



---

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

Genève, 25-28 février 2020

Point 5 d) de l'ordre du jour provisoire

**Questions stratégiques relatives aux partenariats et à l'assistance technique :****Projet de rapport annuel sur les activités menées****par les organes subsidiaires du Comité en 2019****Projet de rapport annuel 2019 de la Division des transports durables de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe****Note du secrétariat\*****I. Adoption de la stratégie du CTI à l'horizon 2030 : un tournant pour les transports intérieurs**

1. L'année 2019 a marqué une étape importante pour les transports intérieurs quand le Comité des transports intérieurs (CTI) de la Commission économique pour l'Europe (CEE), avec la participation des gouvernements, des Présidents et Vice-Présidents des Comités d'administration et des groupes de travail, a adopté sa stratégie à l'horizon 2030 (Stratégie du CTI, [ECE/TRANS/288/Add.2](#)). L'événement a eu lieu au cours de la neuvième session réservée aux gouvernements dans le cadre de la quatre-vingt-unième session du CTI et a constitué le point culminant de deux années de délibérations et de consultations inclusives avec les États membres et les groupes de travail/Présidents.

2. La stratégie du CTI reconnaît le Comité en tant que Plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs reposant sur quatre piliers destinés à harmoniser leur développement à l'échelle mondiale et à créer la mobilité la plus sûre et la plus durable. Ces quatre piliers sont :

a) La promotion et le maintien des Conventions de l'ONU relatives aux transports, qui favorisent l'adoption de normes élevées de sécurité partout dans le monde ;

b) L'aide à la mise au point de nouvelles technologies et d'innovations en matière de transports appuyée sur des normes universelles afin que, par exemple, les véhicules puissent opérer sur le plan international, ainsi que des normes permettant au progrès technique d'avancer de manière coopérative ;

---

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



c) La promotion du dialogue interrégional et mondial en matière de politiques de transports, auquel le Comité des transports intérieurs a servi de plateforme clef au cours des sept dernières décennies ; et

d) La promotion de transports intérieurs régionaux durables interconnectés et permettant une plus grande mobilité.

3. L'adoption de la Stratégie du CTI marque une nouvelle extension des Conventions relevant de la compétence du Comité à la totalité des 193 États Membres des Nations Unies. Il s'agit de favoriser l'adhésion à ces instruments et outils juridiques ainsi que leur mise en œuvre en tant que fondement commun d'une mobilité plus durable et plus accessible. Cela constituera un tournant pour le secteur des transports intérieurs, pour le plus grand bien des États membres de la CEE ainsi que de ceux des Nations Unies.

4. La Division des transports durables assure le secrétariat du Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE, de ses 20 groupes de travail, des comités d'experts de l'ECOSOC sur le transport des marchandises dangereuses et sur le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques, ainsi que de 12 organes conventionnels qui se réunissent régulièrement pour actualiser et modifier les instruments juridiques des Nations Unies dont ils ont la responsabilité.

5. La Division collabore également avec la Division des transports de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et assure les services de secrétariat pour le Groupe de travail sur les projets relatifs aux transports du Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale (SPECA). La Division est l'agent d'exécution des projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER). Le Bureau régional de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) pour l'Europe et les Divisions des transports et de l'environnement de la CEE assurent le secrétariat du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE). Depuis 1999, la Division fournit des services de secrétariat financés par des fonds extrabudgétaires au système TIR. Depuis 2015, elle assure, grâce à des fonds extrabudgétaires, le secrétariat de l'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière. Enfin, depuis 2018, la Division fournit des services de secrétariat financés par des fonds extrabudgétaires au Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière.

## II. Impacts sur les transports intérieurs mondiaux et régionaux

6. L'adoption de la Stratégie du CTI accroît encore l'impact du travail du CTI sur la vie quotidienne des populations. L'élargissement du cadre réglementaire augmente l'efficacité, la sécurité et la durabilité des modes de transport intérieur. Parmi les retombées les plus spectaculaires de ce travail on peut citer les faits suivants :

- Chaque année, 89 % de la production mondiale de voitures, camions et autobus neufs et 53 % des motocycles neufs sont conformes aux Règlements de l'ONU ou aux Règlements techniques mondiaux de l'ONU ;
- Entre 150 et 200 millions de lettres de voiture sont émises chaque année rien qu'en Europe pour des voyages internationaux par la Convention relative au transport international de marchandises par route (CMR) ; ce nombre passe à environ un milliard si l'on tient compte du transport national de marchandises ;
- Plus de 450 millions de véhicules en Europe, en Asie centrale, en Afrique du Nord et au Moyen-Orient utilisent la carte verte et 129 pays ont délivré des millions de permis de conduire internationaux ;
- Plus de 12 millions de véhicules de transport de marchandises ou de passagers utilisent des tachygraphes dans la région de la CEE à l'exception de l'Amérique du Nord ;
- En 2019, 34 000 transporteurs autorisés dans 62 pays ont effectué 858 100 transports TIR ; de plus, des études indiquent que les pays qui mettent en œuvre la Convention

TIR connaissent une augmentation de leur PIB de 0,14 à 1,31 % et que ce bénéfice pourrait même être plus élevé encore pour les pays en développement sans littoral ;

- Les statistiques des transports des États membres de la CEE sont de plus en plus comparables grâce au glossaire élaboré par la CEE en collaboration avec le Forum international des transports (FIT) et Eurostat ;
- Entre 1998 et 2016, la longueur totale du réseau de voies navigables E est passée de 27 711 km à 29 238 km et la proportion de voies navigables E remplissant les conditions prévues dans l'AGN est passée de 79 % à 83 % ;
- L'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) garantit que les denrées alimentaires réfrigérées et surgelées sont transportées d'une manière sûre leur permettant d'arriver dans de bonnes conditions et propres à la consommation humaine.

7. Un exemple édifiant des effets profonds de la Division sur la vie quotidienne est celui du transport des marchandises dangereuses et de l'harmonisation de la classification et de l'étiquetage des produits chimiques. L'impact de ce travail est crucial et mondial. C'est ainsi que :

- Rien que dans les États membres de l'Union européenne, plus de 82 milliards de tonnes-kilomètres de marchandises dangereuses ont été transportées en 2017 en vertu des dispositions de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) ;
- Aux États-Unis d'Amérique, plus de 435 millions de transports de marchandises dangereuses ont été effectués en 2018 et 99,997 % se sont déroulés sans incident. La réglementation des États-Unis en matière de transport de marchandises dangereuses est basée sur le Règlement type élaboré par le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ECOSOC.

8. Ces réglementations s'appliquent à un pourcentage significatif des produits transportés, notamment les batteries, peintures, solvants et diluants, aérosols, parfums, certains déodorants, les colles et de nombreux autres produits utilisés quotidiennement par la population. Environ 80 % de toutes les marchandises dangereuses sont des liquides inflammables tels que de l'essence, des combustibles pétroliers, des adhésifs ou des alcools. 16 milliards d'unités d'aérosols sont produites dans le monde (dont 5,5 milliards en Europe). En raison de leur omniprésence, les marchandises dangereuses représentent quelque 10 % de tous les transports en conteneurs effectués sur le plan mondial et concernent tous les modes de transport.

9. En phase avec la tendance générale à la numérisation, l'utilisation de batteries augmente considérablement car de nombreux produits traditionnellement branchés sur le secteur deviennent de plus en plus sans fil. Les batteries sont emballées et transportées dans le monde entier par tous les modes de transport conformément au Règlement de l'ONU en matière de transport des marchandises dangereuses. Les quelques exemples suivants donnent la mesure de la croissance de ce secteur :

- Le marché mondial des batteries au lithium utilisées dans les véhicules utilitaires légers, moyens et lourds devrait passer de 7,8 milliards de dollars des États-Unis en 2015 à 30,6 milliards en 2024. Entre 10 millions et plusieurs milliards de téléphones portables, de tablettes et d'ordinateurs portables utilisant des piles au lithium sont vendus chaque année ;
- Selon une étude, l'augmentation estimée du poids des batteries exportées des pays asiatiques (où sont produites la plupart des batteries et piles au lithium) est passée de moins de 100 000 tonnes en l'an 2000 à plus de 1 500 000 tonnes en 2018. La quantité totale cumulée transportée depuis l'an 2000 dépasse 2 300 milliards de tonnes. Exprimée en mégawattheures, cette croissance est encore plus remarquable. En l'an 2000, pratiquement 0 MWh de batteries était produit par an, mais la croissance a été exponentielle au cours des vingt années suivantes. En 2015 ce chiffre s'est élevé à 90 000 MWh et il devrait atteindre 250 000 MWh en 2020 et près de 900 000 MWh d'ici à 2030.

10. La Division des transports durables assure également le secrétariat d'un organe de l'ECOSOC chargé de l'harmonisation à l'échelle mondiale de la classification et des outils de communication des dangers des produits chimiques. Cet organe formule des recommandations qui sont actuellement mises en œuvre dans le monde entier, définissant des critères communs de classification et d'étiquetage qui permettent d'assurer le même niveau de protection des travailleurs et des consommateurs contre les dangers chimiques partout dans le monde. Selon une étude menée par l'OMS en 2004, 4,9 millions de décès (8,3 % du total) et 86 millions d'années de vie ajustées sur l'incapacité (Disability Adjusted Life Years – DALY) (5,7 % du total) sont imputables à l'exposition à des polluants dans l'environnement et à la manipulation de certains produits chimiques. Selon ces chiffres, la charge mondiale de morbidité atteignait 1,7 % (en DALY), soit 2 % de la totalité des décès. L'OIT estime que chaque année 2,78 millions de travailleurs meurent des suites d'accidents du travail et de pathologies liées à l'activité professionnelle (dont 2,4 millions à la suite de maladies). Le SGH fournit aux utilisateurs des informations concernant les dangers présentés par les produits chimiques et les mesures à prendre pour éviter ou réduire l'exposition à ces produits, ce qui est capital pour protéger les populations et l'environnement.

### III. Réalisations de la Division des transports durables en 2019

#### A. Session annuelle du Comité des transports intérieurs

11. L'année a commencé par la quatre-vingt-unième session annuelle du Comité des transports intérieurs (Genève, 19-22 février 2019). Un débat de politique générale de haut niveau a été consacré à *l'automatisation dans les transports* et a vu la participation de ministres des transports d'Afrique, d'Asie, d'Europe et du Moyen-Orient, aux côtés de près de 400 participants de 75 pays, parmi lesquels les chefs et hauts représentants d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales ainsi que d'autres parties prenantes clés des transports intérieurs. Au nombre des principaux résultats de ce débat de politique générale (voir [ECE/TRANS/288/Add.1](#)) figure la déclaration ministérielle sur le renforcement de la coopération, de l'harmonisation et de l'intégration à l'ère de la numérisation et de l'automatisation des transports, qui a été adoptée par les ministres et chefs de délégations de pays d'Afrique, d'Asie, d'Europe, du Moyen-Orient et d'Amérique latine ([ECE/TRANS/288](#), annexes I et II).

12. Le Comité a aussi adopté le texte de la nouvelle Convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs, les bagages et les bagages non accompagnés dans le cadre du transport ferroviaire international – la cinquante-neuvième Convention qui relève de lui – et il a prié le secrétariat de le transmettre au dépositaire pour ouverture à la signature. La nouvelle Convention a été ouverte aux adhésions en avril 2019.

#### B. Sécurité routière

##### 1. Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière

13. Depuis sa création en avril 2018, le Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière a mis plusieurs réalisations importantes à son actif en 2019. Le 9 octobre il a lancé un premier appel à propositions qui est resté ouvert jusqu'au 4 décembre 2019 (23 h 59, heure d'Europe centrale) et qui a permis de déboursier 4 millions de dollars É.-U. au profit de projets approuvés destinés à réduire le nombre de morts sur les routes. La priorité a été donnée aux projets de pays ou de groupes de pays ayant un impact immédiat et tangible.

##### 2. Forum mondial de la sécurité routière (WP.1)

14. Une révision totale de la Convention de 1968 sur la signalisation routière et des Accords européens de 1971 qui la complètent a été effectuée par le Groupe d'experts de la signalisation routière, organe subsidiaire du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1). Le rapport final du groupe ([ECE/TRANS/WP.1/2019/4](#)) est disponible, de même qu'une

série complète de propositions d'amendements (ECE/TRANS/WP.1/2019/5) qui doivent être examinés par les Parties contractantes. En 2020, le groupe devrait se consacrer aux signaux routiers qui pourraient être utilement ajoutés à la Convention de 1968.

15. En outre, une version électronique de la Convention de 1968 sur la signalisation routière intitulée e-CoRSS a été mise au point par le WP.1 avec l'assistance du Groupe d'experts de la signalisation routière. Elle devrait être accessible en ligne en 2020.

16. Le temps de conduite et les périodes de repos des conducteurs professionnels ont continué à être un élément important de la sécurité routière. En 2019, l'article 14 de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) a été amendé pour permettre l'adhésion du Liban. Des progrès ont aussi été réalisés en vue de permettre à l'Algérie, à Israël, à la Jordanie, au Maroc et à la Tunisie de devenir parties à cet accord. Le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) et son organe subsidiaire – le Groupe d'experts de l'AETR – ont poursuivi leur travail visant à rapprocher les « régimes AETR » dans les Parties contractantes membres ou non de l'UE à la suite de l'introduction des tachygraphes intelligents dans l'Union européenne en juin 2019.

### 3. Publication

17. Une nouvelle publication intitulée « Les dernières avancées en matière de sécurité routière pourraient réduire de moitié les décès par accident de la route un an avant la date limite de l'objectif de développement durable correspondant – le système de sécurité pour rendre les routes plus sûres » propose un nouveau concept de systèmes nationaux de sécurité routière susceptible d'aider à affronter la crise mondiale de la sécurité routière au cours de la décennie débutant en 2020 en réponse à l'inquiétude de l'Assemblée générale concernant la non-atteinte de la cible 3.6 des ODD en 2020<sup>1</sup>.

18. Elle présente l'expérience de pays ayant obtenu de bons résultats en matière de sécurité routière ainsi que les succès relatifs de la gestion de la sécurité dans les domaines du transport maritime et de l'aviation civile comparés aux efforts déployés pour améliorer la sécurité routière mondiale. On obtient ainsi une image complète des systèmes de sécurité routière susceptibles d'éviter des accidents de la route, de protéger les gens et de leur porter secours en cas d'accident, ainsi que de tirer tous les enseignements de ces accidents. Ces systèmes comportent tous les éléments nécessaires au niveau national ainsi que des mesures de soutien réglementaires de la part du CTI et de ses organes subsidiaires.

## C. Transports routiers

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

19. En 2019, il y a eu six adhésions au Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR). Cela porte à 23 le nombre total des Parties contractantes à cet instrument juridique, nombre qui a doublé au cours des deux dernières années, illustrant une tendance croissante en faveur du remplacement des documents sur papier par des documents électroniques.

20. Le SC.1 a mis sur pied un groupe informel d'experts chargés d'établir un document faisant le point sur le recherche et d'autres actions recommandées pour rendre opérationnelle la lettre de voiture électronique e-CMR, qui sera présenté à une future session du Comité.

21. Le SC.1 a révisé ses activités dans le contexte de la Stratégie du CTI et décidé d'inclure désormais la question de la sécurité et de la durabilité des infrastructures routières à l'ordre du jour de ses futures sessions. Il a aussi affirmé son rôle d'instance régionale de partage d'informations sur les routes intelligentes et d'autres aspects de la numérisation, notamment ceux liés aux services et documents de transport routier.

<sup>1</sup> Résolution A/RES/72/271 de l'Assemblée générale, en date du 12 avril 2018.

## D. Transports par chemin de fer

### Transports par chemin de fer

22. S'appuyant sur les succès des années précédentes, le Groupe de travail des transports par chemin de fer a continué à fournir une analyse très pointue et des contributions réglementaires au secteur. En marge de la session de Groupe de travail s'est tenu un atelier sur le thème « Rendre le fret ferroviaire plus compétitif et coordonner le développement du réseau ferroviaire en mettant l'accent sur les moyens de coopérer aux niveaux gouvernemental et sectoriel dans le domaine des liaisons de transport Europe-Asie ». Plus de 60 délégués ont procédé à un échange de vues, de meilleures pratiques et d'exemples concrets sur la meilleure manière d'améliorer la compétitivité du fret et d'accroître la part de marché du chemin de fer dans le transport est-ouest, en particulier dans les pays sans littoral. Les travaux se sont aussi poursuivis pour mettre la dernière main à un instrument juridique visant à unifier le droit ferroviaire dans le but de rendre le transport par chemin de fer plus compétitif; le texte d'une convention relative au contrat de transport est en cours de négociation.

23. L'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) est en cours d'actualisation pour faciliter son utilisation par les États membres et pour susciter de nouvelles adhésions. Ce travail se poursuivra par la mise à jour de l'outil de paramétrage en ligne commun AGC-AGTC, qui rend les informations techniques liées au rail plus transparentes pour les opérateurs.

24. Des discussions sur le financement de l'infrastructure ferroviaire se sont tenues à propos du rôle actuel et futur du Protocole de Luxembourg à la Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur les matériels d'équipement mobiles et la manière dont les États membres peuvent faciliter le renouvellement de leurs parcs de matériel roulant.

25. La Convention visant à faciliter le franchissement des frontières nationales par voie ferrée pour les voyageurs et leurs bagages a été finalisée et ouvert aux signatures. Cette cinquante-neuvième Convention de la CEE facilitera le déplacement international des passagers sur le réseau, permettant d'accroître la part de marché du secteur et de faciliter la réduction ultérieure des émissions de CO<sub>2</sub> ainsi que la réalisation des objectifs du programme de développement durable.

26. Le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) a poursuivi ses efforts pour uniformiser le droit ferroviaire par l'intermédiaire de son groupe d'experts comprenant des représentants de gouvernements, d'organisations internationales et du secteur des transports. Le groupe d'experts a discuté du champ d'application d'un régime ferroviaire unique et de sa transformation en instrument juridiquement contraignant. Un essai pilote de contrat de transport relevant d'un régime juridique unifié a été mené en avril 2019 dans le couloir Azerbaïdjan-Géorgie-Turquie. Les marchandises ont été transportées à travers ce couloir en vertu de ce contrat de transport ainsi que des documents juridiques en vigueur.

27. Des progrès importants ont été réalisés dans le cadre des travaux du projet de chemin de fer transeuropéen. La phase II du plan directeur du TER pour le réseau ferroviaire à grande vitesse arrive à son terme et donnera à la région un instrument concret pour aider les États membres à déterminer les domaines d'investissement les plus appropriés en faveur des trains à grande vitesse.

## E. Tendances et économie des transports

### 1. Tendances et économie des transports

28. Les 3 et 4 septembre 2019, le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) et d'autres partenaire ont organisé à Genève un atelier sur le renforcement de la sécurité sur les routes commerciales intérieures. Une cinquantaine d'experts en sécurité et de responsables des transports ont parlé de la criminalité et des risques qui menacent la sécurité, de l'utilisation de la Convention TIR et de projets pilotes eTIR

destinés à atténuer ces risques, ainsi que de l'importance du WP.5 et du Forum de discussion sur la sécurité des transports intérieurs de la CEE en tant que plateforme consacrée aux questions de sécurité dans les transports. De plus amples informations sur cet atelier sont disponibles sur le [site Web de la CEE](#).

29. Le 2 septembre 2019, à Genève, le WP.5 et le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement ont organisé un atelier à l'intention de représentants de ces pays. Il a été noté lors de cet atelier que les coûts des transports étaient plus élevés dans les pays en développement sans littoral et que leurs exportations étaient moins compétitives que celles des pays ayant un accès à la mer. Les participants ont recommandé au WP.5 de se pencher sur les pratiques et méthodologies existantes en matière de mesure de la valeur économique des couloirs de transport international afin de transformer les pays sans littoral en pays connectés par voie terrestre. De plus amples informations sur cet atelier sont disponibles sur le [site Web de la CEE](#).

## 2. Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement

30. En 2019, alors qu'une grande partie du travail du secrétariat portait sur les préparatifs de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, plusieurs études clefs étaient également réalisées qui auront des répercussions directes sur le développement de la mobilité durable. L'étude sur *les emplois verts dans le secteur des transports* a déterminé les changements dans le nombre total de personnes employées qui résulteraient d'un accroissement des investissements dans le domaine des transports publics et de l'électrification continue des véhicules de transport privés. Le *Plan directeur de promotion du cyclisme* propose pour sa part au secteur et aux États membres une stratégie complète de développement du cyclisme dans toute la région.

31. Un Manuel de mobilité urbaine et d'urbanisme durables a été publié en 2019 dans le cadre du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) et du WP.5. Ce Manuel est le fruit d'une décision prise par le Comité directeur du Programme paneuropéen à sa quinzième session (novembre 2017) et du CTI à sa quatre-vingtième session (février 2018) et a été soutenu par un financement extrabudgétaire de la part de la Fédération du Russie. Cette publication a été conçue pour aider les États membres de la CEE à intégrer le transport, la santé, la qualité de vie et des objectifs environnementaux dans les politiques de mobilité urbaine et d'aménagement urbain durables. Elle devrait être lancée à l'occasion de la Réunion de haut niveau du PPE-TSE qui se tiendra en 2020.

## 3. LTEA – Observatoire international des infrastructures de transport

32. Consciente que le financement des liaisons de transport Europe-Asie reste un obstacle majeur, la CEE a pris l'initiative de mettre sur pied un Observatoire international des infrastructures de transport. Élaboré dans le cadre d'un projet extrabudgétaire entièrement financé par la Banque islamique de développement, cet observatoire profitera aux pays de l'Organisation de coopération économique en Asie centrale et dans le Caucase du Sud.

33. L'observatoire est conçu comme une plateforme en ligne dans un environnement de Système d'information géographique (SIG) où les gouvernements peuvent établir leur projets d'infrastructures de transport et où les institutions financières internationales peuvent déterminer les projets qu'elles désirent financer. Depuis son lancement en 2017, des sous-secteurs de transport ont été identifiés pour faire l'objet de collecte de données et des outils ont été conçus pour cela à l'intention des projets bénéficiaires. La clôture du projet a été repoussée à mars 2021. De plus amples informations sont disponibles [ici](#).

## 4. Indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables

34. Un projet, financé par le Compte de l'ONU pour le développement, intitulé « Connectivité durable des transports et réalisation des objectifs de développement durable relatifs aux transports dans des pays sans littoral et des pays relais ou de transit » est en cours de réalisation. Mis en œuvre sous la direction de la Division des transports durables et

avec le soutien de la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale ainsi que de la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes, ce projet vise à élaborer un ensemble d'indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables. Ces indicateurs sont actuellement structurés selon trois piliers du développement durable (économique, social et environnemental) et appliqués dans les quatre secteurs des transports intérieurs : routiers, ferroviaires, fluviaux et intermodaux. Le projet pilote se déroulera en Géorgie, au Kazakhstan, en Serbie, en Jordanie et au Paraguay pendant la première phase.

35. Le principal objectif visé est la mise au point d'un outil qui permette aux pays de mesurer le degré de connectivité tant au niveau national que bilatéral et sous-régional ainsi qu'en termes d'infrastructures matérielles et immatérielles. Cela permettra aux décideurs d'évaluer le degré de connectivité économique extérieure de leur pays en ce qui concerne les transports terrestres, la logistique, le commerce, les douanes et le franchissement des frontières.

## **F. Transport par voies navigables**

### **1. Documents stratégiques**

#### **a) Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité des transports par voie navigable en Europe**

36. Lors de sa soixante-troisième session, le SC.3 a adopté son nouveau Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité des transports par voie navigable en Europe, le troisième du genre à couvrir la région de la CEE. Cette édition donne une vue d'ensemble des performances du secteur depuis la publication du premier Livre blanc en 2011.

37. Le Livre blanc de la CEE fait le point sur l'état actuel du réseau de voies navigables E conformément à l'Accord européen sur les grandes voies de navigation intérieure d'importance internationale (AGN) et sur les progrès réalisés, mettant en exergue les grands projets d'infrastructure en cours et prévus. Il décrit l'évolution du cadre institutionnel et réglementaire de la navigation intérieure depuis 2011, les récents programmes et activités de la CEE, de l'Union européenne, des commissions fluviales et du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI). Il aborde en outre les travaux en cours et les priorités des prochaines années sur le plan international. Les réponses à ces défis sont étroitement liées à la mise en œuvre des objectifs de développement durable et de la déclaration ministérielle de Wrocław.

#### **b) Suivi de la déclaration ministérielle de Wrocław**

38. À la suite de la déclaration ministérielle intitulée « La navigation intérieure dans le contexte international », adoptée lors de la Conférence internationale sur le transport par voie navigable (18 et 19 avril 2018) à Wrocław (Pologne), ainsi que de la résolution n° 265 du CTI intitulée « Faciliter le développement des transports par voie navigable », le SC.3 a adopté des recommandations à l'intention des États membres concernant le suivi de la mise en œuvre de la déclaration afin de pouvoir rendre compte des progrès réalisés lors de futures sessions du Comité.

### **2. Évolutions de la réglementation et résultats des travaux des groupes d'experts informels**

39. Lors de sa soixante-troisième session, le SC.3 a adopté le plan d'action en vue de la ratification, l'acceptation, l'approbation et l'adhésion à l'AGN afin de faciliter sa mise en œuvre, d'accroître le nombre des Parties contractantes et d'appliquer la nouvelle Stratégie du CTI visant à augmenter le nombre des adhésions aux Conventions de l'ONU relatives aux transports. Le texte complet et actualisé de l'AGN a été publié en tant que document ECE/TRANS/120/Rev.4 et s'est accompagné de la publication d'une carte mise à jour du Réseau européen des voies navigables qui est disponible aussi bien en tant qu'application SIG qu'en format pdf imprimable sur la [page Web du SC.3](#).



40. En 2019, le Groupe de travail a adopté l'additif n° 2 à la troisième édition révisée de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu). Les informations actualisées sont également disponibles dans la [base de données en ligne du Livre bleu](#).

41. Le SC.3 et ses organes subsidiaires ont poursuivi leurs efforts d'actualisation de la cinquième édition révisée du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI). Le travail de mise à jour du CEVNI 5 se poursuivra en 2020 en vue de préparer la prochaine révision, la sixième, en 2021.

42. En 2019, le SC.3 a :

- Adopté l'amendement n° 1 aux Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61, révision 2) en tant que résolution n° 93 ;
- Révisé la résolution n° 21 « Prévention de la pollution des eaux par les bateaux » et l'a adoptée en tant que résolution n° 94 ;
- Poursuivi les travaux visant à promouvoir la navigation de plaisance. La version actualisée du Réseau européen de navigation de plaisance (AGNP) a été finalisée et téléchargée sur la page Web du SC.3. La [base de données de spécimens de certificat ICC](#) a été complétée par des spécimens transmis par la Croatie, l'Irlande, la Lituanie et l'Afrique du Sud.

### 3. Sujets importants pour les transports par voies navigables en 2019

#### a) Innovations dans le domaine des transports par voie navigable : technologies concernant les services d'information fluviale<sup>2</sup>, navigation automatisée et navigation intelligente

43. Les innovations dans le domaine des transports par voie navigable constituent actuellement le thème principal pour ce mode de transport, notamment en raison de leur potentiel en matière de réduction des émissions des bateaux et d'augmentation de l'efficacité énergétique de la flotte.

#### b) Services d'information fluviale

44. En 2019, le SC.3/WP.3 a mis la dernière main à la révision de la recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'information pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur) (résolution n° 48), ainsi que de la norme internationale relative aux avis à la batellerie en navigation intérieure (résolution n° 80) en étroite coopération avec les Présidents du Groupe international d'experts de l'ECDIS et du Groupe international d'experts des avis à la batellerie. Lors de sa soixante-troisième session, le SC.3 a adopté a) la recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (résolution n° 48, révision 4), en tant que résolution n° 96, et b) la norme internationale relative aux avis à la batellerie en navigation intérieure (résolution n° 80, révision 1) en tant que résolution n° 97.

#### c) Automatisation et navigation intelligente

45. En 2019, les deux groupes de travail ont poursuivi leurs débats sur la navigation automatisée et la navigation intelligente sur les voies de navigation intérieures. Lors de sa soixante-troisième session, le SC.3 a adopté la résolution intitulée « Renforcement de la coopération internationale en faveur du développement de la navigation intelligente sur les voies navigables intérieures » en tant que résolution n° 95. En outre, le SC.3 a approuvé la feuille de route pour la coopération internationale en faveur de la promotion et du développement de la navigation intelligente sur les voies navigables. La discussion concernant l'harmonisation du cadre juridique et les domaines dans lesquels il convient de favoriser les innovations en matière de transport par voie navigable, lancée par la Belgique lors de la cinquante-cinquième session du SC.3/WP.3, s'est poursuivie au sein du SC.3, qui

<sup>2</sup> Services d'information fluviale.

a appuyé la proposition que soit conduite une analyse des conventions et accords internationaux ainsi que des résolutions de la CEE relatives au transport par voie navigable en vue de rendre possible la navigation automatisée, et il a encouragé les États membres à appuyer la poursuite de ces travaux.

#### 4. Publications sur les transports par voies navigables

##### a) Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables (SIGNI)

46. Adopté par le SC.3 en 2018 en tant que résolution n° 90, le Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables a remplacé la résolution n° 22, révision 2, et la résolution n° 59, révision 2. Ce Code fournit des recommandations concernant l'installation et l'application du balisage sur les voies navigables européennes figurant dans la cinquième révision du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) (TRANS/SC.3/115/Rev.5). Destiné aux administrations et autorités compétentes des voies navigables, il a été établi avec la participation des commissions fluviales et du Groupe d'experts du CEVNI, ainsi qu'avec les contributions des Présidents du Groupe conjoint international d'experts VTT et d'experts du système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur), ainsi que de l'Association internationale de signalisation maritime (AISM). Les activités de la CEE visant à renforcer la sécurité de la navigation sur les voies navigables au niveau paneuropéen et les efforts pour harmoniser les règles de navigation contribuent à la réalisation de l'objectif de développement durable 9.

##### b) Résolution n° 61, révision 2

47. Les recommandations paneuropéennes visent à établir un régime harmonisé de prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure transportant des marchandises et des passagers internationalement. Elles sont le fruit des efforts des gouvernements pour unifier les réglementations divergentes en vigueur dans différentes organisations intergouvernementales et dans les pays membres de la CEE.

48. Ces recommandations ont été adoptées à l'origine par le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) en 1975 en tant que résolution n° 17 et ont été constamment révisées depuis.

## G. Statistiques des transports

### 1. Travaux de suivi des objectifs de développement durable et établissement de rapports à ce sujet

49. Le WP.6 a continué à servir de forum de discussion à propos des objectifs de développement durable. Lors de la réunion de juin 2019, le secrétariat a présenté un plan destiné à mieux suivre l'indicateur des ODD 9.1.2 : *Nombre de passagers et volume de fret transportés, par mode de transport* en créant une page wiki montrant comment les pays suivent actuellement la réalisation de cet indicateur (ce qui permet de partager les meilleures pratiques) et il prévoit de publier des lignes directrices sur le suivi national de cet indicateur en 2020.

50. En ce qui concerne le suivi de l'indicateur 11.2.1 des ODD : *Proportion de la population ayant aisément accès aux transports publics, par groupe d'âge, sexe et type de handicap*, le secrétariat a envoyé aux pays une enquête sur la disponibilité des données concernant les statistiques relatives aux tramways et aux métros, un domaine qui n'est pas encore couvert sur le plan international. Les réponses ont été très largement positives et le secrétariat a commencé à recueillir des données pour publication en 2020.

### 2. Publications 2019

51. En juillet 2019, le WP.6 a publié la cinquième édition du Glossaire des statistiques des transports, en partenariat avec Eurostat et le Forum international des transports. Cette publication permet à tous les collecteurs de statistiques des transports aux niveaux national

et local d'utiliser des définitions communes des termes modernes et pertinents dans ce domaine, ce qui donne la possibilité de faire des comparaisons significatives des données internationales. Ces définitions communes aideront les pays à suivre les indicateurs relatifs aux ODD liés au transport d'une manière cohérente.

52. Les *Statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord* ont été publiées à la fin de 2019. Cette publication compare les statistiques de la sécurité routière des différents pays par catégorie d'usager de la route, de lieu et de moment où se produit un événement. Cette publication récente contient en outre un tableau plus détaillé recensant les décès par sexe et par âge, ce qui permettra de mieux cibler les problèmes. Grâce à l'implication accrue du secrétariat, la disponibilité des données a atteint un niveau sans précédent.

## H. Transport des denrées périssables

53. L'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) vise à garantir que les denrées alimentaires réfrigérées et surgelées sont transportées d'une manière efficace et sûre, dans de bonnes conditions d'hygiène et sans danger pour la santé humaine. Cinquante pays – dont certains ne sont pas membres de la CEE (Arabie saoudite, Maroc et Tunisie) – sont Parties contractantes à l'ATP. De plus, certains pays ont adopté l'ATP comme base de leur législation nationale. Cet accord :

- Prévoit des normes communes pour les engins de transport à la température régulée, qu'il s'agisse de véhicules routiers, de wagons ou de conteneurs, ainsi que les essais garantissant leur isothermie et l'efficacité de leurs dispositifs thermiques ; et
- Contribue à la réduction globale du gaspillage alimentaire dû à des conditions de transport inadaptées. Le gaspillage de millions de tonnes de denrées périssables et de ressources très rares ou non renouvelables utilisées pour leur production telles que la terre, l'eau, l'énergie, les engrais chimiques et les pesticides, contribue au réchauffement climatique. Le gaspillage des denrées alimentaires a également une incidence sur la sécurité alimentaire.

54. Bien qu'il n'y ait pas eu de nouvelles adhésions à l'ATP en 2019, le WP.11 a adopté lors de sa soixante-quatorzième session des dispositions permettant de remplacer les gaz fluorés employés comme réfrigérants dans les équipements spéciaux actuellement utilisés par d'autres réfrigérants présentant un potentiel de réchauffement planétaire inférieur. Les gaz fluorés sont de puissants gaz à effet de serre, dont la contribution au réchauffement mondial est jusqu'à 23 000 fois supérieure à celle du dioxyde de carbone, et il est donc important de faciliter leur remplacement pour contribuer à la réduction des émissions et à la lutte contre les changements climatiques.

## I. Transport des marchandises dangereuses et classification et étiquetage des produits chimiques

### 1. Travaux des organes de l'ECOSOC dont le secrétariat est assuré par la Division des transports durables

55. La Division des transports durables assure le secrétariat de plusieurs organes qui s'occupent de l'harmonisation des réglementations portant sur le transport des marchandises dangereuses, ainsi que sur la classification et l'étiquetage des produits chimiques dans tous les secteurs. Ce sont notamment :

- Le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques de l'ECOSOC ;
- Le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ECOSOC ; et

- Le Sous-Comité d'experts du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques de l'ECOSOC.

56. En décembre 2018, le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses (TMD) et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) de l'ECOSOC a achevé sa période biennale de travail en adoptant une série d'amendements aux « Recommandations de l'Organisation des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses (Règlement type) », au « Manuel d'épreuves et de critères » et au « SGH ».

57. En 2019, pour faciliter la mise en œuvre dans le monde entier des dispositions adoptées par le Comité d'experts, le secrétariat a établi des éditions d'ensemble révisées des trois instruments mentionnés ci-dessus qui tiennent compte du travail effectué pendant la période 2017-2018 :

- Vingt et unième édition révisée des « Recommandations de l'ONU relatives au Transport des marchandises dangereuses, Règlement type ». Elle comporte notamment des dispositions nouvelles ou révisées concernant la sécurité du transport des batteries au lithium installées dans des engins de transport et des batteries défectueuses, des matières explosibles, des déchets infectieux, des cartouches à gaz mises au rebut. Elle est aussi en concordance avec l'édition 2018 du Règlement de transport des matières radioactives de l'AIEA et comporte une liste actualisée des marchandises dangereuses et des concentrations létales pour les gaz toxiques, ainsi que des méthodes d'essai *in vitro* de résistance à la corrosion cutanée pour la classification ;
- Septième édition révisée du « Manuel d'épreuves et de critères ». Le Manuel complète les réglementations nationales ou internationales inspirées du Règlement type ou du SGH et propose aux autorités compétentes et aux laboratoires d'essais du monde entier des méthodes et procédures à utiliser pour la classification des produits chimiques conformément au Règlement type et au SGH. La septième édition révisée du Manuel tient compte d'un réexamen complet du texte destiné à faciliter son utilisation dans le contexte du SGH ;
- La huitième édition révisée du SGH. Elle comporte de nouveaux critères de classification et éléments de communication des dangers ainsi que des orientations concernant les produits chimiques sous pression, de nouvelles dispositions relatives à l'utilisation de données *in vitro/ex vivo* et des méthodes non fondées sur des essais pour évaluer la corrosion cutanée et l'irritation cutanée ; des modifications diverses destinées à clarifier les critères de classification dans le cas des effets spécifiques non létaux de produits chimiques dangereux sur des organes donnés (toxicité pour certains organes cibles) ; de nouveaux exemples de pictogrammes de mise en garde pour transmettre le message « Tenir hors de portée des enfants » ; de nouveaux exemples pour faciliter l'étiquetage des trousseaux ou kits de produits chimiques ; des orientations en matière d'identification, de prévention et d'atténuation des risques d'explosion de poussières sur les lieux de travail.

58. En 2019, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Organisation maritime internationale (OMI) se sont lancées dans la révision des Instructions techniques de l'OACI et du Code maritime international des marchandises dangereuses pour permettre la mise en œuvre du Règlement type dans le transport aérien et maritime dès 2020. Ce travail assurera l'harmonisation et la mise en œuvre sur le plan mondial des dispositions adoptées par le Sous-Comité TMD les rendant obligatoires pour tous les États parties à la Convention de Chicago sur le transport aérien (193) et à la Convention SOLAS sur le transport maritime (165).

59. La mise en œuvre du SGH est considérée comme l'un des premiers pas sur la voie d'une saine gestion des produits chimiques. Ainsi, par exemple, dans le cadre de son objectif général qui est de promouvoir des politiques assurant la croissance économique et des emplois durables, l'OCDE fait de la mise en œuvre du SGH l'une des conditions à remplir pas les pays qui souhaitent adhérer à l'Organisation.

60. En 2019, la Nouvelle-Zélande, les États-Unis d'Amérique, l'Australie, Israël, le Canada, l'Union européenne et les pays membres de la Communauté andine ont pris des mesures pour actualiser la législation de la Communauté conformément au SGH. Depuis son adoption par l'ONU en 2002, plus de 70 pays du monde ont déjà mis en œuvre ses dispositions ou pris des mesures en vue de le faire.

## 2. Travaux des organes de la CEE concernés par le transport de marchandises dangereuses par route, rail ou voie navigable

61. La Division des transports durables assure le secrétariat des organismes intergouvernementaux de la CEE suivants :

- Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) ;
- Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15/AC.1) ;
- Réunion commune d'experts sur le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (Comité de sécurité de l'ADN) (WP.15/AC.2) et Comité d'administration de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (Comité d'administration de l'ADN).

62. Les dispositions de l'édition 2019 de l'ADR, du RID et de l'ADN qui ont été adoptées par les organes intergouvernementaux respectifs en 2018 sont en harmonie avec celles de la vingtième édition révisée du Règlement type et sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019. Elles sont devenues obligatoires pour le transport international des marchandises dangereuses par route, chemin de fer et voie navigable entre les Parties contractantes à ces accords (51 pour l'ADR, 45 pour le RID et 18 pour l'ADN) ainsi que pour le trafic intérieur sur le territoire de tous les États membres de l'Union européenne.

63. Les organes intergouvernementaux susmentionnés ont entrepris en 2019 de modifier l'ADR, le RID et l'ADN pour tenir compte des recommandations adoptées par le Comité d'experts de l'ECOSOC en décembre 2018 et incluses dans la vingt et unième édition révisée du Règlement type.

64. Le 13 mai 2019, la Conférence des Parties à l'Accord européen de 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route a adopté, par consensus, un protocole modifiant le titre de l'Accord, conformément à son article 13. En l'absence d'objection exprimée avant le 30 novembre, la modification est réputée acceptée et entrera en vigueur pour toutes les Parties à l'Accord le 1<sup>er</sup> janvier 2021.

65. Cette modification adoptée par la Conférence des Parties devrait faciliter l'adhésion à l'accord d'États qui ne sont pas membres de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies et pour lesquels le mot « européen » peut constituer un obstacle à l'adhésion.

66. La réunion d'experts commune RID/ADR/ADN s'est mise d'accord sur une série de lignes directrices pour l'utilisation de la télématique dans le contexte du paragraphe 5.4.0.2 de ces accords, en ce qui concerne les documents de transport. Ces lignes directrices sont disponibles pour être mises en œuvre, sur une base volontaire, par les Parties contractantes à l'ADR/RID/ADN.

67. Le 31 décembre 2019 marque la fin de la période transitoire avant l'installation obligatoire d'un instrument de chargement destiné à accroître la stabilité dans tous les bateaux-citernes transportant des marchandises dangereuses. Cette prescription obligatoire a été introduite dans l'ADN à la suite de l'accident du « TMS Waldhof » qui a chaviré le 13 janvier 2011 sur le Rhin et laissé s'échapper près de 900 tonnes d'acide sulfurique dans le fleuve. Au moment où les opérations de sauvetage ont pris fin, le Rhin avait été partiellement ou complètement fermé à la navigation pendant trente-deux jours et quelque 450 bateaux ont été empêchés de poursuivre leur voyage vers l'aval pendant plus de temps encore.

## J. Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29)

68. Six nouveaux règlements de l'ONU concernant les véhicules, destinés à améliorer la sécurité et le bilan environnemental des véhicules sont entrés en vigueur en 2019 :

a) Le Règlement ONU n° 146 sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible de catégorie L (véhicules motorisés à deux ou trois roues), entré en vigueur le 2 janvier 2019 ;

b) Règlement ONU n° 147 sur les pièces mécaniques d'attelage des ensembles de véhicules agricoles, entré en vigueur le 2 janvier 2019 ;

c) Les trois nouveaux Règlements ONU destinés à simplifier les dispositions applicables en matière d'éclairage en regroupant les prescriptions de 21 Règlements ONU distincts, entrés en vigueur le 15 novembre 2019 :

i) Règlement ONU n° 148 sur les dispositifs de signalisation lumineuse ;

ii) Règlement ONU n° 149 sur les dispositifs d'éclairage de la route ;

iii) Règlement ONU n° 150 sur les dispositifs rétro réfléchissants ;

d) Règlement ONU n° 151 sur les systèmes de surveillance de l'angle mort pour la détection des vélos par les véhicules utilitaires lourds, entré en vigueur le 15 novembre 2019.

69. Le Règlement ONU n° 152 sur les systèmes avancés de freinage d'urgence des véhicules des catégories M<sub>1</sub> (voitures) et N<sub>1</sub> (fourgons) a été adopté à la session de juin 2019 du WP.29 et devait entrer en vigueur vers le 23 janvier 2020.

70. Le WP.29 a actualisé les Règlements de l'ONU au moyen de 139 amendements pour adapter ces règlements aux plus récentes innovations techniques et introduire des limites plus sévères afin d'améliorer à la fois la sécurité et le bilan environnemental des véhicules.

71. Le 13 novembre 2019 est entré en vigueur l'amendement proposé à l'Accord de 1997 pour introduire de nouvelles définitions, la possibilité de recourir à des certificats d'inspection internationaux électroniques et des dispositions sur la conformité des contrôles techniques périodiques. Cet amendement permet non seulement de préciser les dispositions en y ajoutant de nouvelles définitions, mais aussi d'offrir un niveau de qualité amélioré sur la base des prescriptions du nouvel appendice 3 concernant la conformité de la procédure du contrôle technique périodique.

72. Deux nouvelles Règles de l'ONU annexées à l'Accord de 1997 sont entrées en vigueur le 10 juin 2019.

a) La Règle ONU n° 3 énonce des dispositions uniformes pour le contrôle technique périodique des véhicules automobiles utilisant du gaz naturel comprimé (GNC), du gaz de pétrole liquéfié (GPL) et/ou du gaz naturel liquéfié (GNL) dans leur système de propulsion en ce qui concerne leur aptitude à la circulation.

b) La Règle ONU n° 4 établit des dispositions uniformes pour le contrôle technique périodique des véhicules à moteur à propulsion électrique et hybride-électrique en ce qui concerne leur aptitude à la circulation.

73. Pour tenir compte de l'importance de l'automatisation des véhicules, le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) a été créé lors de la restructuration du WP.29. Son document-cadre (ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.1) porte sur la sûreté et la sécurité des véhicules automatisés des niveaux 3 et supérieurs selon la Société des ingénieurs automobiles (Society of Automotive Engineers – SAE). Il établit une liste des éléments qui en font partie, tels que sécurité du système, réactivité en situation d'urgence, fonction de détection d'objets et d'événements et de réaction, domaine fonctionnel, cyber sécurité, mises à jour de logiciels ou systèmes de stockage des données. Il vise à l'efficacité et à la neutralité technique des dispositions, qui reposent sur des technologies de pointe sans exclure les innovations futures. Il a aussi déterminé des priorités et établi un plan de travail. Ces dispositions techniques devraient être élaborées de

manière neutre par rapport aux accords et donc fournir les bases pour l'adoption de règlements ou même de lignes directrices au titre des trois accords assistés par le WP.29.

74. Afin de mettre en œuvre le document cadre, le GRVA a mis sur pied quatre nouveaux groupes de travail informels, qui rendent des comptes au GRVA mais sans être toutefois assistés par le secrétariat :

- a) Prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés ;
- b) Méthodes de validation des technologies de conduite automatisée ;
- c) Systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée ;
- d) Cybersécurité et mises à jour de logiciels, y compris à distance.

## **K. Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30)**

75. Après des années de négociations, le WP.30 a adopté le texte d'une nouvelle Convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs, les bagages et les bagages non accompagnés dans le cadre du transport ferroviaire international. Cette convention a principalement pour but d'inciter les pays d'Asie et d'Europe à mettre en œuvre de nouveaux projets ferroviaires le long des principaux couloirs de transport de la région eurasienne. La nouvelle Convention a été adoptée par le Comité des transports intérieurs lors de sa session de février 2019. Depuis, le Tchad en est devenu le premier signataire.

76. À la demande du Président du Comité et du Directeur de la Division des transports durables, le WP.30 a réalisé une enquête sur les rôles et les tâches des autorités douanières dans le domaine de l'application des règles de sécurité routière, afin d'harmoniser son travail avec la Stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030.

77. Le WP.30 a terminé l'examen de toute une série de propositions visant à modifier diverses dispositions de la Convention ainsi que d'une nouvelle annexe 11 à la Convention TIR de 1975 afin d'y intégrer le système eTIR, propositions qu'il a transmises au Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2) pour examen final. Lors de sa session d'octobre 2019, l'AC.2 s'est entendu sur les textes définitifs de ces propositions, qui ont été soumises à sa session de février 2020 pour adoption formelle.

78. En 2019, divers projets pilotes eTIR ont été menés à bien :

- a) Entre la République islamique d'Iran et la Turquie, les parties envisageant d'en étendre la portée à tous les bureaux de douane et à tous les titulaires de carnets TIR des deux pays ;
- b) Entre la Géorgie et la Turquie ;
- c) Entre l'Azerbaïdjan et la République islamique d'Iran.

79. Trois experts en technologies de l'information ont rejoint le secrétariat TIR et ont commencé à travailler à la mise en œuvre du système international eTIR. Les priorités fixées pour ce système sont la fiabilité, la sécurité et la facilité de connexion pour les Parties contractantes à la Convention TIR.

## **L. Assistance technique et activités de développement des capacités**

### **1. Plan d'action pour le renforcement des capacités**

80. L'année 2019 a connu plusieurs événements marquants en matière d'activités d'assistance technique (renforcement des capacités et services consultatifs) de la Division des transports durables. Comme le demandait la Stratégie du CTI à l'horizon 2030, le secrétariat a élaboré le Plan d'action du CTI pour le renforcement des capacités qui est soumis au Comité pour adoption en février 2020. Ce plan d'action a fixé quatre domaines stratégiques : i) sensibilisation ; ii) renforcement des capacités ; iii) recherche de synergies ;

et iv) suivi et évaluation des résultats, et activités à mettre en œuvre par le secrétariat au cours des années à venir. À la suite de l'étude de performance de la Géorgie en matière de sécurité routière, il a été fait appel pour la première fois à des experts extérieurs en vue de l'élaboration d'une réglementation technique nationale pour la mise en œuvre efficace de l'Accord de 1958. De pair avec une concertation politique et un atelier de renforcement des capacités, les activités d'assistance technique ont porté sur tous les aspects liés à la mise en œuvre des instruments juridiques de l'ONU liés à la sécurité routière (approche de a à z). L'importance de la connectivité des transports régionaux et le rôle de la coopération du Programme spécial des Nations Unies pour les économies des pays d'Asie centrale (SPECA) ont été clairement mis en évidence à l'occasion du Forum économique 2019 du SPECA. Les sept pays participants au SPECA ont fortement plaidé en faveur d'une meilleure coopération par la création d'un système efficace de transports régionaux. Enfin, la coopération en matière de connectivité ferroviaire régionale dans le sud-est de l'Europe et la région du Danube s'est poursuivie, mettant l'accent sur le transport de marchandises.

## **2. Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM)**

81. La soixante-douzième session du Comité directeur du projet TEM s'est tenue à Antalya les 1<sup>er</sup> et 2 mai 2019, et la soixante-treizième à Varsovie les 3 et 4 décembre 2019. Toutes les activités recensées dans le plan stratégique du TEM pour 2017-2021 ont été mises en œuvre.

82. Deux rapports thématiques ont été élaborés, l'un portant sur la modélisation des données de construction dans le domaine des infrastructures routières ainsi que sur les exigences et recommandation du projet TEM à ce sujet, et l'autre sur le déploiement des systèmes d'outillage et d'équipement sur le réseau TEM, assorti de considérations et de recommandations.

83. Atelier sur l'évaluation de l'efficacité du système de perception des péages (Antalya, avril 2019) et atelier sur la gestion des actifs (Varsovie, décembre 2019).

84. La vingt-sixième réunion annuelle TEM/volet V du programme iHEEP s'est tenue à Varsovie et Cracovie (Pologne) du 10 au 13 juin 2019. Cette réunion était consacrée aux techniques et pratiques de modélisation des données sur la construction (BIM), qui est l'un des thèmes prioritaires de la conception de projets futurs pour les pays qui participent au projet TEM.

85. Deux gouvernements participants au projet TEM (Croatie et Pologne) ont désigné des membres de la direction du projet TEM pour 2020-2021, ce qui permettra la mise en œuvre à grande échelle des activités prévues dans le plan stratégique.

## **3. Projets de chemin de fer transeuropéen (TER)**

86. Le projet de rapport sur la phase II du plan directeur du TER pour le réseau ferroviaire à grande vitesse a été présenté au Comité directeur du projet TER pour qu'il fasse part de ses observations et suggestions. Le rapport final devrait être prêt au premier trimestre de 2020.

## **4. Groupe de travail thématique du transport durable, du transit et de la connectivité du Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale (SPECA)**

87. Après plusieurs années, la connectivité des transports a constitué l'un des thèmes principaux du Forum économique 2019 du Programme spécial des Nations Unies pour les économies des pays d'Asie centrale (SPECA) qui s'est tenu à Achgabat les 18 et 19 novembre 2019. Les délégués nationaux ainsi que des représentants d'organisations internationales et différentes banques de développement ont débattu de la manière de favoriser les transports durables en réduisant les obstacles physiques et non physiques au transport et d'améliorer la connectivité régionale. C'est au cours de ce Forum qu'a été lancée l'initiative d'Achgabat qui vise à réduire les obstacles au commerce et au transport à l'aide des instruments juridiques, normes standards et recommandations en matière de meilleures pratiques de l'ONU, afin de renforcer le marché régional et les chaînes d'approvisionnement transfrontières et d'améliorer la connectivité des pays du SPECA avec l'Europe et l'Asie dans le but d'attirer de nouveaux investissements, des nouvelles



technologies et d'autres innovations dans la région du SPECA. Ces mesures conjointes contribueront à assurer une croissance durable et inclusive dans la région tout en soutenant au bout du compte les efforts des pays du SPECA pour mettre en œuvre le Programme de développement durable à l'horizon 2030. Une attention particulière sera prêtée à la réduction des obstacles non tarifaires au commerce, à la suppression des obstacles physiques et non physiques au transport et à la promotion du transport durable et de la facilitation du commerce.

88. En 2019, le Groupe de travail thématique du transport durable, du transit et de la connectivité s'est concentré sur la mise en conformité de ses documents stratégiques (projets de mandat et de programme de travail pour 2020-2021) avec les objectifs de développement durable relatifs aux transports et avec les décisions prises ces deux dernières années par le Conseil d'administration du SPECA. Il s'agissait surtout d'établir un programme de travail plus dynamique et réaliste qui serait centré sur des questions liées au transport et à la connectivité revêtant une grande importance pour la sous-région du SPECA. La discussion portant sur la mise en place d'une connectivité plus efficace, le développement durable du système de transport et l'instauration d'un transit international et régional continu a clairement souligné la nécessité d'une coopération sous-régionale approfondie. La CEE et la CESAP ont informé les participants des éléments nouveaux concernant l'élaboration d'instruments juridiques internationaux, la mise en œuvre des projets de transport et les activités de renforcement des capacités. La session du Groupe de travail thématique du transport durable, du transit et de la connectivité a également abordé la question du suivi et de la communication des rapports sur la réalisation des objectifs de développement durable relatifs aux transports.

## **5. Véhicules sûrs**

89. Pour donner suite aux recommandations contenues dans les études de performance en matière de sécurité routière menées en 2018 en Géorgie, en coopération avec l'Agence des transports terrestres de ce pays, le secrétariat a organisé un atelier régional consacré à la mise en œuvre de l'Accord de 1958 (Tbilissi, 20 et 21 mai 2019). Cet atelier avait pour but de renforcer les connaissances des experts géorgiens sur la manière de mettre en œuvre efficacement les dispositions de l'Accord de 1958 et d'actualiser la législation nationale pour qu'elle soit en pleine conformité avec l'Accord. Ce projet sera achevé en janvier 2020.

## **6. Connectivité ferroviaire régionale**

90. Un atelier sur la connectivité ferroviaire régionale organisé à Belgrade en octobre 2019 a réuni 40 participants venus de pays de l'Europe du Sud-Est et de la zone du Danube qui ont discuté de la nécessité d'améliorer la connectivité et les opérations de fret ferroviaire. Il a été conclu qu'un dialogue régulier sur cette question était important pour assurer un transport ferroviaire efficace le long des axes reliant l'Europe et l'Asie ainsi que pour promouvoir les instruments juridiques pertinents.

## Annexe

## Réalisation des objectifs de développement durable : Contributions des transports intérieurs en 2019

Groupes de travail du Comité des transports intérieurs	Type et contribution à la réalisation des objectifs de développement durable			
	Normatif	Analytique	Renforcement des capacités	Objectifs de développement durable
SC.1 Transports routiers	✓		✓	3 8 9
SC.2 Transports par chemin de fer	✓	✓	✓	8 9 11
SC.3 Transports par voie navigable	✓	✓	✓	3 6 7 8 9 11 13 14 17
WP.1 Sécurité routière	✓	✓	✓	3 11
WP.5 Tendances et économie des transports		✓	✓	1 2 3 4 6 7 9 10 11 12 13
WP.6 Statistiques des transports	✓	✓	✓	3 9 11
WP.11 Transport des denrées périssables	✓	✓	✓	2 3 8 9 12
WP.15 Transport de marchandises dangereuses	✓		✓	3 6 8 9 11 12 14
WP.24 Transport intermodal et logistique	✓		✓	9 11
WP.29 Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules	✓	✓	✓	3 7 9 11 13
WP.30 Passage des frontières et douanes	✓		✓	9 12 17
Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques de l'ECOSOC et ses deux Sous-Comités	✓	✓	✓	3 6 8 9 11 12 14

Objectifs de développement durable	Groupes de travail du Comité des transports intérieurs											Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques de l'ECOSOC et ses deux Sous-Comités
	SC.1	SC.2	SC.3	WP.1	WP.5	WP.6	WP.11	WP.15	WP.24	WP. 29	WP.30	
1. Pas de pauvreté					✓							
2. Faim « zéro »					✓		✓					
3. Bonne santé et bien-être	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓
4. Éducation de qualité					✓							
5. Égalité entre les sexes												
6. Eau propre et assainissement			✓		✓			✓				✓
7. Énergie propre et d'un coût abordable			✓		✓					✓		
8. Travail décent et croissance économique	✓	✓	✓				✓	✓				✓
9. Industrie, innovation et infrastructure	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
10. Inégalités réduites					✓							
11. Villes et communautés durables		✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓		✓
12. Consommation et production responsables					✓		✓	✓			✓	✓
13. Action climatique			✓		✓					✓		
14. Vie aquatique			✓					✓				✓
15. Vie terrestre												
16. Paix, justice et institutions efficaces												
17. Partenariats pour la réalisation des objectifs			✓								✓	