



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

Genève, 22-25 février 2022

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

**Soixante-quinzième anniversaire du Comité des transports intérieurs :
relier les pays et favoriser la mobilité durable****« En route pour une décennie au service de transports intérieurs et d'un développement durables » : projet de résolution ministérielle adopté à l'occasion du soixante-quinzième anniversaire du Comité des transports intérieurs***

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 qu'enceinte 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 mettre en œuvre les 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

* 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.



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 qu'enceinte 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 comme une 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 mise en œuvre 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 mettre en œuvre 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 notre 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,

Notant 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 de la feuille de route 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,

Sachant 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,

Déclarant 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 l'enceinte 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,

Déclarant 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,

Émus par l'urgence de protéger notre 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,

Sachant 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 mises en œuvre 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 la mise en œuvre 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.
