 2020 de la circulation sur les routes E et **encouragé** les États membres à fournir des données pour ce recensement.

146. Le Comité a été informé de la publication récente des Statistiques des accidents de la route en Europe et en Amérique du Nord, ainsi que des nouvelles fiches d'information (« Fiches Info Transport ») interactives sur les statistiques des transports (ECE/TRANS/2022/26).

W. Projet de rapport annuel sur les activités menées en 2021 par les organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs

Document(s) : ECE/TRANS/2022/27

147. Le Comité a pris connaissance d'un rapport complet sur les activités menées par ses organes subsidiaires au cours de l'année 2021, au titre de l'administration des 59 conventions, accords et autres instruments juridiques des Nations Unies qui constituent le cadre juridique international applicable au transport routier, ferroviaire, fluvial et intermodal, au transport de marchandises dangereuses et à la construction des véhicules (ECE/TRANS/2022/27), l'accent étant mis sur l'impact des activités des groupes de travail et la contribution apportée à l'atteinte des objectifs de développement durable.

XI. Approbation des rapports des organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs (point 10 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.1/175, ECE/TRANS/WP.1/177, ECE/TRANS/WP.1/GE.2/40, ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2021/2, ECE/TRANS/WP.5/70, ECE/TRANS/WP.6/181, ECE/TRANS/WP.11/243, ECE/TRANS/WP.11/245, ECE/TRANS/WP.15/253, ECE/TRANS/WP.15/255, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/160 et Add.1 et Corr.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/162 et Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/78, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/80 et Add.1, ECE/ADN/58, ECE/ADN/60, ECE/TRANS/WP.24/149, ECE/TRANS/WP.29/1157, ECE/TRANS/WP.29/1159, ECE/TRANS/WP.29/1161, ECE/TRANS/WP.30/312, ECE/TRANS/WP.30/314 et ECE/TRANS/WP.30/316, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/151, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/153, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/155, ECE/TRANS/SC.1/416, ECE/TRANS/SC.2/236, ECE/TRANS/SC.3/215.

148. Le Comité a approuvé dans leur ensemble les rapports de ses organes subsidiaires et les activités correspondantes et demandé au secrétariat d'incorporer les références correspondantes dans le rapport complet du Comité en tenant compte des annotations figurant dans ce document.

XII. Partenariats et activités d'autres organisations, programmes et projets intéressant le Comité des transports intérieurs (point 11 de l'ordre du jour)

A. Évolution des transports dans l'Union européenne

Document(s) : ECE/TRANS/2022/28

149. Le Comité a été informé par un représentant de la Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne des initiatives législatives et politiques les plus importantes en matière de transport entreprises par l'Union européenne en 2021.

B. Faits nouveaux relatifs aux travaux du Forum international des transports

150. Le Comité **a été informé** par le Secrétaire général du Forum international des transports, Young Tae Kim, de l'actualité récente des travaux menés par cet organe.

C. Activités d'autres organisations, programmes et projets intéressant le Comité

151. Le Comité **a été informé** par un représentant de l'Institut de la mobilité et des transports du Portugal des activités récentes de cet organisme qui présentent un intérêt pour le Comité (on trouvera le texte complet de la déclaration dans l'annexe VI du document ECE/TRANS/316/Add.1).

D. Dialogue avec les commissions régionales de l'ONU sur les activités en cours relatives aux transports intérieurs

152. Le Comité **a été informé** par Nadia Hasham, de la Commission économique pour l'Afrique (CEA), des activités relatives aux transports en cours dans la région de la CEA.

153. Le Comité **a été informé** par le chef d'équipe de la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC), Ricardo Sanchez, des activités relatives aux transports en cours dans la région de la CEPALC.

154. Le Comité **a été informé** par le Directeur de la Division des transports de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), Weimin Ren, des activités en cours dans le domaine des transports intérieurs dans la région de la CESAP.

155. Le Comité **a été informé** par le Conseiller régional pour les transports et la logistique de la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO), Yarob Badr, des activités en cours dans le domaine des transports dans la région de la CESAO.

XIII. Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour)

156. Le représentant de l'Ukraine a demandé la parole au titre des questions diverses et fait une déclaration sur la nouvelle situation en Ukraine (on trouvera la déclaration complète dans l'annexe VI du document ECE/TRANS/316/Add.1).

157. Le représentant de l'Union européenne, au nom de l'Union européenne et de ses États membres, a également fait une déclaration (on trouvera le texte complet de la déclaration dans l'annexe VI du document ECE/TRANS/316/Add.1).

158. Le représentant des États-Unis d'Amérique a exprimé son soutien aux déclarations de l'Ukraine et de l'Union européenne.

159. Le représentant du Royaume Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a exprimé son soutien à l'Ukraine et à son peuple (on trouvera le texte complet de la déclaration dans l'annexe VI du document ECE/TRANS/316/Add.1).

160. Le représentant de la Fédération de Russie a proposé de ne pas politiser les discussions du CTI et de laisser ces questions être traitées par d'autres organes.

161. Le Comité **a annoncé** que sa quatre-vingt-cinquième session devrait en principe se tenir à Genève du 21 au 24 février 2023.

XIV. Adoption de la liste des principales décisions prises par le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingt-quatrième session (point 13 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/2022/R.1, ECE/TRANS/2022/L.1 et Add.1, Document informel n° 5.

162. Le Comité **a pris note** du fait qu'il adopterait uniquement la partie du rapport de sa quatre-vingt-quatrième session contenant la liste des principales décisions, conformément aux procédures spéciales extraordinaires qui sont applicables actuellement pour les décisions prises pendant les réunions formelles avec participation à distance. Le rapport complet du Comité serait distribué ultérieurement.

163. Le Comité **a adopté** la liste des principales décisions prises à sa quatre-vingt-quatrième session.

XV. Table ronde du CTI sur les quatre plateformes de sa Stratégie : Thème de la table ronde : « Sur la voie d'une reprise soutenue et complète : initiative post-COVID-19 pour les transports intérieurs et rôle du Comité » (point 14 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/2022/29

164. Malgré les efforts intenses et soutenus des États membres, les mesures de redressement n'ont pas encore permis de retrouver comme souhaité les niveaux de croissance et de développement durable antérieurs à la pandémie. Les défis restent considérables et les progrès sont disparates et inégalement répartis à l'échelle mondiale, ce qui complique encore l'application du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et la réalisation des objectifs de développement durable.

165. La table ronde du CTI a rassemblé les principaux partenaires du monde entier pour un débat stratégique sur les nouveaux modes d'action à adopter afin de réaliser des progrès tangibles face à cette crise persistante (ECE/TRANS/2022/29). On trouvera un rapport succinct à l'annexe VII du document ECE/TRANS/316/Add.1.

Annexe I

En route pour une décennie au service de transports intérieurs et d'un développement durables

Résolution ministérielle

Nous, ministres et autres chefs de délégation des parties contractantes aux conventions des Nations Unies relevant de la compétence du Comité des transports intérieurs, réunis à l'occasion de la quatre-vingt-quatrième session du Comité, ainsi que pour célébrer son soixante-quinzième anniversaire, le 22 février 2022,

Saluant le rôle sans égal que joue depuis soixante-quinze ans le Comité des transports intérieurs en tant que lieu où s'élaborent les conventions des Nations Unies qui ont forgé et continuent de renforcer le principal cadre réglementaire international relatif aux transports intérieurs régionaux et internationaux, et constatant que 78 % des États Membres de l'ONU sont parties contractantes à l'une au moins de ces conventions,

Rappelant la résolution 70/1 adoptée par l'Assemblée générale le 25 septembre 2015, intitulée « Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030 », les résolutions 69/213 (19 décembre 2014) et 70/197 (22 décembre 2015) sur la connectivité et les couloirs de transit, les résolutions 70/260 (15 avril 2016), 72/271 (12 avril 2018) et 74/299 (31 août 2020), ainsi que d'autres résolutions biennales sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, la résolution 72/212 (20 décembre 2017) sur le renforcement des liens entre tous les modes de transport pour atteindre les objectifs de développement durable, la résolution 74/219 (19 décembre 2019) sur la sauvegarde du climat mondial et les résolutions 74/306 et 74/307 (11 septembre 2020) sur la riposte mondiale face à la pandémie de COVID-19,

Rappelant également l'Accord de Paris de 2015 sur les changements climatiques et le Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024,

Rappelant en outre notre attachement à l'application des résolutions ministérielles approuvées par le Comité des transports intérieurs, à savoir la résolution de 2017 intitulée « Embrasser l'ère nouvelle de la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité », la résolution de 2019 sur le renforcement de la coopération, de l'harmonisation et de l'intégration à l'ère du numérique et de l'automatisation dans les transports et la résolution de 2021 intitulée « Renforcer la résilience de la connectivité des transports intérieurs dans les situations d'urgence : appel urgent à une action concertée »,

Mettant en avant la place fondamentale de la Stratégie à l'horizon 2030 établie par le Comité des transports intérieurs, qui renforce la portée internationale des travaux du Comité et le rôle de ce dernier en tant que plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs, chargée notamment de continuer à administrer et à élaborer des conventions régionales et internationales relatives aux transports intérieurs, d'appuyer les nouvelles technologies et l'innovation dans les transports intérieurs, d'animer des dialogues régionaux, interrégionaux et internationaux sur les politiques applicables aux transports intérieurs et de promouvoir une connectivité et une mobilité durables dans les transports intérieurs régionaux et interrégionaux, autant d'éléments essentiels au développement durable des transports intérieurs,

Conscients que les années qui nous séparent de 2030 ont été désignées en tant que décennie d'action et de réalisations en faveur du développement durable, et que la durabilité des transports intérieurs est une condition essentielle à la réalisation du Programme 2030,

Conscients également qu'il importe de soutenir les pays en développement et de s'employer à élaborer des politiques et des cadres réglementaires visant à ne laisser personne pour compte, où que ce soit, conformément aux ambitions et aux aspirations qui sous-tendent les objectifs de développement durable,

Reconnaissant que l'humanité fait actuellement face à une conjonction inédite de situations d'urgence et de crises d'ampleur internationale, liées notamment aux changements climatiques, à la sécurité routière et à la pandémie de COVID-19, qui menacent de faire échouer la réalisation du Programme 2030 et la réalisation des objectifs de développement durable,

Réaffirmant par conséquent notre détermination à prendre les mesures nécessaires pour que le Programme 2030 soit appliqué pleinement et dans les délais prévus,

Soulignant à cet égard qu'il importe de renforcer la coopération entre les groupes de travail du Comité des transports intérieurs et les autres organes subsidiaires, et de tirer meilleur parti des synergies avec les activités connexes menées dans le cadre des structures, projets et initiatives de la Commission économique pour l'Europe,

Soulignant également que cette coopération et ces synergies doivent servir à obtenir des résultats concrets dans la réalisation des objectifs de développement durable et, pour cela, à faire valoir les avantages qu'apportent les instruments juridiques du Comité des transports intérieurs, à répertorier et diffuser les pratiques exemplaires dans les domaines des transports intérieurs, de la logistique, de la connectivité et du développement durable des transports urbains, à s'intéresser en priorité aux initiatives qui visent à garantir la durabilité, la multimodalité, la sécurité et la qualité des transports intérieurs à long terme, à mener à bien de nouveaux projets et à élaborer des instruments juridiques visant à assurer le bon fonctionnement et la durabilité des transports intérieurs dans la région de la Commission économique pour l'Europe, à promouvoir activement la sécurité routière, à faire mieux connaître le Comité et ses travaux à l'intérieur comme à l'extérieur de la région de la Commission et à établir des partenariats qui profitent à tous,

Conscients de la nécessité d'élaborer des politiques et des cadres réglementaires solides dans les pays en développement, et du rôle qu'il appartient au Comité des transports intérieurs de jouer dans la promotion de la formulation de recommandations adressées aux États Membres de l'Organisation des Nations Unies et visant à améliorer la sécurité routière pour tous les usagers de la route,

Affirmant que les fonctions du Comité des transports intérieurs peuvent inclure, sur demande, l'examen approfondi des politiques de sécurité routière existantes, ainsi que l'examen de certaines questions stratégiques et l'établissement de rapports y afférents, et que le Comité peut organiser des réunions ouvertes au public et aux médias afin de sensibiliser ces interlocuteurs à des questions importantes touchant les politiques publiques,

Exprimant la conviction sans réserve que l'on peut parvenir à rendre les différents modes de transport des personnes comme des marchandises intégralement sûrs, propres, fiables, interconnectés et efficaces grâce à un cadre réglementaire international qui soit inclusif, souple et cohérent,

Conscients qu'il incombe plus que jamais aux responsables des transports intérieurs d'apporter d'urgence des solutions qui accélèrent la transition vers la mobilité durable,

Faisant observer que la crise mondiale provoquée par la pandémie de COVID-19 offre une occasion sans précédent de reconstruire en mieux et sous une forme plus durable,

Saluant l'action que mène le Comité pour favoriser l'harmonisation et promouvoir la mise en place d'un cadre réglementaire favorable, deux éléments indispensables si l'on veut tirer pleinement parti de l'innovation technologique dans tous les domaines des transports intérieurs,

Se félicitant de l'adoption du plan d'action de la Commission économique pour l'Europe concernant les systèmes de transport intelligents pour la période 2021-2025, qui marque une étape importante dans l'intégration des réponses aux évolutions technologiques des systèmes de transport intelligents dans les activités réglementaires du Comité des transports intérieurs,

Félicitant le Comité des transports intérieurs pour le rôle qu'il joue dans la promotion du transport durable de marchandises et de passagers à l'échelle internationale, régionale et nationale, dans l'optimisation du bouquet de modes de transport et dans la promotion des transports publics, de la performance environnementale, de l'efficacité énergétique et de

l'économie circulaire, tout en catalysant les améliorations apportées à la sécurité et à la sûreté des transports intérieurs, ainsi qu'aux infrastructures de transport non motorisé et à l'efficacité des services dans le secteur des transports,

Accueillant avec satisfaction les résultats des travaux de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement,

Soulignant l'importance d'une connectivité résiliente pour le transport et la mobilité des passagers et des marchandises en tant que pierres angulaires de l'activité économique, de l'accès et de l'inclusion sociale pour toutes et tous,

Profondément préoccupés par l'inégale répartition des perturbations liées à la pandémie de COVID-19, par l'incertitude persistante quant à la durée et à l'intensité des conséquences de la pandémie et par les ripostes désorganisées apportées par les pays au début de la crise, qui ont perturbé les chaînes d'approvisionnement et les flux commerciaux et compromis la disponibilité de produits essentiels,

Considérant que la dématérialisation, notamment des documents de transport et de douane, et la mise en service de nouvelles technologies améliorent la résilience et l'efficacité des transports et devraient par conséquent être accélérées,

Saluant les efforts faits par le Comité des transports intérieurs pour promouvoir une connectivité résiliente et durable, notamment par le développement harmonisé, au niveau international, des infrastructures de transport intérieur, la planification des investissements multinationaux au profit des échanges commerciaux et des flux de marchandises existants et futurs, et la simplification du franchissement des frontières, ainsi que pour mettre ses connaissances approfondies dans le domaine des transports au service de la coopération intersectorielle,

Considérant que les conventions des Nations Unies sur les transports relevant du Comité des transports intérieurs fournissent un cadre réglementaire international opérationnel et éprouvé pour les systèmes de transport intérieur de leurs Parties contractantes, qui peut notamment évoluer pour contribuer à renforcer l'état de préparation aux situations d'urgence et la capacité à y répondre de manière concertée,

Soulignant que les transports et la mobilité ne pourront être considérés comme durables que lorsque la crise mondiale de la sécurité routière aura été résolue,

Constatant avec regret que la cible 6 de l'objectif de développement durable 3, à savoir réduire de moitié, d'ici à 2020, le nombre de décès et de blessés dus aux accidents de la route dans le monde, n'a pas été atteinte,

Se félicitant que l'Assemblée générale, dans sa résolution 74/299 du 31 août 2020, ait proclamé la période 2021-2030 deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière et qu'un plan d'action soit élaboré en vue de guider la réalisation des objectifs de cette deuxième Décennie par les États membres,

Constatant que le Comité des transports intérieurs, qui est la plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs, contribue de plus en plus à faire mieux comprendre, au niveau mondial, les bases d'une approche systémique de la sécurité couvrant les usagers, les véhicules, les infrastructures et les décideurs,

Se félicitant à cet égard de l'adoption des Recommandations du Comité des transports intérieurs pour l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière et du rôle de catalyseur joué par ces dernières, qui contribuent à remédier à la crise de la sécurité routière et à protéger tous les usagers de la route, en particulier dans les pays à revenu faible ou intermédiaire,

Saluant le travail accompli par l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière et par le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière pour rendre nos routes plus sûres,

Convaincus qu'une automatisation améliorée et renforcée, combinée à une surveillance intelligente des systèmes de transport, rendra la circulation plus sûre et plus durable,

Conscients de l'importance de l'action menée par le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe dans le cadre de son Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules et, en particulier, dans le cadre de la gouvernance et de l'administration de l'Accord 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, de l'Accord 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 et de l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles,

Rappelant que le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules, qui existe depuis plus de cinquante ans et attire des participants du monde entier, offre un cadre sans égal pour l'élaboration d'une réglementation relative aux véhicules harmonisée à l'échelle mondiale, dont on observe concrètement les retombées positives dans les domaines de la sécurité routière, de la protection de l'environnement et du commerce,

Saluant le rôle que joue la Commission économique pour l'Europe dans l'harmonisation à l'échelle mondiale des critères de classification des dangers, des outils de communication et des conditions de transport des marchandises dangereuses pour tous les modes de transport, en étroite coopération avec d'autres entités des Nations Unies telles que l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'Organisation maritime internationale et l'Agence internationale de l'énergie atomique,

Soulignant l'importance de l'action du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires dans l'application du Règlement type pour le transport des marchandises dangereuses au transport intérieur par route, rail et voies navigables,

Considérant que l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route et l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures sont des outils précieux qui facilitent le commerce international des marchandises dangereuses en permettant à celles-ci de passer les frontières dans des conditions de haute sécurité,

Alarmés par l'urgence qu'il y a à protéger la planète contre les menaces climatiques et environnementales qui bouleversent les activités sociales et économiques et touchent de manière disproportionnée les petits États insulaires en développement, les pays les moins avancés et les pays en développement sans littoral,

Conscients que les transports intérieurs sont à la fois en partie responsables de ces menaces et fortement pénalisés par elles et par leurs lourdes conséquences économiques et sociales au niveau mondial,

Estimant que le Comité des transports intérieurs joue un rôle essentiel dans l'amélioration de la performance environnementale du transport routier motorisé, dans la promotion de la transition énergétique du secteur, dans l'accélération du passage à des modes de transport plus respectueux de l'environnement et dans la lutte contre l'augmentation de la vulnérabilité des infrastructures de transport intérieur et de la mobilité,

Ayant à l'esprit que les changements nécessaires à l'avènement d'une nouvelle ère des transports intérieurs et de la mobilité durables nécessitent un engagement et une contribution à l'échelle mondiale de la part des membres du Comité des transports intérieurs et des Parties contractantes aux conventions pertinentes,

Décidons :

a) *D'encourager* les États Membres de l'Organisation des Nations Unies qui ne l'ont pas encore fait à envisager de devenir Parties contractantes aux conventions de l'ONU qui relèvent de la compétence du Comité des transports intérieurs ;

b) *D'accélérer* le perfectionnement et la mise à jour régulière des instruments juridiques du Comité des transports intérieurs afin que le cadre réglementaire soit moins fragmenté, qu'il gagne en cohérence, en pertinence et en efficacité, compte tenu de

l'évolution rapide du paysage stratégique, qu'il intègre pleinement et promeuve les changements technologiques dans tous les modes de transport terrestre, notamment en ce qui concerne les systèmes de transport intelligents, les véhicules autonomes et connectés, la conduite automatisée et la dématérialisation des documents et procédures de transport international ;

c) *De demander* aux États Membres de l'Organisation qui sont Parties contractantes de participer davantage aux travaux du Comité et de ses organes subsidiaires, comme ils en ont le droit, afin d'accélérer l'élaboration du cadre réglementaire, d'en renforcer l'application et, ainsi, de contribuer à la réalisation des objectifs de développement durable ;

d) *De demander* au secrétariat d'évaluer l'efficacité des accords et résolutions existants à la lumière de l'évolution du contexte et des objectifs, de réfléchir à de possibles mécanismes qui permettraient de renforcer le suivi de l'application des principales conventions et de présenter un document d'orientation complet au Comité des transports intérieurs pour examen à sa quatre-vingt-cinquième session ;

e) *D'encourager* les Parties contractantes à l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route à recourir à la télématique dans le cadre du transport de marchandises dangereuses ;

f) *D'inviter* les Parties contractantes à la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) à accélérer la connexion de leurs systèmes douaniers nationaux avec le système international eTIR et à faire du passage aux garanties électroniques une priorité absolue, et les Parties contractantes au Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route concernant la lettre de voiture électronique à se mettre d'accord sur les concepts et le fonctionnement du système défini dans le Protocole additionnel afin de pouvoir passer de manière fluide et efficace des projets pilotes au fonctionnement opérationnel ;

g) *D'encourager* les membres du Comité des transports intérieurs à désigner rapidement des coordonnateurs nationaux afin de tirer pleinement parti des biens collectifs et des services innovants offerts par l'Observatoire international des infrastructures de transport, désormais pleinement opérationnel, qui facilite le passage au numérique des accords des Nations Unies concernant les infrastructures, renforce encore la connectivité interrégionale et accroît le financement des infrastructures de transport ;

h) *De renforcer*, grâce à la plateforme fournie par le Comité des transports intérieurs, les partenariats avec toutes les parties prenantes, étatiques ou non, afin de relever les défis liés au développement durable des transports intérieurs et de reprendre le chemin de la réalisation des objectifs de développement durable, et d'inviter le secrétariat, en étroite coopération avec le Bureau du Comité, à élaborer des propositions d'initiatives de coopération mutuelle et d'activités connexes avec d'autres commissions régionales ;

i) *D'œuvrer* à l'amélioration de la connectivité régionale et interrégionale en garantissant la résilience, l'efficacité, l'accessibilité, la capacité, la sécurité et la sûreté des couloirs de transport internationaux et en soutenant les accords et projets d'infrastructure pertinents par l'entremise de la plateforme fournie par le Comité des transports intérieurs ;

j) *D'inviter* les États membres et les principales parties prenantes à mettre au point, compléter ou améliorer leurs systèmes nationaux de sécurité routière, étape par étape, en vue d'atteindre les objectifs de la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière ;

k) *De demander* au secrétariat d'élaborer, en s'appuyant sur la procédure d'évaluation des systèmes de sécurité routière approuvée par le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingt-deuxième session, un outil d'évaluation qui viendra renforcer les moyens opérationnels dont disposent les administrations nationales, en particulier dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, pour recenser systématiquement et efficacement les lacunes du système national de sécurité routière conformément aux principes qui sous-tendent les Recommandations visant à améliorer les systèmes nationaux de sécurité routière ;

l) *De mettre à profit*, au plus vite, les fonctions réglementaires et d'orientation du Comité des transports intérieurs pour réduire les émissions nocives et la consommation d'énergie, en particulier dans le transport routier, pour promouvoir l'intermodalité et l'adoption de solutions harmonisées aux problèmes climatiques et à la dégradation de l'environnement et pour optimiser la combinaison de différents modes de transport des passagers et des marchandises, en vue de renforcer la contribution du secteur des transports intérieurs à la réalisation des buts et objectifs de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et de l'Accord de Paris, tout en étant particulièrement attentifs à ce dont les petits États insulaires en développement, les pays les moins avancés et les pays en développement sans littoral ont besoin pour atteindre leurs objectifs en matière de transport durable à faibles émissions ;

m) *D'inviter* les États membres à participer activement aux travaux menés par le Comité des transports intérieurs et ses organes subsidiaires sur l'amélioration de la résilience des systèmes de transport aux conséquences actuelles et futures des changements climatiques et aux phénomènes météorologiques extrêmes qui y sont liés, et de contribuer ainsi à diffuser les connaissances et informations utiles sur les moyens d'intégrer les considérations relatives aux changements climatiques à la planification des transports et aux processus opérationnels connexes ;

n) *De renforcer* le cadre réglementaire du transport intermodal durable en promouvant des solutions juridiques et des mesures applicables au rail, aux voies navigables intérieures, à l'intermodalité et à la logistique, dans le but de réduire l'impact des transports sur l'environnement, d'améliorer l'accessibilité et d'accroître l'efficacité ;

o) *De renforcer également* les activités transversales menées dans le cadre des instruments juridiques du Comité des transports intérieurs et en collaboration avec d'autres comités sectoriels de la Commission économique pour l'Europe, afin de poursuivre l'élaboration de produits favorisant l'économie circulaire, conformément aux décisions prises par la Commission à sa soixante-neuvième session, et de faire valoir que la circularité, un enjeu de plus en plus important, bénéficierait grandement de l'élaboration de nouveaux instruments juridiques ou d'une refonte des instruments existants ;

p) *De nous engager* à soutenir l'exécution de la Stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030 en mettant dûment l'accent sur l'importance de la mobilisation de ressources et de la mise en correspondance des flux de financement et des objectifs de développement durable, afin de permettre au Comité d'exécuter pleinement son programme de travail renforcé et de répondre aux besoins des transports intérieurs régionaux et internationaux.

Annexe II

Liste des pays ayant approuvé la Déclaration ministérielle du CTI au 25 février 2022

| | |
|----------------------|--|
| Algérie | Mali |
| Allemagne | Maroc |
| Arménie | Maurice |
| Autriche | Mexique |
| Bélarus | Monténégro |
| Belgique | Nigéria |
| Brésil | Pays-Bas |
| Croatie | Pologne |
| Espagne | Portugal |
| Fédération de Russie | Roumanie |
| Finlande | Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord |
| France | Serbie |
| Grèce | Slovénie |
| Guyana | Suède |
| Hongrie | Suisse |
| Indonésie | Togo |
| Israël | Tunisie |
| Italie | Turkménistan |
| Japon | Türkiye |
| Jordanie | Ukraine |
| Kazakhstan | Zimbabwe |

Nombre total de pays : 42

Annexe III

Rapport du Président sur la douzième Réunion réservée aux représentants des États à laquelle participaient également les Présidents des organes subsidiaires du Comité

I. Introduction

1. La douzième Réunion réservée aux représentants des États à laquelle participaient également les Présidents des organes subsidiaires du Comité s'est tenue le 23 février 2022.
2. Trente-deux Présidents et Vice-Présidents des organes subsidiaires du Comité et des comités de gestion des conventions de l'ONU relatives aux transports, les membres du Bureau et les représentants des gouvernements des États membres et des Parties contractantes ont assisté à cette réunion.
3. La réunion de cette année a porté sur l'exécution de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030.
4. On trouvera dans la présente annexe le résumé des points de vue exprimés et les conclusions tirées de la réunion.

II. Application de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030

5. Le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/2022/3 qui donne des précisions sur l'état d'avancement de la mise en application de la Stratégie du CTI et dans lequel sont proposées des mesures destinées à la faire progresser. L'élaboration de ce document détaillé était prévue dans le cadre de la Stratégie et découlait de la décision du CTI sur son adoption.
6. Le document a été établi par le secrétariat en consultation avec le Bureau et les groupes de travail.
7. Le Comité s'est félicité de l'élaboration du document et en a discuté.
8. Une délégation a souligné l'importance d'une coopération étroite entre le WP.1 et le WP.29, comme l'avaient fait plusieurs ministres lors du débat ministériel la veille (c'est-à-dire le 22 février 2022). Le représentant a fait observer que les véhicules automatisés étaient en train d'entrer en scène et qu'il était important de faire en sorte qu'il n'y ait pas trop de divergences dans la façon dont les États Membres réglementent leur utilisation, car cela pouvait avoir un impact sur la sécurité routière et les flux de trafic international. Par conséquent, un accord rapide sur les lignes directrices était essentiel pour faciliter la cohérence internationale.
9. Plusieurs représentants ont souligné que la coopération entre le WP.1 et le WP.29 était nécessaire pour si l'on voulait faire en sorte d'avancer rapidement et efficacement dans ce domaine critique pour l'avenir du transport et de la mobilité durables.
10. Le Président du WP.1 a proposé de modifier le libellé de la section 5.4 du document ECE/TRANS/2022/3 en ce qui concerne la Convention de 1968 sur la circulation routière, afin de l'harmoniser avec le libellé de la section 5.12 du même document. Cette section traitait de l'étroite collaboration entre le WP.1 et le WP.29 en vue de l'évolution des réglementations pour le progrès des technologies embarquées dans les véhicules et leur adaptation à la circulation, au profit de tous les usagers de la route. Le Président a demandé au secrétariat de tenir compte de ce retour d'information dans les versions futures du document relatif à l'exécution de la Stratégie.
11. Sur la base de ces délibérations, le Comité **s'est félicité** de l'organisation de la douzième Réunion réservée aux représentants des gouvernements à laquelle participaient également les Présidents de ses organes subsidiaires, qui portait sur l'exécution de sa Stratégie à l'horizon 2030. Il **a décidé** que le débat serait résumé dans une note du Président

qui, après approbation par les participants à la réunion restreinte, serait jointe en annexe à son rapport (annexe III).

12. Le Comité **s'est félicité** des progrès réalisés au cours de l'année 2021 par ses groupes de travail dans l'exécution de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030, conformément aux décisions prises lors de ses sessions depuis l'adoption de la Stratégie et **a décidé : de demander** à ces groupes de travail de poursuivre leur action, s'agissant en particulier, mais pas uniquement, des prochaines étapes prévues dans le document ECE/TRANS/2022/3 ; **d'inviter** le secrétariat à continuer de superviser l'exécution de la stratégie, en collaboration avec le Bureau et les groupes de travail, à l'informer des progrès accomplis à sa session annuelle suivante et à réajuster les prochaines étapes si nécessaire ; **d'engager** les groupes de travail à exploiter les possibilités et à réfléchir aux risques, lorsque nécessaire, en ce qui concerne l'évolution des instruments juridiques relevant du CTI, conformément au document ECE/TRANS/2022/3.
