



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Quatre-vingt-troisième session

Genève, 23-26 février 2021

Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa quatre-vingt-troisième session

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Présidence	1	4
II. Participation	2–9	4
III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	10	5
IV. Retour vers un futur viable : parvenir à une connectivité résiliente pour un redressement et une croissance économique durables après la pandémie de COVID-19 (point 2 de l'ordre du jour)	11–14	5
V. Réunion sur la mise en œuvre de la stratégie du CTI, réservée aux représentants des États avec la participation des Présidents des organes subsidiaires du Comité (point 3 de l'ordre du jour)	15–18	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) .	19–22	7
VII. Questions relatives à la gouvernance et décisions essentielles pour la poursuite des travaux du CTI et de ses organes subsidiaires (point 5 de l'ordre du jour)	23–29	8
A. Décisions relatives aux organes subsidiaires et à la structure du Comité	23–27	8
B. Résultats des réunions du Bureau du Comité des transports intérieurs	28–29	9
VIII. Questions relatives aux programmes (point 6 de l'ordre du jour)	30–34	9
A. Programme de travail pour 2021	31	9
B. Plan-programme pour 2022	32	9
C. Liste des publications prévues en 2022	33	10
D. Calendrier des réunions prévues en 2021	34	10



IX.	Questions stratégiques de nature horizontale et transversale ou d'ordre réglementaire (point 7 de l'ordre du jour).....	35–123	10
A.	État de l'adhésion aux conventions et accords internationaux des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs.....	35–37	10
B.	Mise en œuvre des conventions et accords internationaux des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs (déclarations des représentants).....	38–40	10
C.	Défis et nouvelles tendances dans le domaine des transports intérieurs, dans différentes régions (déclarations des représentants)	41–42	11
D.	Systèmes de transport intelligents.....	43–45	11
E.	Environnement, changements climatiques et transports	46–52	12
1.	Suite donnée par le Comité des transports intérieurs au Programme de développement durable à l'horizon 2030.....	46	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	47	12
3.	Atténuation des effets nocifs des transports intérieurs pour l'environnement	48	12
4.	Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement.....	49–52	12
F.	Sûreté des transports intérieurs	53–54	13
G.	Travaux analytiques dans le domaine des transports	55–59	13
H.	Sécurité routière.....	60–66	14
I.	Harmonisation des Règlements concernant les véhicules.....	67–74	15
J.	Transport des marchandises dangereuses	75–83	16
K.	Renforcement des mesures de facilitation du franchissement des frontières (Convention sur l'harmonisation, Convention TIR, projet eTIR et autres mesures de facilitation du transit douanier).....	84–90	18
L.	Transport des denrées périssables.....	91–94	19
M.	Transport routier	95–103	19
N.	Transport ferroviaire	104–107	20
O.	Transport intermodal et logistique	108–109	21
P.	Activités se rapportant aux projets : projet d'autoroute transeuropéenne et projet de chemin de fer transeuropéen	110–113	21
Q.	Transport par voie navigable	114–120	22
R.	Données et statistiques relatives aux transports.....	121–123	23
X.	Approbation des rapports des organes subsidiaires du Comité (point 8 de l'ordre du jour).....	124	23
XI.	Questions stratégiques relatives aux partenariats et à l'assistance technique (point 9 de l'ordre du jour).....	125–133	24
A.	Concertation et assistance technique aux pays en transition et aux pays en développement	125–126	24
B.	Poursuite de l'appui aux pays sans littoral : Programme d'action de Vienne.	127	24
C.	Partenariats et activités d'autres organisations intéressant le Comité.....	128–132	24
1.	Évolution des transports dans l'Union européenne	128	24

2.	Faits nouveaux relatifs aux travaux du Forum international des transports.....	129	24
3.	Activités d'autres organisations intéressant le Comité.....	130	24
4.	Dialogue avec les commissions régionales de l'ONU sur les activités en cours relatives aux transports intérieurs.....	131-132	25
D.	Projet de rapport annuel sur les activités menées par les organes subsidiaires du Comité en 2020	133	25
XII.	Questions diverses. Dates de la session suivante (point 10 de l'ordre du jour).....	134	25
XIII.	Adoption de la liste des principales décisions prises par le Comité à sa quatre-vingt-troisième session (point 11 de l'ordre du jour).....	135	25
XIV.	Table ronde du CTI sur les quatre plateformes de la stratégie du Comité, ayant pour thème « Un moment décisif pour la sécurité routière à l'aube de la nouvelle Décennie d'action » (point 12 de l'ordre du jour).....	136	25
Annexes			
I.	Résolution ministérielle intitulée « Renforcer la résilience de la connectivité des transports intérieurs dans les situations d'urgence : appel urgent à une action concertée »		26
II.	Liste des pays ayant approuvé la résolution au 25 février 2021		29
III.	Débat de haut niveau sur le thème « Retour vers un futur viable : parvenir à une connectivité résiliente pour un redressement et une croissance économique durables après la pandémie de COVID-19 »		30
IV.	Manifestation parallèle sur le thème « Durabilité des transports et de la connectivité du commerce dans la région de la mer Caspienne à l'ère des pandémies »		34
V.	Rapport du Président sur la onzième réunion réservée aux représentants des États avec la participation des Présidents des organes subsidiaires du Comité.....		36
VI.	Résolution sur le renforcement du transport intermodal de marchandises.....		39
VII.	Table ronde du CTI sur les quatre plateformes de la stratégie du Comité, ayant pour thème « Un moment décisif pour la sécurité routière à l'aube de la nouvelle Décennie d'action » (point 12 de l'ordre du jour).....		41

I. Présidence

1. Le Comité des transports intérieurs (CTI ou « le Comité ») a tenu sa quatre-vingt-troisième session du 23 au 26 février 2021 selon des modalités hybrides, sous la présidence de K. Schockaert (Belgique).

II. Participation

2. Des représentants des pays membres de la CEE suivants ont participé à la session : Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Canada, Croatie, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Israël, Italie, Kirghizistan, Lettonie, Luxembourg, Malte, Monténégro, Macédoine du Nord, Ouzbékistan, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, 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 : Afghanistan, Arabie saoudite, Brésil, Burkina Faso, Cambodge, Cameroun, Chine, Congo, Égypte, Émirats arabes unis, Guyana, Iran (République islamique d'), Iraq, Jamaïque, Japon, Jordanie, Kenya, Lesotho, Liban, Madagascar, Malaisie, Maroc, Mauritanie, Mexique, Mongolie, Mozambique, Népal, Ouganda, Pakistan, Pérou, Philippines, République arabe syrienne, République de Corée, République démocratique populaire lao, Sierra Leone, Soudan du Sud, Thaïlande, Tunisie, Viet Nam et Zimbabwe.

4. L'Union européenne était représentée.

5. Des représentants des entités des Nations Unies suivantes ont également participé à la session : Bureau international du Travail (BIT), Organisation maritime internationale (OMI), Union internationale des télécommunications (UIT), Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), Groupe de la Banque mondiale, Organisation mondiale de la Santé (OMS) et 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-OHRLLS). 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 et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO). Le Bureau de la Coordonnatrice résidente des Nations Unies en Macédoine du Nord était également représenté.

6. Des représentants des organisations intergouvernementales ci-après ont pris part à la session : Commission de la Moselle, Commission économique eurasienne, Commission intergouvernementale du couloir Europe-Caucase-Asie (TRACECA), Commission internationale du bassin de la Save, Communauté des transports, Forum international des transports (FIT), Organisation de coopération économique de la mer Noire (CEMN), Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), Organisation mondiale des douanes (OMD), Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE).

7. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées : Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Association internationale des ports (AIP), Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO), Conférence européenne des directeurs des routes (CEDR), Comité international de l'inspection technique automobile (CITA), Comité international des transports ferroviaires (CIT), Conseil européen de la sécurité des transports (ETSC), Fédération européenne des auto-écoles (EFA-EU), Fédération européenne des victimes de la route (FEVR), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), Fédération routière internationale (IRF), International Coordinating Council on Trans-Eurasian Transportation

(CCTT), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Partenariat pour des transports écologiques, à faible émission de carbone (SLoCaT), Programme international d'évaluation des routes (iRAP), Union des associations de transport routier dans la région de l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (BSEC-URTA), Union européenne de la navigation fluviale (UENF), Union européenne des transports fluviomaritimes (ERTSU), Union internationale des chemins de fer (UIC), Union internationale des transports publics (UITP) et Union internationale des transports routiers (IRU).

8. L'établissement universitaire suivant était représenté : Russian University of Transport. Des représentants des entités du secteur privé suivantes étaient présents : ERTICO et ETS Consulting.

9. À l'invitation du secrétariat, des représentants des entités ci-après ont également participé à la session : Fondation Asie-Europe, Banque asiatique de développement, Banque de commerce et de développement de la mer Noire, Autorité de régulation du secteur des transports, Projet EuroMed de soutien aux transports, EuroMed/Palestine, Banque européenne d'investissement (BEI), Programme européen d'évaluation des routes (EuroRAP), Győr-Sopron-Ebenfurth Railway Co. (GYSEV), International Association of logistics business, ITS Ireland, La Plate-Forme Intermodale, POLIS, Road Safety Pioneers (RSP), Road Safety Russia, Russian Road Research Institute (FAI « ROSDORNII »), Società Iniziative Nazionali Autostradali (SINA S.p.A.), State Road Transport Research Institute, Sustainable Transport Africa, Walk21 Foundation et World Bicycle Industry Association (WBIA).

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

Document(s) : ECE/TRANS/303 et ECE/TRANS/303/Add.1/Rev.1.

10. Le Comité a adopté l'ordre du jour provisoire.

IV. Retour vers un futur viable : parvenir à une connectivité résiliente pour un redressement et une croissance économique durables après la pandémie de COVID-19 (point 2 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/2021/1 et ECE/TRANS/2021/2.

11. Compte tenu des recommandations formulées par le CTI et des discussions menées au sein du Bureau, le débat de politique générale avait pour thème « Retour vers un futur viable : parvenir à une connectivité résiliente pour un redressement et une croissance économique durables après la pandémie de COVID-19 » (ECE/TRANS/2021/1). Ce débat a été l'occasion d'entreprendre une réflexion sur les atouts propres au Comité, de mettre en lumière sa valeur ajoutée et de souligner le rôle qu'il pourrait jouer alors que l'économie mondiale affronte les conséquences de la pandémie et que les modes de production et les échanges évoluent rapidement, tant à l'échelle régionale qu'au niveau mondial. Deux tables rondes ont été organisées, sur les thèmes suivants :

a) Tirer parti des solutions existantes en matière de connectivité des transports internationaux pour faciliter la croissance et le développement économiques : quelle place pour un renforcement des accords internationaux ?

b) Premier ou dernier maillon de l'action face aux situations d'urgence mondiales ? Les conventions internationales relatives aux transports, catalyseurs de la concertation pour l'élaboration de mesures nationales.

12. À la fin du débat, la résolution ministérielle intitulée « Renforcer la résilience de la connectivité des transports intérieurs dans les situations d'urgence : appel urgent à une action concertée » (annexe I) a été 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

signataires de la résolution ont pris acte de la situation d'urgence qui régnait au niveau mondial, affirmé que le Comité disposait d'atouts uniques pour y faire face, puis lancé un appel urgent, formulé dans des termes compatibles avec les mandats du Comité, à ce que les Parties contractantes mènent une action concertée face aux situations d'urgence internationales. De plus, la résolution affirme la pertinence du Comité comme principale enceinte internationale pour la recherche de solutions à de tels défis, et invite les principaux acteurs du secteur des transports dans le monde à manifester et même renforcer, dans l'intérêt de la communauté mondiale, leur appui aux travaux du Comité, qui est la plateforme d'action des Nations Unies dans le domaine des transports intérieurs. Pour un rapport concis sur le débat de haut niveau, voir l'annexe III.

13. Le Comité **a accueilli avec satisfaction et approuvé** la résolution du CTI intitulée « Renforcer la résilience de la connectivité des transports intérieurs dans les situations d'urgence : appel urgent à une action concertée », **s'est engagé, en tant que plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs, à soutenir** l'appel à une action concertée lancé dans la résolution, face aux situations d'urgence actuelles et futures, et à exploiter efficacement les transports intérieurs durables pour atténuer les effets de ces situations et assurer la mise en œuvre continue du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et des objectifs connexes, et **a décidé de joindre la résolution en annexe** au rapport de sa quatre-vingt-troisième session (annexe I).

14. Une manifestation parallèle complémentaire sur le thème « Durabilité des transports et de la connectivité du commerce dans la région de la mer Caspienne à l'ère des pandémies » a été organisée conjointement le 24 février 2021 par la Mission permanente du Turkménistan auprès de l'Office des Nations Unies à Genève, le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement et la CEE. Pour un rapport concis, voir l'annexe IV.

V. Réunion sur la mise en œuvre de la stratégie du CTI, 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/2021/3 et ECE/TRANS/2021/4.

15. Le Comité **s'est félicité** de l'organisation de la onzième Réunion réservée aux représentants de gouvernements avec la participation des Présidents de ses organes subsidiaires, réunion limitée à la participation des gouvernements, qui portait sur la mise en œuvre de la Stratégie du Comité à l'horizon 2030. Il **est convenu** que le résumé du débat prendrait la forme d'une note du Président qui, après approbation par les participants à la réunion restreinte, serait jointe en annexe à son rapport (annexe V).

16. Le Comité **a été informé** de l'état d'avancement de la mise en œuvre de la stratégie du CTI et des mesures proposées pour l'avenir (ECE/TRANS/2021/3). Il **s'est félicité** des travaux d'harmonisation menés par ses groupes de travail concernant sa stratégie à l'horizon 2030, conformément aux décisions prises à ses quatre-vingt-unième et quatre-vingt-deuxième sessions, et a décidé :

a) **D'inviter** les groupes de travail à mettre en œuvre les prochaines étapes pour progresser dans l'application de la stratégie, avec le soutien du secrétariat ;

b) **D'inviter** le secrétariat à suivre la mise en œuvre des prochaines étapes, telles qu'approuvées, et à faire le point, avant la quatre-vingt-quatrième session, sur les progrès accomplis ;

c) De **demander** au secrétariat, s'il ressort des activités de suivi que des modifications doivent être apportées aux prochaines étapes, de proposer de telles modifications, selon qu'il conviendra et en consultation avec les groupes de travail et le Bureau, de sorte que la mise en œuvre de la stratégie puisse progresser de façon continue à l'avenir ; [Point 3 de l'ordre du jour]

d) De **demander** au secrétariat d'étudier les possibilités de renforcer les synergies entre le CTI et les autres comités sectoriels ainsi que leurs organes subsidiaires et de faire rapport sur les solutions possibles pour examen par le CTI à sa quatre-vingt-quatrième session.

17. Le Comité **a également été informé** des activités de mise en œuvre de ce plan qui étaient en cours.

18. Le Comité **a reçu** le rapport établi par le secrétariat à la lumière des contributions du groupe consultatif pluridisciplinaire informel des réponses du secteur des transports à la crise de la COVID-19 (ECE/TRANS/2021/4). Il **a pris acte** de ce rapport et **a examiné** ses principales recommandations. Accueillant avec satisfaction les recherches sur les cadres existants et les nouveaux domaines de travail requis en ce qui concerne la lutte contre les effets des situations d'urgence de nature transfrontière, y compris les épidémies et les pandémies, et prenant en considération les principales recommandations du rapport établi à ce sujet (ECE/TRANS/2021/4), le Comité **a décidé d'approuver les prochaines étapes suivantes** :

a) **Renforcer la participation** des groupes de travail du CTI à l'établissement des publications et des documents analytiques élaborés conformément aux plans de travail du CTI et de ses organes subsidiaires ;

b) **Prolonger** dans le cadre du WP.5 les travaux du Groupe consultatif pluridisciplinaire informel des réactions des transports à la crise de la COVID-19 ;

c) **Approfondir** la coopération entre les groupes de travail et entre le CTI et des institutions spécialisées du système des Nations Unies, notamment l'OMI et l'OACI, afin de contribuer à une meilleure coordination de l'exécution du programme de travail et à une interopérabilité accrue.

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/2021/5.

19. Le Comité **a été informé** par le secrétariat des questions récemment soulevées, découlant des activités du Conseil économique et social et d'autres organes et conférences des Nations Unies, qui présentaient un intérêt pour lui.

20. Il **a également été informé** par le secrétariat des questions récentes découlant des activités de la Commission qui présentent un intérêt pour lui, notamment de la poursuite du développement des domaines d'interaction à l'échelle de la CEE, c'est-à-dire de la coordination intersectorielle (horizontale) des axes de travail dans le cadre de la mise en conformité des travaux de la CEE avec les objectifs de développement durable.

21. 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/2021/5). **Prenant note avec préoccupation** des circonstances extraordinaires, à savoir la pandémie et la crise des liquidités, qui limitaient les services d'appui essentiels à l'exécution de son programme de travail et nuisaient donc 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, le Comité :

a) **A exprimé ses remerciements** au secrétariat et au Bureau pour l'énergie extraordinaire qu'ils avaient déployée et les résultats qu'ils avaient obtenus en modifiant leurs méthodes de travail pour garantir la continuité des opérations, et pour les services essentiels qu'ils avaient fournis à leurs principaux mandants, sans planification ;

b) **A réaffirmé** qu'il était primordial pour les transports durables et la mise en œuvre 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) ;

c) **A 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.

22. De plus, le Comité **a prié** son président de souligner, dans son rapport au Comité exécutif, la contribution du pilier « transports » de la Commission économique pour l'Europe (CEE) aux mesures de riposte à la pandémie telle qu'elle est décrite dans le document ECE/TRANS/2021/4, et les préoccupations du CTI quant aux conséquences de la situation actuelle pour ses mandats 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.

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

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

Document(s) : ECE/TRANS/2021/6.

23. Le Comité **a adopté** le mandat révisé du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2), conformément à la demande du SC.2 (ECE/TRANS/SC.2/234), en notant que ce mandat, tel qu'il figure dans l'annexe I du document ECE/TRANS/2021/6, avait été élaboré conformément à la stratégie du CTI à l'horizon 2030.

24. Le Comité **a souligné** que les groupes d'experts jouaient un rôle important en tant qu'instances efficaces d'exécution technique de ses mandats, tout en **notant** qu'ils étaient établis et fonctionnaient conformément aux Directives aux fins de l'établissement et du fonctionnement des équipes de spécialistes sous l'égide de la CEE (ECE/EX/2/Rev.1). À cet égard, le Comité **a rappelé** que l'établissement ou la prorogation du mandat des groupes d'experts supervisés par lui ou par ses organes subsidiaires (organismes de tutelle) nécessitait son approbation, puis l'approbation définitive du Comité exécutif.

25. Le Comité **a approuvé** la création du Groupe d'experts chargé de l'élaboration d'un nouvel instrument juridique sur les nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs, sur la base du mandat figurant dans l'annexe II du document ECE/TRANS/2021/6.

26. Le Comité **a approuvé** la création du Groupe d'experts chargé de l'élaboration d'un nouvel instrument juridique sur l'utilisation des véhicules automatisés dans la circulation routière, sur la base du mandat énoncé dans l'annexe III du document ECE/TRANS/2021/6. Le terme « supervising » dans la version anglaise signifie que le Groupe rend compte directement au WP.1.

27. Le Comité **a approuvé** la prorogation du mandat des groupes d'experts ci-après :

a) Groupe d'experts de la signalisation routière, jusqu'au 31 décembre 2022, à la demande du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) (ECE/TRANS/WP.1/173, par. 31 ; ECE/TRANS/2021/7, annexe III), pour permettre au Groupe d'achever ses travaux sur les signaux routiers « additionnels », à savoir les signaux qui pourraient être considérés à l'avenir comme faisant partie de la Convention de 1968 ;

b) Groupe d'experts de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), jusqu'au 30 juin 2023, à la demande du Groupe de travail des transports routiers (SC.1) (ECE/TRANS/SC.1/414, par. 8) ;

c) Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport, pour une année supplémentaire jusqu'en 2022, à la demande du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5)

(ECE/TRANS/WP.5/68, par. 34), l'objectif étant que le Groupe d'experts tienne au moins deux sessions en 2021 et en 2022 avec interprétation dans les trois langues officielles de la CEE et qu'il puisse poursuivre et réorganiser ses efforts de collecte de données concernant tous les modes de transport, ce qui lui permettrait d'établir un rapport final comportant davantage de données.

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

Document(s) : ECE/TRANS/2021/7.

28. Le Comité **a pris acte** du document ECE/TRANS/2021/7, qui rend compte des résultats des réunions tenues par le Bureau du CTI en 2020 et des décisions prises par les organes subsidiaires du Comité dans le cadre des « procédures spéciales pendant la période COVID-19 », lesquelles autorisent les organes subsidiaires du CTI à prendre des décisions au titre de procédures d'approbation tacite lors de réunions informelles à distance qui remplacent les réunions officielles.

29. Le Comité **a noté** que l'adoption du rapport de la quatre-vingt-troisième session serait limitée à une liste des principales décisions, conformément aux « procédures de prise de décisions lors de réunions formelles avec participation à distance », adoptées par le Comité exécutif (ECE/EX/2020/L.12). Le rapport complet du Comité serait distribué ultérieurement.

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

30. Le Comité **a rappelé** qu'à sa soixante-douzième session, tenue en décembre 2017, l'Assemblée générale avait adopté la résolution 72/266 intitulée « Un nouveau modèle de gestion pour l'Organisation des Nations Unies ». Dans cette résolution, les États Membres avaient approuvé le changement qui était proposé, à savoir le remplacement à titre expérimental des exercices budgétaires biennaux par des exercices annuels à compter du budget-programme de 2020, et avaient 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 la mise en œuvre du budget sur une base annuelle, en vue de prendre une décision définitive sur la question. Le projet de programme de travail pour 2021 et le projet de plan-programme pour 2022 du sous-programme Transports présentés ci-après sont conformes à la structure annuelle adoptée à partir de 2020 et comportent des modifications tenant compte de la résolution 74/251 de l'Assemblée générale ainsi que d'autres modifications recommandées par le Comité du programme et de la coordination à sa soixantième session (document A/75/16).

A. Programme de travail pour 2021

Document(s) : ECE/TRANS/2021/8.

31. Le Comité **a adopté** le projet de programme de travail du sous-programme Transports pour 2021 (ECE/TRANS/2021/8) et l'**a recommandé** au Comité exécutif pour approbation.

B. Plan-programme pour 2022

Document(s) : ECE/TRANS/2021/9.

32. Le Comité **a examiné** le plan-programme pour 2022 pour le sous-programme Transports (ECE/TRANS/2021/9), **a exprimé** son soutien au CTI, à ses organes subsidiaires et à l'ensemble des participants au sous-programme Transports pour leur travail efficace et constructif ; et **a souligné** qu'il importait de veiller à ce que les ressources et allocations budgétaires au sein du système des Nations Unies soient d'un niveau adéquat par rapport aux

très bons résultats produits par le sous-programme et aux demandes croissantes qui lui sont adressées.

C. Liste des publications prévues en 2022

Document(s) : ECE/TRANS/2021/10.

33. Le Comité a exprimé son soutien au programme de publications pour 2022 figurant dans le document ECE/TRANS/2021/10, l'a approuvé et a recommandé aux groupes de travail pertinents de prendre part à l'établissement de ces publications, s'il y a lieu.

D. Calendrier des réunions prévues en 2021

Document(s) : ECE/TRANS/2021/10.

34. Le Comité a **adopté** la liste des réunions prévues en 2021, établie à partir des propositions formulées par les organes subsidiaires du Comité, telle qu'elle figure dans le document ECE/TRANS/2021/10.

IX. Questions stratégiques de nature horizontale et transversale ou d'ordre réglementaire (point 7 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/2021/11.

35. En sa qualité d'instance des Nations Unies chargée des transports intérieurs durables, le Comité a **examiné** les moyens de renforcer la gouvernance réglementaire des transports intérieurs sur le plan international, compte tenu de la contribution stratégique qu'il apporte en appuyant la réalisation des objectifs de développement durable à l'horizon 2030. À cet égard, le Comité a **souligné** l'urgence qu'il y avait 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 œuvre de ces instruments, notamment de ceux qui n'étaient pas encore entrés en vigueur, et a **invité** les pays qui ne l'avaient pas encore fait à y adhérer et à les appliquer.

36. La Fédération de Russie, se référant à la résolution n° 264 concernant le trafic ferroviaire international de voyageurs sur l'axe Est-Ouest, publiée sous la cote ECE/TRANS/2017/17/Rev.1, a réaffirmé l'importance du développement du trafic international par voie ferroviaire et, à cet égard, a encouragé les pays concernés à adhérer à la 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 du 21 février 2019.

37. Au moment d'examiner ces questions, le Comité a **pris note** du document ECE/TRANS/2021/11 sur l'état, en décembre 2020, des adhésions aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs administrés par le Comité et ses organes subsidiaires.

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

Document(s) : ECE/TRANS/2021/12.

38. 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.

39. Le Comité **a pris en considération** le document ECE/TRANS/2021/12, qui contient une analyse des tendances et des dynamiques observées à l'échelle régionale en matière d'adhésion aux principaux groupes de conventions et d'accords des Nations Unies sur les transports intérieurs.

40. Conscient du fait qu'une meilleure application de ces instruments à l'échelle mondiale est un élément fondamental de sa stratégie et de ses projets à l'horizon 2030, le Comité **a pris note** du rapport de situation sur les principaux enjeux et les tendances les plus marquées en ce qui concerne l'application à l'échelle régionale et mondiale des conventions des Nations Unies relatives aux transports intérieurs qui relèvent de sa compétence, et a invité les États Membres de l'ONU à adhérer auxdites conventions.

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

Document(s) : ECE/TRANS/2021/13.

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 les difficultés rencontrées et les nouvelles tendances qui se font jour dans leurs régions dans le domaine des transports intérieurs.

42. Prenant en considération le document ECE/TRANS/2021/13, qui présente un examen thématique des défis liés à la COVID-19 et des tendances nouvelles dans le domaine des transports intérieurs pour différentes régions, le Comité **a prié** le secrétariat et ses organes subsidiaires d'intégrer ces informations dans leurs travaux, afin de rendre ceux-ci plus pertinents et plus efficaces à l'échelle mondiale.

D. Systèmes de transport intelligents

Document(s) : ECE/TRANS/2021/14 et ECE/TRANS/2021/15.

43. Le Comité **a été informé** de l'état de la mise en œuvre du plan d'action pour les systèmes de transport intelligents (STI) (ECE/TRANS/2021/14) lancé à sa soixante-quatorzième session. Il **a en outre été informé** des activités du groupe de travail informel des systèmes de transport intelligents, qui avait adopté un mandat révisé en juin 2019, ainsi que des résultats de la réunion commune du WP.1 et du WP.29.

44. Le Comité **a pris note** de l'état d'avancement de la mise en œuvre de la feuille de route concernant les systèmes de transport intelligents (STI), lancée à sa soixante-quatorzième session, et **a appelé** à la poursuite des travaux du Groupe de travail des transports routiers (SC.1), en tant que principale instance de dialogue multilatéral et d'échange des meilleures et des nouvelles pratiques des Parties contractantes mettant en place la lettre de voiture électronique et en tant que plateforme d'échange d'information sur les infrastructures routières numériques et intelligentes ; du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) sur la navigation intelligente, les services d'information fluviale (SIF) et les technologies innovantes mentionnées dans le Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables (SIGNI), adopté récemment ; du WP.1 sur les conditions d'utilisation des véhicules automatisés dans la circulation ; du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) sur la télématique dans le cadre du transport des marchandises dangereuses ; du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29) sur la mise en application du document-cadre sur les véhicules automatisés/autonomes ; du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés¹ sur la réglementation des véhicules automatisés/autonomes et

¹ GRVA.

connectés (y compris l'intelligence artificielle) ; et du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) sur le projet eTIR, estimant que favoriser la mise en œuvre d'activités réglementaires et autres dans ces domaines permettrait de mettre à profit les avantages que les STI peuvent apporter en matière de sécurité, de protection de l'environnement, d'efficacité énergétique et de gestion de la circulation. Le Comité **a noté avec satisfaction** que la feuille de route 2011-2020 pour la promotion des STI, arrivée à échéance en 2020, avait favorisé les activités relatives aux STI en lien avec les infrastructures et tous les modes de transport, et contribué à la mise en œuvre d'une approche intégrée dans ce domaine.

45. Sur cette base, et compte tenu de l'importance des STI au regard des grandes tendances mondiales, des évolutions technologiques et des transformations que connaissent actuellement le Comité et ses groupes de travail, celui-ci **a accueilli favorablement et adopté** la feuille de route actualisée concernant les STI pour la période 2021-2025, qui avait été élaborée en application de la décision qu'il avait prise à sa quatre-vingt-deuxième session, et **a remercié** le secrétariat de l'avoir établie sans délai.

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° 1.

46. Le Comité **a été informé** des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de développement durable, malgré les incidences de la pandémie, et des principaux dispositifs ou des principales initiatives existant à l'échelle mondiale pour le suivi de ces progrès, notamment en ce qui concerne les cibles et indicateurs associés aux objectifs de développement durable (document informel n° 1). 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) : Document informel n° 2.

47. Le Comité **a pris note** des efforts accomplis pour poursuivre le développement et le déploiement des futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS) et **a souligné** l'importance de ces systèmes pour la concrétisation de la déclaration du CTI intitulée « Des solutions plus efficaces dans les transports intérieurs pour relever les défis climatiques et environnementaux mondiaux : appel commun à une action universelle », approuvée par le Comité à sa quatre-vingt-deuxième session ; **a encouragé** ses membres à appuyer la mise en œuvre de ces systèmes ; **a demandé** au secrétariat de poursuivre ses efforts de collecte de fonds en faveur d'une utilisation plus large et d'un développement plus poussé des futurs systèmes de transport intérieur, et de donner des informations détaillées sur la mise en service de ces systèmes à la quatre-vingt-quatrième session du Comité.

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

48. Le Comité **a été informé** des progrès réalisés par l'ensemble de la Division des transports durables dans le domaine des transports respectueux de l'environnement, particulièrement dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie du CTI.

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

49. Le Comité a été informé par R. Thaler (Autriche), Président du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), des travaux menés

dans le cadre du Programme. Il **a pris note** des informations concernant les préparatifs de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, qui se tiendrait sous forme virtuelle les 17 et 18 mai 2021, s'agissant notamment de l'élaboration d'une déclaration pour approbation à la Réunion.

50. Le Comité **a dit** qu'il continuait d'appuyer, particulièrement dans le contexte de la pandémie de COVID-19, la mise au point définitive, dans le cadre des résultats de la Réunion de haut niveau, des Recommandations en faveur d'un transport durable respectueux de l'environnement et de la santé, du « Handbook on Sustainable Urban Mobility and Spatial Planning » (Manuel de mobilité urbaine et d'urbanisme durables), de l'étude sur l'écoconduite, de l'ouvrage intitulé « Mobility Management: A Guide to International Good Practices » (Gestion de la mobilité : guide des bonnes pratiques internationales), de l'étude sur les emplois dans le secteur des transports respectueux de l'environnement et de la santé, et d'un plan directeur sur la promotion du cyclisme.

51. Le Comité **a encouragé** ses membres à participer activement à la cinquième Réunion de haut niveau et à envisager de nommer des coordonnateurs nationaux pour le PPE-TSE², issus du secteur des transports, et à transmettre les informations correspondantes au secrétariat.

52. Rappelant sa décision n° 28 de 2020 (qui figure au paragraphe 42 du document ECE/TRANS/294), le Comité **a demandé** au secrétariat de poursuivre ses efforts de recherche de synergies dans les domaines des transports et de l'aménagement de l'espace en ville, et de rendre compte de cette action à la quatre-vingt-quatrième session du Comité.

F. Sûreté des transports intérieurs

53. Le Comité **a été informé** des résultats d'une table ronde sur les systèmes de transport intelligents et la cybersécurité, organisée conjointement par l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) et le WP.5 le 8 septembre 2020.

54. Afin de renforcer les synergies dans les travaux sur les questions de sécurité des transports et de préparer les prochaines réunions du forum de discussion sur la sûreté des transports intérieurs, le Comité **a invité** le secrétariat à poursuivre les consultations avec l'UIC sur la question de la sûreté des transports ferroviaires et la prévention des interférences illégales, ainsi qu'à participer aux préparatifs du Forum sur la sûreté des transports intérieurs, s'il y a lieu.

G. Travaux analytiques dans le domaine des transports

Document(s) : ECE/TRANS/2021/16, ECE/TRANS/2021/17, document informel n° 3 et document informel n° 4.

55. Le Comité a été informé par E. de Wit (Pays-Bas), Présidente du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), des travaux analytiques menés en 2020 dans le cadre du WP.5 (ECE/TRANS/2021/16). Le Comité **a été informé** des résultats de plusieurs autres travaux analytiques, entre autres les principaux enseignements tirés et les recommandations formulées dans le rapport du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (GE.4), qui contient également des propositions sur la marche à suivre (ECE/TRANS/WP.5/2020/9).

56. En outre, le Comité **a été informé** des progrès réalisés dans la mise en place de l'Observatoire des infrastructures de transport, dirigé par la CEE, qui sera hébergé sur une plateforme de système d'information géographique (SIG). Le Comité **a demandé** au secrétariat d'établir le document officiel sur les travaux en cours à l'Observatoire international des infrastructures de transport, qui comprendra des informations sur les méthodes de travail, les sources de données, les algorithmes d'actualisation et les mécanismes

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

de protection des données ainsi que les responsabilités des parties intervenant dans les travaux.

57. Le Comité a été informé des progrès réalisés dans l'élaboration d'une série d'indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables dans le cadre d'un projet du Compte de l'ONU pour le développement (document informel n° 3). Le Comité **a demandé** au secrétariat de préciser un ensemble de critères mesurables dans le cadre de l'activité de projet sur des indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables (SITCIN) et **a également demandé** au WP.5 de réexaminer les actions proposées afin de faire en sorte qu'elles soient orientées vers la pratique et intéressent tous les pays de la région de la CEE.

58. Le Comité a aussi été informé du lancement des travaux du Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements, en vertu d'un mandat quinquennal.

59. En outre, comme demandé par le Bureau à sa session de novembre 2020, un rapport de fond concis sur les débats tenus lors des consultations informelles relatives aux prochaines étapes de la mise en œuvre opérationnelle des liaisons de transport Europe-Asie, organisées conjointement avec l'OSCE le 26 novembre 2020, a été présenté au Comité (ECE/TRANS/2021/17). Le Comité **a accueilli avec intérêt** les informations fournies dans le document ECE/TRANS/2021/17 concernant la mise en service des couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie et le résumé des débats tenus à l'occasion des discussions informelles relatives aux prochaines étapes à suivre. Il **a notamment relevé** que les Gouvernements de l'Azerbaïdjan, de la Géorgie, du Kazakhstan, de la Turquie et de l'Ukraine souhaitaient contribuer à l'élaboration d'une proposition relative à l'établissement d'un mécanisme de gestion des couloirs de transport et participer à la mise en œuvre de ce mécanisme dans le cadre d'un projet pilote, et il **a encouragé** le WP.5 à poursuivre ses activités relatives à la mise en service desdits couloirs de transport et à lui en rendre compte.

H. Sécurité routière

Document(s) : ECE/TRANS/2020/9, document informel n° 5, ECE/TRANS/2021/18 et ECE/TRANS/2021/19.

60. L. Iorio (Italie), Présidente du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1), **a informé** le Comité des principaux faits nouveaux concernant les activités du 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 sécurité routière et les objectifs de développement durable.

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

62. Le Comité **a pris note** des progrès réalisés dans l'exécution du Plan d'action de la CEE pour la sécurité routière, qui s'était achevé en 2020 (document informel n° 5).

63. Le Comité s'est à nouveau **déclaré préoccupé** par les progrès limités accomplis au niveau mondial quant aux cibles de sécurité routière associées aux objectifs de développement durable et aux objectifs visés dans le cadre de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière. Conformément à la stratégie du Comité à l'horizon 2030 et dans le but de renforcer sa contribution à l'action mondiale visant à faire face à la crise de la sécurité routière, le Comité **a salué** l'adoption, le 1^{er} avril 2020, des Recommandations du Comité des transports intérieurs concernant l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière et a invité tous les acteurs de la sécurité routière à les appliquer.

64. Le Comité **a salué** l'adoption, le 31 août 2020, de la résolution 74/299 de l'Assemblée générale des Nations Unies sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, dont les

principales dispositions comprennent, entre autres : i) l'approbation de la Déclaration de Stockholm ; ii) la proclamation de la période 2021-2030 comme deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière, avec pour objectif de réduire d'au moins 50 % le nombre de morts et de blessés sur les routes durant la période visée ; iii) une demande adressée à l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et aux commissions régionales de l'ONU, les priant de mettre au point, en coopération avec les autres partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière et les autres parties prenantes, un plan d'action pour la deuxième Décennie.

65. Le Comité **a été informé** des principaux faits nouveaux survenus dans les activités de l'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière et dans les domaines de coopération avec le Comité (ECE/TRANS/2021/18). Il **a remercié** l'Envoyé spécial des efforts qu'il déploie, notamment pour promouvoir l'adhésion aux conventions des Nations Unies sur la sécurité routière et la mise en application de celles-ci. Le Comité, qui, en 2020, avait invité le Secrétaire général de l'ONU à envisager favorablement de maintenir le poste d'Envoyé spécial pour la sécurité routière jusqu'en 2030 afin que cette question continue de recevoir toute l'attention voulue (ECE/TRANS/294, par. 59), **a noté avec satisfaction** que, dans sa résolution 74/299 de 2020, l'Assemblée générale avait invité le Secrétaire général à envisager de maintenir la fonction d'Envoyé spécial pour la sécurité routière jusqu'à la fin de la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière.

66. Le Comité **a été informé** des activités récentes du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, ainsi que des projets futurs du Fonds (ECE/TRANS/2021/19). Il **a pris note** du lancement réussi du deuxième appel officiel à propositions, de l'état d'avancement des projets sélectionnés dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, des futures orientations prévues pour le Fonds et des progrès réalisés dans la mise en place du secrétariat du 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.

I. Harmonisation des Règlements concernant les véhicules

Document(s) : ECE/TRANS/2020/20.

67. A. Erario (Italie), Président du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), **a informé** le Comité des derniers travaux accomplis par le WP.29 et ses six groupes de travail subsidiaires (GRBP, GRE, GRPE, GRVA, GRSG et GRSP), 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/2021/20). Le Comité **a approuvé** les activités énumérées dans le document ECE/TRANS/2021/20. Il **a pris note** des limitations imposées concernant les sessions du WP.29 et de ses organes subsidiaires en raison de la pandémie de COVID-19 et de la crise financière à l'ONU.

68. 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.29/2020/1/Rev.2, qui présente un aperçu détaillé de la répartition des domaines de travail entre les différents groupes découlant du processus de hiérarchisation des travaux et de mise en concordance avec la stratégie du CTI.

69. Le Comité **a noté** qu'en 2020, plus de 40 groupes de travail informels avaient travaillé parallèlement au Forum mondial et à ses organes subsidiaires pour les aider à actualiser les 152 Règlements ONU annexés à l'Accord de 1958, les 20 Règlements techniques mondiaux ONU (RTM ONU) annexés à l'Accord de 1998 et les 4 Règles de l'ONU annexées à l'Accord de 1997, auxquels 96 amendements avaient été apportés, et à élaborer 9 nouveaux Règlements ONU et RTM ONU.

70. 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).

71. Il **a été informé** du fait que la première série de Règlements ONU pour les véhicules automatisés, adoptée à la session de juin 2020 du WP.29, était entrée en vigueur le 22 janvier 2021. Parmi ces nouveaux règlements figurent le Règlement ONU sur les systèmes automatisés de maintien dans la voie (qui constituent la première application du niveau 3

d'automatisation des véhicules) ainsi que des règlements précurseurs sur la cybersécurité et sur les mises à jour logicielles sans fil. À la même date, les nouveaux Règlements ONU sur l'intégrité du système d'alimentation en carburant et la sûreté de la chaîne de traction électrique en cas de choc arrière et sur la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers (procédure WLTP) étaient également entrés en vigueur. Deux nouveaux Règlements ONU visant à protéger les usagers de la route vulnérables, l'un relatif aux manœuvres en marche arrière et l'autre aux systèmes de détection au démarrage, avaient été adoptés à la session de novembre 2020. Le Comité **s'est félicité** de l'adoption par le WP.29 de la première série de Règlements ONU sur les véhicules hautement automatisés élaborée par le GRVA. Les États-Unis d'Amérique ont fait observer que ces trois normes avaient une portée régionale. Les travaux du WP.29 sur les véhicules hautement automatisés sont principalement axés sur l'adoption de directives techniques mondiales et d'éventuels règlements techniques sur la question, conformément au document-cadre. L'Italie, faisant observer que les Parties contractantes à l'Accord de 1958, en vertu duquel les trois Règlements ONU avaient été adoptés, étaient issues de plusieurs régions du monde (Europe, Afrique, Asie et Pacifique), a dit qu'elle attendait avec intérêt de poursuivre les travaux sur les véhicules hautement automatisés sur la base du document-cadre, tant en vertu de l'Accord de 1958 que de celui de 1998, en vue d'atteindre un nombre de Parties contractantes aussi élevé que possible au niveau mondial.

72. Le Comité **a noté** que la troisième révision de l'Accord de 1997 était entrée en vigueur le 13 novembre 2019. Cet amendement permettra non seulement de préciser les dispositions en 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. La Résolution d'ensemble relative aux prescriptions applicables au matériel d'essai, aux qualifications et à la formation des inspecteurs et à la supervision des centres d'essai (R.E.6) qui accompagne l'Accord a été modifiée par l'ajout de dispositions relatives aux contrôles techniques routiers des véhicules utilitaires. Cette modification renforcera la sécurité des véhicules entre les inspections périodiques obligatoires.

73. Le Comité **a noté** que le Comité exécutif de l'Accord de 1998 a établi un nouveau Règlement technique mondial ONU n° 21 sur la détermination de la puissance des véhicules électriques et a adopté huit amendements aux Règlements techniques mondiaux ONU n° 3 (Freinage des motocycles), n° 6 (Vitrages de sécurité), n° 7 (Appuie-tête), n° 15 (Procédure d'essai mondiale harmonisée en ce qui concerne les émissions des voitures particulières et véhicules utilitaires légers), n° 16 (Pneumatiques), n° 18 (Systèmes d'autodiagnostic pour les véhicules de la catégorie L) et n° 19 (Procédure de mesure des émissions par évaporation dans le cadre de la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers).

74. Le Comité **a été informé** de l'état d'avancement de la création de la base de données d'homologation de type DETA³, actuellement hébergée par l'Allemagne. Il **a remercié** l'Allemagne d'héberger la base DETA et **a pris note** du fait que plusieurs délégations avaient préconisé que cette base soit financée par le budget ordinaire de la CEE, mais **a réaffirmé** qu'en raison de l'absence de consensus, le financement serait maintenu par d'autres moyens, en attendant de nouvelles consultations.

J. Transport des marchandises dangereuses

Document(s) : ST/SG/AC.10/C.3/114 et Add.1, ST/SG/AC.10/C.4/78, ST/SG/AC.10/48 et [Add.1-3], ECE/TRANS/WP.15/249 et Add.1 et Corr.1, ECE/TRANS/WP.15/251, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/158 et Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/74 et Add.1,

³ Base de données pour l'échange d'informations concernant les homologations de type (DETA).

ECE/TRANS/WP.15/AC.2/76, ECE/ADN/54 et Add.1 et Corr.1, ECE/ADN/56, ECE/TRANS/300, ECE/TRANS/301.

75. A. Roumier (France), Présidente du WP.15, C. Pfauvadel (France), Président de la Réunion commune WP.15/AC.1, et H. Langenberg (Pays-Bas), Président du WP.15/AC.2, **ont informé** le Comité des résultats obtenus par leurs groupes de travail au cours de l'année écoulée. Le Comité **a noté** que les deux sessions des sous-comités d'experts du Conseil économique et social qui devaient se tenir en juin et en juillet, ainsi que la trente-septième session de la Réunion commune d'experts du Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (Comité de sécurité de l'ADN) (WP.15/AC.2) et la vingt-cinquième session du Comité d'administration de l'ADN, prévues en août 2020, ont été annulées en raison de la pandémie de COVID-19. Le Comité **s'est félicité** du fait que le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques avait adopté un projet de résolution pour la prochaine période biennale 2021-2022, pour examen par le Conseil économique et social à sa session de 2021, et **a invité** le secrétariat à lui faire rapport à sa prochaine session.

76. Le Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social s'est réuni du 30 novembre au 8 décembre 2020 (voir le rapport ST/SG/AC.10/C.3/114 et Add.1). Le Sous-Comité d'experts du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques s'est réuni du 9 au 11 décembre 2020 (voir le rapport ST/SG/AC.10/C.4/78).

77. Le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques a tenu sa dixième session le 11 décembre 2020 et a passé en revue les travaux menés par les deux sous-comités au cours de l'exercice biennal 2019-2020 (voir le rapport ST/SG/AC.10/48). Il a adopté des recommandations (ST/SG/AC.10/48/Add.1 à 3) qui seront prises en compte dans les publications que le secrétariat établira en 2021 (vingt-deuxième édition révisée du Règlement type pour le transport des marchandises dangereuses ; amendement 1 à la septième édition révisée du Manuel d'épreuves et de critères ; et neuvième édition révisée du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques).

78. Le Comité **a été informé** du fait que l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et les organes de la CEE s'occupant de questions relatives au transport terrestre de marchandises dangereuses entreprendraient en 2021 des travaux visant à transposer les recommandations du Comité d'experts du Conseil économique et social dans les instruments juridiques relevant de leur compétence, afin d'en assurer l'application simultanée pour tous les modes de transport à compter du 1^{er} janvier 2023.

79. Le Comité **a noté** que l'Ouzbékistan avait adhéré à l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) en janvier 2020, ce qui portait à 52 le nombre de Parties contractantes. Il **s'est déclaré préoccupé** par le fait que le Protocole portant modification des articles 1^{er} a), 14 1) et 14 3) b) de l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), 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'ADR 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, Géorgie, Islande, Kazakhstan, Macédoine du Nord, Monténégro, Maroc, Nigéria, Saint-Marin et Tadjikistan) de prendre les dispositions nécessaires pour que le Protocole puisse entrer en vigueur.

80. Le Comité **a salué** l'entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2021 du Protocole modifiant le titre de l'Accord (avec la suppression de l'adjectif « européen »), qui avait été adopté en mai 2019 par la Conférence des parties à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route de 1957. Le Comité **a encouragé** tous les États Membres de l'ONU à adhérer à l'ADR et à l'appliquer pleinement, comme suite à la suppression du mot « européen » du titre de l'Accord, et en tenant compte 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 a réaffirmé l'importance de l'ADR parmi les principaux

instruments juridiques des Nations Unies contribuant à la sécurité routière, et encouragé les États Membres qui ne l'ont pas encore fait à envisager de devenir parties contractantes.

81. Le Comité **a noté** que les projets d'amendements aux annexes A et B de l'ADR adoptés en 2018, 2019 et mai 2020 et devant entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2021, dont le texte figure dans les documents ECE/TRANS/WP.15/249 et Corr.1 et ECE/TRANS/WP.15/249/Add.1, ont été communiqués au Secrétaire général par le Gouvernement français, puis par le Secrétaire général aux Parties contractantes pour acceptation. Ils avaient été considérés comme acceptés le 1^{er} octobre 2020 et étaient entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2021. Le secrétariat avait donc publié une nouvelle édition 2021 récapitulative de l'ADR, sous la cote ECE/TRANS/300 (vol. I et II).

82. Le Comité **a noté** que des projets d'amendements aux Règlements annexés à l'ADN adoptés en 2018, 2019 et 2020, dont le texte figure dans le document ECE/ADN/54, avaient été considérés comme acceptés le 1^{er} octobre 2020 en vue de leur entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2021. D'autres amendements adoptés en août 2020, reproduits dans les documents ECE/ADN/54/Corr.1 et ECE/ADN/54/Add.1, avaient aussi été communiqués pour acceptation et entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2021. Le secrétariat avait donc publié une nouvelle édition 2021 récapitulative de l'ADN sous la cote ECE/TRANS/301 (vol. I et II). Les Parties contractantes à l'ADN étaient toujours au nombre de 18.

83. Le Comité souhaitera **a noté** que d'autres projets d'amendements à l'ADR, au RID et à l'ADN devant entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2023 avaient été adoptés par la Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses, par le Groupe de travail lui-même et par le Comité de sécurité de l'ADN (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/158 et Add.1).

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

Document(s) : ECE/TRANS/2021/21.

84. O. Fedorov (Ukraine), Président du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30), a informé le Comité des principaux résultats des 154^e et 155^e sessions du WP.30 (ECE/TRANS/WP.30/308 et ECE/TRANS/WP.30/310). Le Comité **a pris note** des activités menées par les Parties contractantes, le WP.30, l'AC.2, l'AC.3 et le secrétariat TIR en 2020, telles qu'elles sont présentées dans le document ECE/TRANS/2021/21, et **s'en est félicité**.

85. Il **a été informé** en particulier de l'adoption par l'AC.2, à sa session de février 2020, de propositions d'amendement visant à ajouter à la Convention une nouvelle annexe 11 portant sur la procédure eTIR et des progrès réalisés dans la mise au point du système international eTIR, des travaux visant à articuler le système international eTIR avec les systèmes douaniers nationaux et des activités du Groupe d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1). Le Comité **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.

86. Le Comité **a pris connaissance** des progrès réalisés en 2020 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.

87. Il **a été informé** de la dernière proposition d'amendement à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières de 1982, qui porte de deux à cinq ans l'intervalle entre les enquêtes menées auprès des Parties contractantes sur les progrès réalisés dans l'amélioration de l'efficacité des procédures de franchissement des frontières dans leur pays. Le Comité **a chargé** le SC.2 et le WP.30 d'inscrire à l'ordre du jour de leurs réunions la question du suivi de l'application de l'annexe 9, intitulée « Facilitation du passage des frontières dans le transport international de marchandises par chemin de fer », de la Convention sur l'harmonisation.

88. Le Comité **a été informé** du fait que la CEE et l'Alliance internationale du tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA) ont l'intention de conclure un mémorandum d'accord sur la revitalisation et la numérisation des conventions pertinentes des Nations Unies relatives aux transports intérieurs.

89. Il **a été informé** des mesures de suivi prises par le WP.30 en 2020 dans le cadre de la mise en concordance de ses travaux avec la stratégie du CTI.

90. Le Comité **a pris connaissance** des activités menées dans le domaine de la facilitation du franchissement des frontières en lien avec la pandémie de COVID-19. Il **a encouragé** les pays intéressés à adhérer aux Conventions des Nations Unies dans le domaine de la facilitation du passage des frontières, à favoriser l'échange d'informations numériques et à appliquer rapidement les dispositions de l'annexe 11 de la Convention TIR, qui mettent en place le système eTIR, et **a demandé** instamment à toutes les Parties contractantes de se conformer aux dispositions de la Convention sur l'harmonisation de 1982 afin de lutter contre la pandémie de COVID-19.

L. Transport des denrées périssables

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/241 et ECE/TRANS/WP.11/243.

91. K. de Putter (Pays-Bas), Président du Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) **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 (ECE/TRANS/WP.11/241, annexe I, et ECE/TRANS/WP.11/243, annexe I).

92. Le Comité **a noté** que les Parties contractantes à l'Accord étaient toujours au nombre de 50.

93. Il **a été informé** des résultats d'un débat que le WP.11 a tenu à sa soixante-seizième session sur certaines questions en suspens issues de la table ronde sur les moyens d'améliorer le fonctionnement du Groupe de travail, organisée à sa soixante-quatorzième session.

94. Le Comité **a noté** que la soixante-seizième session du Groupe de travail du transport des denrées périssables, qui devait se tenir en avril 2020, avait été annulée en raison des mesures liées à la pandémie de COVID-19 et que, par conséquent, une seule session s'était tenue en 2020 (13-16 octobre 2020), **a décidé** de reporter à 2023 l'examen, initialement prévu en 2021, de la décision du Groupe de travail visant à porter de deux à trois le nombre de ses sessions par exercice biennal.

M. Transport routier

95. Le Comité **a été informé** des faits nouveaux concernant les travaux du Groupe de travail des transports routiers (SC.1) et du Groupe d'experts de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR).

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

97. Le représentant de l'Égypte a informé la session de la proposition d'amendement à l'article 14 de l'AETR rendant possible l'adhésion de l'Égypte, qui a été communiquée officiellement par le Gouvernement de la Grèce (notifications dépositaires C.N.473.2020, 23 octobre 2020) et a exprimé sa gratitude au Gouvernement grec, au nom de son Gouvernement, pour avoir proposé cette importante modification, et a remercié en particulier le Directeur de la coopération internationale du Ministère des infrastructures et des transports de la Grèce pour son soutien. Il a également informé la session de l'adhésion de l'Égypte à la convention TIR (notification dépositaire C.N.570.2020, 22 décembre 2020), et des efforts

continus de son pays, avec le soutien du Projet EuroMed de soutien aux transports, visant à mettre à niveau sa législation sur le transport routier selon les meilleures pratiques internationales et l'harmoniser avec celle des autres pays de la CEE, des pays du partenariat EuroMed et au-delà, en suivant les instruments juridiques des Nations Unies et la législation connexe de l'UE. Il a également souligné que la priorité était désormais accordée à l'adhésion aux Conventions de Vienne sur la circulation et sur la signalisation routières de 1968, à l'ADR et aux accords AETR.

98. Le représentant d'Israël a informé la session des efforts que menait son pays pour adhérer aux instruments juridiques des Nations Unies tels que l'AETR, l'ADR et d'autres et pour introduire une formation obligatoire pour certaines catégories de conducteurs professionnels, inspirée par la Directive 2003/59/CE, et a remercié le Projet EuroMed de soutien aux transports financé par l'UE, et en particulier son chef d'équipe et son équipe d'experts, pour le soutien apporté au Gouvernement israélien dans ces processus.

99. Le Comité **a été informé** du rapprochement des différents « régimes AETR » dans les Parties contractantes membres ou non de l'Union européenne, à la suite de l'adoption obligatoire, le 15 juin 2019, des tachygraphes intelligents par les Parties contractantes à l'AETR qui sont membres de l'Union européenne.

100. Compte tenu de la nécessité de promouvoir le progrès technique, d'actualiser et d'harmoniser les exigences du système de tachygraphe international, le Comité **a souligné** la nécessité d'harmoniser l'inclusion dans l'AETR des exigences relatives à une nouvelle génération de tachygraphes intelligents, sous réserve des points de vue et positions de toutes les parties sur les principes d'accord et d'avantage mutuels.

101. Le Comité **a ensuite 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 au Protocole additionnel à la Convention CMR (e-CMR). Il **a également reçu des informations actualisées** sur l'état d'avancement des travaux du groupe informel d'experts de l'e-CMR chargé d'établir un document décrivant les recherches à effectuer et les autres mesures à prendre ou dont l'adoption est recommandée pour la mise en œuvre de l'e-CMR, que le Comité avait demandé à sa quatre-vingt-unième session. Le Comité a été informé de la participation du secrétariat à un projet de la Banque islamique de développement visant à promouvoir l'adhésion à la e-CMR et à la mettre en application dans les pays suivants : Afghanistan, Azerbaïdjan, Iran (République islamique d'), Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, Pakistan, Tadjikistan, Turkménistan et Turquie.

102. Enfin, le Comité **a été informé** de l'état d'avancement de l'élaboration d'un accord multilatéral mondial relatif au transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (OmniBUS).

103. Le Comité **a noté et appuyé** les progrès accomplis par le SC.1 et son organe subsidiaire, le Groupe d'experts de l'AETR, en particulier les discussions qu'ils poursuivent en vue de rapprocher le régime de l'AETR dans les Parties contractantes de l'UE et des pays tiers, ainsi que leurs travaux visant à promouvoir l'adhésion 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 CMR concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR), ainsi que l'application de ces instruments, auxquels il y avait eu 10 adhésions au cours de l'année écoulée. Le Comité **a félicité** le Président du SC.1 pour la naissance de sa fille.

N. Transport ferroviaire

104. K. Kulesza (Pologne), Président du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2), a informé le Comité des résultats de la soixante-quatorzième session du SC.2 (ECE/TRANS/SC.2/234). Le Comité **a été informé** des résultats de l'atelier organisé à la dernière session du SC.2 sur le développement du transport ferroviaire international de voyageurs à la lumière de la résolution n° 264 du CTI et qui a conduit à la proposition de créer un nouveau groupe d'experts des nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs. Le Comité **a été informé** du fait que, en raison des limitations imposées par

l'ONUG, un ordre du jour sensiblement raccourci avait été examiné en trois langues pendant la session du Groupe de travail. Le Comité a été informé des activités du Groupe de travail visant à aligner ses travaux sur la stratégie du CTI grâce à l'élaboration d'une mise à jour de son mandat.

105. Le Comité **a pris note** des faits nouveaux relatifs à l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), notamment l'adhésion du Turkménistan, l'entrée en vigueur de la proposition d'amendement et la soumission de nouvelles propositions d'amendement à l'AGC. Il **a été informé** de l'état d'avancement de la deuxième phase du plan directeur relatif aux trains à grande vitesse de la région du TER, ainsi que de la coopération entretenue avec les responsables du projet TER. En outre, le Comité **a reçu des renseignements actualisés** concernant les progrès réalisés en ce qui concerne les principales activités du Groupe de travail tendant à rendre le transport ferroviaire plus compétitif. En ce qui concerne les travaux du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire, il était prévu que le SC.2 examine le rapport du Groupe sur l'exécution de son mandat à sa soixante-quinzième session, censée se tenir en novembre 2021. Le SC.2 rendra donc compte des travaux de ce groupe au Comité à la quatre-vingt-quatrième session de celui-ci en 2022.

106. Le Comité **a pris note** des informations sur l'état d'avancement des travaux du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire.

107. Il **a également pris note** des travaux menés dans le cadre du Groupe d'experts de l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire.

O. Transport intermodal et logistique

Document(s) : ECE/TRANS/2021/22.

108. J. Elsinger (Autriche), Vice-Présidente du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) a informé le Comité des travaux effectués par le Groupe (ECE/TRANS/WP.24/147), à savoir :

a) L'examen et l'approbation d'amendements à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) et au Protocole qui s'y rapporte ;

b) L'élaboration d'une méthode de travail du WP.24 visant à renforcer la mise en œuvre opérationnelle des liaisons de transport Europe-Asie ;

c) L'organisation de tables rondes pour débattre de l'impact de la pandémie de Covid-19 sur le transport intermodal et la logistique et, à la suite de ces travaux, l'élaboration d'une résolution sur le renforcement du transport intermodal de marchandises en tant que solution de transport pour faire face aux pandémies, pour examen et adoption éventuelle par le Comité ;

d) L'élaboration d'un manuel de la CEE relatif aux plans directeurs nationaux pour le transport de marchandises et la logistique ;

e) Les activités relatives au Code de bonne pratique pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU) et l'état d'avancement de la création du groupe d'experts du Code CTU.

109. Le Comité a pris note des faits nouveaux intervenus dans le transport intermodal et la logistique, tels qu'accompagnés par le WP.24, et a exprimé sa satisfaction les concernant. Il **a ensuite adopté** le projet de résolution n° 268 sur le renforcement du transport intermodal de marchandises, présenté dans le document ECE/TRANS/2021/22, et **a demandé** au WP.24 de mettre en œuvre la résolution en collaboration avec les États membres de la CEE (voir l'annexe VI).

P. Activités se rapportant aux projets : projet d'autoroute transeuropéenne et projet de chemin de fer transeuropéen

Document(s) : Document informel n° 6.

110. Le Comité a été informé des faits nouveaux concernant les projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER), respectivement par M. Maciejewski, gestionnaire du projet TEM, et par M^{me} Kopczyńska (document informel n° 6).

111. En outre, le Comité **a pris note** du fait que la stratégie pour le projet TER⁴ à l'horizon 2025 serait établie sous sa forme définitive en 2021 et **a soutenu** la publication de la stratégie afin de favoriser sa diffusion et, partant, de renforcer ses effets dans les pays concernés.

112. Le Comité **a été informé** de l'état d'avancement de la gestion du projet TEM.

113. Il **a salué** les activités menées dans le cadre du projet TEM⁵ et du projet TER et encouragé les États membres qui avaient proposé des candidats aux postes de gestionnaires du projet TEM à faire les démarches nécessaires pour permettre l'établissement des contrats, comme cela est envisagé dans le document informel n° 6. Le Comité **a également soutenu** la publication en 2021 du rapport TEM intitulé « TEM Guidelines on Work Zone Safety » (Lignes directrices TEM sur la sécurité des zones de travaux) et **encouragé** ses membres à faciliter la diffusion du rapport, afin de renforcer sa portée dans les pays concernés.

Q. Transport par voie navigable

114. S. Turf (Belgique), Président du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3), a informé le Comité des résultats des travaux du SC.3 et du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) ainsi que des résultats de la soixante-quatrième session du SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/213).

115. Il a en particulier pris note des documents suivants adoptés par le SC.3 :

a) Les amendements à l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu) et à l'Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49) ;

b) L'amendement n° 2 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° 98 ;

c) La liste révisée des stations de réception pour le transbordement des déchets provenant de bateaux sur le réseau de voies navigables E en tant qu'appendice à l'annexe à la résolution n° 21, révision 2, en tant que résolution n° 99 ;

d) La norme internationale révisée relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (annexe à la résolution n° 63, révision 2), en tant que résolution n° 100 et la norme internationale révisée relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure (annexe à la résolution n° 79, révisée) en tant que résolution n° 101.

116. Le Comité **a pris note** de l'adoption d'amendements à la cinquième révision du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), approuvés à titre préliminaire par le SC.3/WP.3 en 2020, et des travaux préparatoires que menait le Groupe d'experts du CEVNI en vue de la sixième révision dudit Code.

117. Le Comité **a pris note** : a) des principales conclusions de l'atelier sur les objectifs de développement durable et la manière dont ils peuvent être atteints en ce qui concerne les voies navigables, tenu le 12 février 2020 pendant la cinquante-sixième session du SC.3/WP.3 ; b) des résultats de l'atelier sur l'économie circulaire dans le transport par voie

⁴ Projet de chemin de fer transeuropéen (projet TER).

⁵ Projet d'autoroute transeuropéenne (projet TEM).

navigable, tenu pendant la soixante-quatrième session du SC.3 ; c) des progrès réalisés en matière de navigation automatisée et intelligente sur les voies navigables intérieures.

118. Le Comité **a également pris note** des travaux en cours sur : a) la catégorisation des déchets produits à bord des bateaux ; b) le glossaire des termes et définitions relatifs au transport par voie navigable ; c) 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.

119. Il a en outre **pris note** des progrès réalisés par le SC.3 et ses organes subsidiaires, **appuyé** les activités du secrétariat concernant le passage à l'économie circulaire dans les transports par voie navigable et **encouragé** d'autres groupes de travail à suivre cet exemple.

120. Le Comité **a constaté** la pertinence et l'opportunité de la préparation de la sixième révision du Code européen des voies de navigation intérieure, harmonisée avec les documents des commissions fluviales européennes et les réglementations nationales des pays membres de la CEE.

R. Données et statistiques relatives aux transports

Document(s) : ECE/TRANS/2021/23 et document informel n° 7.

121. M. Scrim (Canada), Président du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6), a informé le Comité des activités les plus récentes menées dans le domaine des statistiques relatives aux transports, notamment de la session informelle du WP.6 tenue en juin 2020 sous forme virtuelle.

122. Le Comité **a salué** certaines activités exceptionnelles liées à la pandémie de COVID-19, notamment la communication rapide aux décideurs des données nécessaires sur les transports sur sa plateforme wiki consacrée aux sources de données à court terme et la fourniture aux pays d'une aide à la recherche de nouvelles sources de données sur les transports au moyen de webinaires organisés conjointement avec le Forum international des transports.

123. Le Comité **a été informé** de l'élaboration récente par le secrétariat de la publication intitulée Statistiques des transports pour l'Europe et l'Amérique du Nord, ainsi que de fiches d'information sur les statistiques des transports (ECE/TRANS/2021/23 et document informel n° 7).

X. Approbation des rapports des organes subsidiaires du Comité (point 8 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.1/171, ECE/TRANS/WP.1/173 ; ECE/TRANS/WP.5/68 ; ECE/TRANS/WP.11/241, ECE/TRANS/WP.11/243 ; ECE/TRANS/WP.15/249 et Add.1 et Corr.1, ECE/TRANS/WP.15/251, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/158 et Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/74 et Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/76 ; ECE/ADN/54 et Add.1 et Corr.1, ECE/ADN/56 ; ECE/TRANS/WP.24/147 ; ECE/TRANS/WP.29/1151, ECE/TRANS/WP.29/1153, ECE/TRANS/WP.29/1155 ; ECE/TRANS/WP.30/308, ECE/TRANS/WP.30/310 ; ECE/TRANS/WP.30/AC.2/147, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/149 ; ECE/TRANS/WP.30/AC.3/24 ; ECE/TRANS/SC.1/414 ; ECE/TRANS/SC.2/234 ; ECE/TRANS/SC.3/213.

124. Le Comité **a approuvé** dans leur ensemble les rapports et activités connexes de ses organes subsidiaires et **a prié** le secrétariat d'incorporer les références correspondantes dans le rapport complet du Comité en tenant compte des annotations respectives figurant dans le présent document.

XI. Questions stratégiques relatives aux partenariats et à l'assistance technique (point 9 de l'ordre du jour)

A. Concertation et assistance technique aux pays en transition et aux pays en développement

125. Conformément au plan d'action du Comité des transports intérieurs pour le renforcement des capacités (2020-2025), un certain nombre d'activités avaient été menées dans la région du Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale (SPECA). Le secrétariat **a informé** le Comité des résultats des activités de renforcement des capacités, notamment du dialogue régional sur le renforcement de la connectivité des transports dans la région du SPECA et dans d'autres régions aux temps de la COVID-19 et de l'initiative d'Achgabat visant à réduire les obstacles au commerce et au transport au moyen des instruments juridiques, normes, règles et recommandations de l'ONU tout en améliorant la connectivité dans la région du SPECA.

126. Le Comité **a pris note avec satisfaction** des activités de renforcement des capacités menées dans la région du SPECA, conformément à son plan d'action en la matière pour 2020-2025, en particulier du dialogue régional sur le renforcement de la connectivité des transports dans la région du SPECA et au-delà aux temps de la COVID-19 et de l'initiative d'Achgabat visant à réduire les obstacles au commerce et au transport au moyen des instruments juridiques, normes, règles et recommandations de l'ONU tout en renforçant la connectivité dans la région du SPECA, ainsi que de l'initiative de l'Ouzbékistan de créer sous les auspices de l'ONU un centre régional pour le renforcement de la connectivité des transports et des communications, qui constituerait une enceinte de discussion et de résolution rapide des nouveaux problèmes qui entravent le développement du secteur des transports, et **a exprimé son soutien** à la poursuite de l'application dans la région du SPECA de son plan d'action pour le renforcement des capacités.

B. Poursuite de l'appui aux pays sans littoral : Programme d'action de Vienne

127. Le Comité **a pris connaissance** du nouveau plan d'action pour une application accélérée du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral au cours des cinq années restantes, et du rôle de la CEE et des autres commissions régionales des Nations Unies à cet égard.

C. Partenariats et activités d'autres organisations intéressant le Comité

1. Évolution des transports dans l'Union européenne

Document(s) : ECE/TRANS/2021/24.

128. Le Comité **a été informé** par un représentant de la Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne des principales mesures législatives et initiatives de politique générale concernant les transports que l'Union européenne avait prises en 2020.

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

129. 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.

3. Activités d'autres organisations intéressant le Comité

130. Le Comité **a été informé** par l'Ambassadeur Vuk Žugić, coordonnateur des activités économiques et environnementales de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), des activités récentes de son organisation intéressant le Comité.

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

131. 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.

132. Réaffirmant la décision n° 114 de sa quatre-vingt-unième session (reflétée au paragraphe 114 du document ECE/TRANS/288), le Comité a demandé au secrétariat de continuer à rechercher la coopération entre la CEE et la CESAP afin d'étudier, avec le Bureau du CTI, de nouvelles possibilités d'organiser conjointement des consultations entre les États membres de la CEE et de la CESAP sur la connectivité durable des transports.

D. Projet de rapport annuel sur les activités menées par les organes subsidiaires du Comité en 2020

Document(s) : ECE/TRANS/2021/25.

133. Le Comité a accueilli avec satisfaction le rapport annuel, qui met de nouveau l'accent sur les résultats des travaux du sous-programme Transports ainsi que sur la contribution de ces travaux aux objectifs de développement durable, et a encouragé les États membres et les Parties contractantes à communiquer au secrétariat, dans le cadre des groupes de travail du Comité, selon qu'il conviendra, des informations factuelles sur les incidences des activités actuelles des organes subsidiaires du Comité dans le domaine de l'administration des conventions des Nations Unies intéressant les transports intérieurs, compte tenu des conditions extraordinaires liées à la pandémie de COVID-19 et à ses effets.

XII. Questions diverses. Dates de la session suivante (point 10 de l'ordre du jour)

134. Le Comité a noté que sa quatre-vingt-quatrième session devrait en principe se tenir à Genève du 22 au 25 février 2022.

XIII. Adoption de la liste des principales décisions prises par le Comité à sa quatre-vingt-troisième session (point 11 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/2021/R.2, ECE/TRANS/2021/L.1 et Add.1, document informel n° 8.

135. Le Comité a adopté la liste des principales décisions prises à sa quatre-vingt-troisième session.

XIV. Table ronde du CTI sur les quatre plateformes de la stratégie du Comité, ayant pour thème « Un moment décisif pour la sécurité routière à l'aube de la nouvelle Décennie d'action » (point 12 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/2021/26.

136. Malgré les efforts intenses et soutenus des États Membres, la communauté internationale n'avait pas été en mesure d'atteindre en 2020 l'objectif de développement durable en matière de sécurité routière, comme en témoignait le nombre de personnes tuées et blessées sur les routes dans le monde, qui avait augmenté au lieu de diminuer. La table ronde du CTI a rassemblé les principaux partenaires du monde entier pour un débat stratégique sur le nouveau mode d'action à adopter afin de réaliser des progrès tangibles face à cette crise persistante (ECE/TRANS/2021/26). Pour un rapport concis, voir l'annexe VII.

Annexe I

Résolution ministérielle intitulée « Renforcer la résilience de la connectivité des transports intérieurs dans les situations d'urgence : appel urgent à une action concertée »

Nous, ministres et autres chefs de délégation des Parties contractantes aux conventions des Nations Unies relevant du Comité des transports intérieurs, participant à la quatre-vingt-troisième session du Comité,

Pleinement conscients de la situation d'urgence mondiale d'une ampleur jamais vue en temps de paix qui a été provoquée par la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) et par ses conséquences épidémiologiques et socioéconomiques,

Rappelant les résolutions 74/306 et 74/307 adoptées par l'Assemblée générale le 11 septembre 2020, intitulées respectivement « Action globale et coordonnée face à la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) » et « Une riposte unie face aux menaces sanitaires mondiales : lutter contre la COVID-19 »,

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 tous,

Notant avec inquiétude que des mesures nationales non coordonnées prises aux débuts de la pandémie ont perturbé les chaînes d'approvisionnement et les flux commerciaux et nui à la disponibilité de produits essentiels, dont les denrées alimentaires et les médicaments, créant ainsi une spirale négative qui a sapé la capacité des pays à faire face à la COVID-19 et ralenti leur redressement,

Alarmés par l'incertitude qui continue d'entourer la durée et l'intensité des conséquences de la pandémie,

Constatant que les effets de la pandémie ont transformé les perspectives économiques mondiales et rendent plus difficiles la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030⁶ et la réalisation de ses objectifs,

Convaincus que les faiblesses systémiques révélées par les mesures prises face à la pandémie, notamment l'absence de protocoles et de procédures de grande ampleur convenus pour les situations d'urgence, doivent être réglées d'urgence afin de renforcer l'état de préparation et les capacités de réponse aux menaces futures,

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 contribuer à renforcer sur le plan systémique l'état de préparation aux situations d'urgence et la capacité à y réagir,

Considérant que l'innovation technologique dans les domaines de la dématérialisation des procédures, de l'automatisation des processus et des systèmes de transport intelligents peut renforcer les capacités susmentionnées et contribuer à l'action mondiale en faveur d'un redressement rapide et durable,

Réaffirmant que le Comité des transports intérieurs joue un rôle irremplaçable en tant que plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs,

S'efforçant de contribuer à la fourniture de biens collectifs et de services publics, tant au sein de la région de la Commission économique pour l'Europe qu'en dehors, tout en faisant face aux contraintes et aux défis résultant de la pandémie de COVID-19,

Conscients que tous les changements qui doivent être mis en œuvre pour relever les défis résultant des situations d'urgence actuelles et futures nécessitent un engagement et une

⁶ Résolution 70/1 de l'Assemblée générale, en date du 25 septembre 2015.

contribution à l'échelle mondiale de la part des États Membres qui sont parties contractantes aux conventions des Nations Unies sur les transports relevant de la compétence du Comité,

Décidons :

a) *D'affirmer* notre position commune quant à la nécessité d'une action concertée face aux situations d'urgence actuelles et futures et quant à la mise à profit des transports intérieurs durables en tant qu'outil efficace pour atténuer les effets de ces situations et pour assurer la poursuite de la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et la réalisation de ses objectifs ;

b) *De nous engager* à prendre les dispositions nécessaires pour réduire l'incertitude dans les situations d'urgence et accroître la prévisibilité de mesures mutuellement acceptées ainsi que l'efficacité de leur mise en œuvre ;

c) *De contribuer*, en réponse aux épidémies, à la promotion de solutions techniques et technologiques numériques en matière de transports, avec notamment la poursuite de la dématérialisation des procédures découlant des instruments juridiques des Nations Unies sur les transports, en particulier ceux relatifs à la facilitation des transports et au commerce sans papier ;

d) *D'examiner* les questions relatives à la réorientation du transport de marchandises de la route vers le rail ou la navigation intérieure, lorsqu'une telle réorientation est appropriée et nécessaire, afin d'assurer un fonctionnement ininterrompu des chaînes d'approvisionnement compte tenu des conditions épidémiologiques actuelles et de réduire au maximum les contacts interpersonnels à toutes les étapes du transport, tout en aidant à atteindre les cibles mondiales de réduction des émissions produites par les transports intérieurs ;

e) *De demander* à tous les États de renforcer la résilience de la connectivité et des chaînes d'approvisionnement transfrontières en adhérant aux instruments juridiques sur les transports et en les utilisant davantage ;

f) *De tirer parti* des atouts du Comité, notamment de son pouvoir fédérateur et de ses fonctions de réglementation, ainsi que de son statut de plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs, afin de promouvoir l'adoption d'interventions nationales concertées et de mettre au point d'urgence les connaissances techniques communes qui sont nécessaires pour parvenir à une telle concertation ;

g) *De prier* le Comité, par conséquent, d'accélérer l'élaboration des connaissances et de la base réglementaire nécessaires et de les intégrer dans ses domaines de travail pertinents dans le cadre de la poursuite de la mise en œuvre de sa stratégie à l'horizon 2030⁷ ;

h) *D'inviter* les groupes de travail et les autres organes subsidiaires du Comité à procéder à des échanges de vues sur le transport et le trafic fluviaux, routiers et ferroviaires pendant les pandémies afin de découvrir et de promouvoir les meilleures pratiques dans toute la région de la Commission économique pour l'Europe ;

i) *De mettre en place* une collaboration pratique et des échanges réguliers avec les organes subsidiaires compétents de l'Organisation mondiale de la Santé et du Bureau international du Travail, ainsi qu'avec le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement, en vue de traiter la question de la sûreté, y compris sanitaire, des services de transport et de la sécurité des passagers et du personnel employé dans les transports ;

j) *De demander* à tous les États d'informer le secrétariat du Comité des transports intérieurs, dès que raisonnablement possible, des restrictions aux liaisons de transport causées par des situations d'urgence, afin qu'il soit possible de prévenir ou d'atténuer les effets négatifs des retards et des interruptions du trafic de marchandises et de passagers ;

k) *De prier* le secrétariat d'étudier la possibilité de créer une banque de données sur les meilleures pratiques adoptées et les solutions trouvées en réponse aux situations

⁷ ECE/TRANS/288/Add.2.

d'urgence dans le secteur des transports, sur la base des mesures nationales présentées par les autorités des transports des États membres de la Commission économique pour l'Europe ;

1) *De nous engager* à soutenir, matériellement et sur le fond, l'exécution du mandat énoncé dans la présente résolution, et de prier le secrétariat de faire rapport au Comité des transports intérieurs sur les progrès accomplis en ce sens, à sa quatre-vingt-quatrième session, qui se tiendra en 2022 et marquera le soixante-quinzième anniversaire du Comité.

Annexe II

Liste des pays ayant approuvé la résolution au 25 février 2021

Allemagne	Pays-Bas
Belgique	Philippines
Brésil	Pologne
Bulgarie	Portugal
Espagne	République centrafricaine
Fédération de Russie	Roumanie
Finlande	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
France	Sri Lanka
Guyana	Suède
Hongrie	Suisse
Italie	Turkménistan
Jamaïque*	Turquie
Lettonie	Ukraine
Luxembourg	
Mexique	

* Avec la réserve que pour la Jamaïque, pays en développement, le soutien matériel mentionné dans les décisions (L) de la résolution serait limité.

Annexe III

Débat de haut niveau sur le thème « Retour vers un futur viable : parvenir à une connectivité résiliente pour un redressement et une croissance économique durables après la pandémie de COVID-19 »

I. Introduction

1. Les Ministres des transports de pays d’Afrique, d’Amérique latine, d’Asie, d’Europe et du Moyen-Orient ainsi que 440 participants de plus de 83 pays et les responsables d’organisations du secteur des transports intérieurs se sont réunis lors du débat de politique générale de haut niveau de la quatre-vingt-troisième session du Comité des transports intérieurs (CTI), consacré au thème « Retour vers un futur viable : parvenir à une connectivité résiliente pour un redressement et une croissance économique durables après la pandémie de COVID-19 » (en ligne et dans la salle Tempus 2, Palais des Nations, 23 février 2021, Genève).

II. Ouverture

2. Le Président du CTI, Kristof Schockaert, a ouvert la quatre-vingt-troisième session du Comité.

3. Il y a ensuite eu des déclarations liminaires, prononcées par les intervenants suivants :

- La Secrétaire exécutive de la CEE, Olga Algayerova, qui a ouvert le débat de haut niveau et a officiellement lancé la publication intitulée « Sustainable Transport in the Age of COVID-19 – Practices, Initiatives and Responses: Building pandemic-resilient transport systems » (Transports durables à l’époque de la COVID-19 – Pratiques, initiatives et moyens d’action pour des systèmes de transport résilients face aux pandémies). M^{me} Algayerova a souligné combien la période actuelle était propice pour une action concertée, tout en prenant acte des difficultés provoquées par la COVID-19. Elle a souligné l’importance du rôle que joue le secteur des transports et la place stratégique unique du Comité des transports intérieurs pour ce qui est de conduire la reprise mondiale après la pandémie, tout en renforçant la résilience du système de transport.
- L’Envoyé spécial du Secrétaire général de l’ONU pour la sécurité routière, Jean Todt, qui a appelé l’attention sur les parallèles entre les décès dus à la circulation routière et à la pandémie. Il a salué la volonté politique et le leadership qui avaient été démontrés dans la recherche de solutions à long terme pour le secteur des transports qui permettraient de renforcer la résilience contre les pandémies en s’attaquant aux faiblesses systémiques.
- Le Directeur de la Division des transports durables de la CEE, Yuwei Li, qui a résumé l’action menée par le Comité en vue d’aider à reconstruire en mieux, avec pour point culminant le débat de haut niveau qui ouvrirait la voie à une coopération renforcée pour parvenir à des systèmes de transport plus sûrs, plus efficaces, plus résilients, plus inclusifs et plus durables. Il a également souligné le rôle indispensable des conventions de transport de l’ONU en tant que réponses coordonnées aux urgences.

III. Discours d’orientation

4. Dans son discours d’orientation, la Commissaire européenne à la mobilité et aux transports, Adina-Ioana Vălean, a souligné que les transports étaient essentiels à la reprise économique. Constatant que les mesures d’urgence n’avaient qu’une portée à court terme, elle a souligné la valeur de stratégies à long terme pour parvenir à des systèmes de transport résilients. Elle a établi des parallèles entre la résolution ministérielle et la stratégie de la

Commission européenne ainsi que le pacte vert pour l'Europe. Elle a désigné le soutien au transfert modal, la multimodalité et la transformation numérique comme des piliers importants qui contribueraient également à la réalisation des objectifs climatiques.

IV. Table ronde I : Tirer parti des solutions existantes en matière de connectivité des transports internationaux pour faciliter la croissance et le développement économiques : quelle place pour un renforcement des accords internationaux ?

5. Le débat a été dirigé par le Secrétaire général du Forum international des transports (FIT), Young Tae Kim.

6. Les personnalités suivantes ont pris la parole :

- La Ministre des infrastructures et de la gestion de l'eau du Royaume des Pays-Bas, Cora van Nieuwenhuizen, a souligné l'importance d'une infrastructure de transport international sûre et fiable et le rôle que le Comité des transports intérieurs pouvait jouer pour rendre possible une consultation internationale cruciale en vue d'une reprise durable et d'une connectivité résiliente. Elle a souligné qu'il était important d'assurer une distribution fluide des marchandises tout en assurant le bien-être des chauffeurs routiers. Elle a également pris acte des possibilités qu'offre le progrès technologique si tant est que l'on dispose d'une infrastructure physique fiable. La Ministre a conclu en exprimant son soutien à la résolution ministérielle.
- Le Ministre des infrastructures ukrainien, Vladislav Kryklyi, a dit combien la coopération internationale était importante pour le rétablissement d'une croissance économique durable. Dans cette optique, il a confirmé que l'Ukraine n'avait pas fermé ses frontières au transport international de marchandises. S. E. M. Kryklyi a également fait part du travail accompli par le Ministère des infrastructures de son pays en 2020 pour surmonter les conséquences que les mesures restrictives prises pour contenir la pandémie avaient eu sur l'économie mondiale et l'économie ukrainienne. Le Ministre a conclu en exprimant son soutien à la résolution ministérielle.
- Le Ministre de l'énergie et de l'infrastructure de la Commission économique eurasiatique, Emil Kaikiev, a souligné la pertinence des travaux du Comité pour l'Union économique eurasiatique (UEE), qui utilisait activement l'expérience, les normes et les meilleures pratiques internationales. Il a expliqué que la Commission se concentrait actuellement sur l'application des potentiels de transit et de logistique, la garantie de la connectivité des territoires, la multimodalité des transports, la transformation numérique à grande échelle et la mobilité durable de la population ainsi que les mesures de lutte contre la pandémie. S. E. M. Kaikiev a également attiré l'attention sur la signature des Orientations stratégiques pour le développement de l'intégration économique eurasiatique jusqu'en 2025, qui contribueront à la réalisation des objectifs de développement durable des Nations Unies.
- Le Secrétaire général de l'Organisation mondiale des douanes, Kunio Mikuriya, a souligné l'importance des consultations avec le secteur privé, de la collaboration avec d'autres organisations internationales et de l'utilisation de l'approche non contraignante de manière flexible et agile pour relever les défis posés par la pandémie. M. Mikuriya a également souligné le rôle des douanes dans le soutien à la reprise après la crise par la collaboration, la numérisation et la préparation pour rendre les chaînes d'approvisionnement résilientes et durables. Il a également souligné la nécessité de travailler en étroite collaboration avec le secteur des transports terrestres.
- Le Président de la Fédération routière internationale (IRF), Bill Halkias, a souligné qu'un système de transport multimodal intégré, équitable, sûr, écologique et efficace était la clef de l'accès universel et d'une reprise économique véritablement équitable. M. Halkias a appelé à une action concertée visant à mettre au point un système de transport intégré qui soit résilient et a désigné trois domaines dans lesquels il fallait renforcer la résilience : les infrastructures, les modes d'organisation et les systèmes financiers.

7. Ces déclarations ont été suivies par les interventions de :
- Adrian Covășnianu, Secrétaire d'État au Ministère des transports et de l'infrastructure de la Roumanie ;
 - Klaus Bonhoff, Directeur général du Ministère fédéral allemand des transports et des infrastructures numériques ;
 - Guanyu Li, Directrice générale adjointe du Département de la coopération internationale de la République populaire de Chine ;
 - Jan Hoffmann, Chef du Service de la logistique commerciale de la Division de la technologie et de la logistique de la CNUCED.

V. Table ronde II : Premier ou dernier maillon de l'action face aux situations d'urgence mondiales ? Les conventions internationales relatives aux transports, catalyseurs de la concertation pour l'élaboration de mesures nationales

8. Les débats ont été animés par la Présidente du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports, Els de Wit.

9. Les personnalités suivantes ont pris la parole :
- François Bausch, Vice-Premier Ministre et Ministre de la mobilité et des travaux publics du Luxembourg, qui a souligné combien la dimension internationale était importante pour un petit pays enclavé comme le Luxembourg. Il a alerté l'auditoire sur l'impact énorme qu'avaient eu les mesures prises par d'autres pays et a expliqué que le Luxembourg, au contraire, restait ouvert et demandait une coopération internationale renforcée. Il a ensuite rendu hommage aux accords multilatéraux et au rôle joué par le CTI dans l'action coordonnée.
 - Dmitry Zverev, Secrétaire d'État et Vice-Ministre des transports de la Fédération de Russie, qui a souligné que le système mondial de transport et de logistique était l'un des domaines les plus touchés par la COVID-19, alors que ce secteur revêtait une importance particulière en cas de pandémie. M. Zverev a souligné que la Fédération de Russie avait pris des mesures pour réduire la charge économique pesant sur les entreprises de transport, avait mis en œuvre avec succès l'initiative internationale visant à réorienter les marchandises de la route vers le rail, et avait mis au point et mis en service des centres d'hygiène mobiles pour prévenir la propagation des infections. Il a salué la stabilité du marché du transport routier international tout en constatant que des changements étaient susceptibles de survenir dans le domaine des transports en raison de la pandémie. M. Zverev a rappelé à l'auditoire l'initiative que le Comité avait prise l'année précédente, qui avait permis l'échange de meilleures pratiques. Il a conclu en exprimant son soutien au projet de résolution ministérielle et a demandé que les mesures appropriées soient prises pour sa mise en application.
 - Umberto De Pretto, Secrétaire général de l'Union internationale des transports routiers (IRU), qui a mis en garde contre une vague imminente de faillites dans le secteur du transport routier en raison de la pandémie. Il a ensuite appelé les pays présents à coordonner leurs actions, à ouvrir les frontières et à apporter une aide financière immédiate au secteur du transport routier pour lui permettre de stimuler la reprise.
 - François Davenne, Directeur général de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), qui a fait valoir que la résilience des systèmes de transport dans un environnement de plus en plus incertain dépendrait de leur capacité à se mettre en réseau. Il a souligné que la coordination internationale et la normalisation opérationnelle avaient permis aux chemins de fer d'être une épine dorsale efficace et durable pendant la pandémie. Il a également signalé à l'auditoire que la nouvelle normalité qui se profilait à l'horizon obligerait chacun à anticiper des changements majeurs dans les attentes et les représentations associées à la mobilité.

10. Les intervenants de haut niveau suivants ont ensuite pris la parole :
- Annadurdy Kosayev, Vice-Ministre, Agence des transports maritimes et fluviaux du Turkménistan ;
 - Marcelo Sampaio Cunha Filho, Vice-Ministre, Ministère des infrastructures du Brésil.
11. En raison de contraintes de temps, quatre interventions de haut niveau prévues n'ont pas pu être faites. Les présentations de la Secrétaire générale de Polis, Karen Vancluysen ; de Michael Christides, Secrétaire général de l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (CEMN) ; du Secrétaire général de TRACECA, Asset Assavbayev ; et de la Secrétaire générale de l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF), Theresia Hacksteiner, seront publiées sur le site Web de la CEE.

VI. Adoption de la résolution ministérielle intitulée « Renforcer la résilience de la connectivité des transports intérieurs dans les situations d'urgence : appel urgent à une action concertée »

12. À la fin de la session, les ministres et chefs des délégations des Parties contractantes ont été invités à appuyer la résolution ministérielle du CTI intitulée « Renforcer la résilience de la connectivité des transports intérieurs dans les situations d'urgence : appel urgent à une action concertée ». À l'issue du débat de haut niveau, 28 pays ont approuvé la résolution ministérielle.

Annexe IV

Manifestation parallèle sur le thème « Durabilité des transports et de la connectivité du commerce dans la région de la mer Caspienne à l'ère des pandémies »

I. Introduction

1. Cette manifestation parallèle a eu lieu le 24 février 2021 de 13 h 15 à 14 h 45 et a été organisé conjointement par la Mission permanente du Turkménistan auprès de l'Office des Nations Unies à Genève, l'UN-OHRLS et la CEE.

II. Ouverture

2. La manifestation parallèle a été ouverte par S. E. M. Atageldi Haljanov, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire, Représentant permanent du Turkménistan, et la Secrétaire exécutive de la CEE et Secrétaire générale adjointe de l'ONU, Olga Algayerova.

III. Table ronde

3. Les débats ont été animés par S. E. M. Haljanov, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire, Représentant permanent du Turkménistan.

4. Les intervenants ont débattu de l'unification et de la cohésion du secteur de la logistique du transport, des corridors de transit multimodal durables et de la future coopération internationale dans ces domaines.

5. Des déclarations ont été faites par :

- Fekitamoeloa Katoa 'Utoikamanu, Secrétaire général adjointe de l'ONU et Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement ;
- Umberto de Pretto, Secrétaire général de l'IRU ;
- Annadurdy Kosayev, Vice-Président de l'agence Türkmendeňizderýaýollary (Transport maritime et fluvial turkmène) du Turkménistan ;
- Vaqif Sadiqov, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire, Représentant permanent de la République d'Azerbaïdjan ;
- Nasir Ahmad Andisha, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire et Représentant permanent de la République islamique d'Afghanistan ;
- Yuwei Li, Directeur de la Division des transports durables de la CEE ;
- Maika Oshikawa, Directrice de la Division des adhésions de l'OMC ;
- Dmitry Godunov, Coordonnateur régional SYDONIA de la CNUCED pour l'Asie centrale et l'Europe de l'Est.

6. Les débats avaient pour but non seulement de restaurer le dynamisme économique compte tenu de la pandémie, mais aussi de saisir l'occasion de construire un avenir plus équitable, inclusif et durable.

7. La manifestation parallèle a rassemblé un public de décideurs nationaux clés dans le domaine des transports et de représentants d'organisations internationales.

IV. Conclusions

8. La manifestation parallèle a contribué à une meilleure compréhension de la coopération internationale dans le secteur des transports, ainsi que du rôle et du potentiel de la connectivité des transports et du commerce pour une région enclavée telle que la région de la mer

Caspienne, et des instruments susceptibles de renforcer l'interconnectivité, en particulier dans le contexte des pandémies, tels que les outils découlant des conventions de l'ONU.

Annexe V

Rapport du Président sur la onzième Réunion réservée aux représentants des États avec la participation des Présidents des organes subsidiaires du Comité

I. Introduction

1. La onzième réunion s'est tenue le 23 février 2021.
2. Vingt-quatre 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 s'est concentrée sur la mise en œuvre de la stratégie du CTI jusqu'en 2030 ainsi que sur la promotion de la coopération entre les autorités de transport dans les situations d'urgence de nature transnationale.
4. On trouvera dans la présente annexe le résumé des points de vue exprimés et les conclusions tirées de la réunion.

II. Mise en application de la stratégie du CTI à l'horizon 2030

A. État d'avancement et prochaines étapes

5. Le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/2021/3 qui donne des précisions sur l'état d'avancement de la mise en application de la stratégie du CTI et propose des mesures destinées à la faire progresser. L'état d'avancement et les étapes futures ont été détaillés dans ce document, conformément aux tâches découlant de la stratégie et 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 secrétariat a proposé de suivre un cycle annuel pour le suivi des progrès et la mise à jour des étapes futures, le cas échéant.
8. Le Comité s'est félicité de la préparation du document et en a discuté.
9. Sur la base de ses délibérations, le Comité **s'est félicité** de l'organisation de la onzième Réunion réservée aux représentants des gouvernements avec la participation des Présidents de ses organes subsidiaires, c'est-à-dire la réunion à participation limitée aux gouvernements, portant sur la mise en œuvre de sa stratégie à l'horizon 2030. Il a également **décidé** que le débat serait résumé dans une note du Président qui, après approbation par les participants à la session restreinte, serait jointe en annexe à son rapport.
10. Il **s'est félicité** des travaux d'harmonisation menés par ses groupes de travail concernant sa stratégie à l'horizon 2030, conformément aux décisions prises à ses quatre-vingt-unième et quatre-vingt-deuxième sessions, et **a décidé** :
 - a) D'**inviter** les groupes de travail à mettre en œuvre les prochaines étapes pour progresser dans l'application de la stratégie, avec le soutien du secrétariat ;
 - b) D'**inviter** le secrétariat à suivre la mise en œuvre des prochaines étapes, telles qu'approuvées, et à faire le point, avant la quatre-vingt-quatrième session, sur les progrès accomplis ;
 - c) De **demander** au secrétariat, s'il ressort des activités de suivi que des modifications doivent être apportées aux prochaines étapes, de proposer de telles modifications, selon qu'il conviendra et en consultation avec les groupes de travail et le

Bureau, de sorte que la mise en œuvre de la stratégie puisse progresser de façon continue à l'avenir ;

d) De **demander** au secrétariat d'étudier les possibilités de renforcer les synergies entre le CTI et les autres comités sectoriels ainsi que leurs organes subsidiaires et de **faire rapport** sur les solutions possibles pour examen par le CTI à sa quatre-vingt-quatrième session.

B. Plan d'action du CTI pour le renforcement des capacités – première année

11. L'un des premiers objectifs fixés par la Stratégie du CTI était de mettre au point le plan d'action du Comité des transports intérieurs pour le renforcement des capacités (2020-2025) qui avait été adopté à la session de l'année précédente. Basé sur la Stratégie du CTI à l'horizon 2030, ce plan d'action prend en compte la stratégie de coopération technique de la CEE. Il met à jour les principes généraux afin d'aider concrètement les pays.

12. Le Comité **a été informé** des activités en cours dans le cadre de l'application de son plan d'action pour le renforcement des capacités en abordant chacun des quatre groupes d'activités stratégiques du plan d'action, à savoir la sensibilisation ; renforcement des capacités ; recherche de synergies ; suivi et évaluation.

III. Lutte contre la COVID-19

13. Le Comité **a pris connaissance** d'un rapport (publié sous la cote ECE/TRANS/2021/4) établi par le secrétariat avec la contribution du groupe consultatif pluridisciplinaire informel des réactions des transports à la pandémie de COVID-19 afin d'en examiner les principales recommandations et **approuver** les éventuelles mesures à prendre.

14. Le Comité avait demandé au secrétariat, à sa quatre-vingt-deuxième session, de mener les recherches nécessaires sur les dispositions des cadres existants et sur les nouveaux domaines de travail à explorer pour promouvoir la coopération entre les autorités des transports aux fins de la lutte contre les effets des situations d'urgence internationales telles que les épidémies et les pandémies.

15. Ces informations avaient été présentées au Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) pour examen et suite à donner.

16. Le Président du WP.5 a informé le Comité de certains des travaux importants réalisés par le Groupe de travail pour aider à formuler des réponses efficaces à la COVID-19 en matière de politique des transports.

17. Le groupe consultatif pluridisciplinaire informel des réactions des transports à la crise de la COVID-19 a été créé et s'est réuni deux fois en ligne en 2020.

18. Sur la base de ces délibérations, le Comité **a pris acte** du rapport établi par le secrétariat à la lumière des contributions du groupe consultatif pluridisciplinaire informel des réactions des transports à la crise de la COVID-19 (ECE/TRANS/2021/4) et **examiné** ses principales recommandations.

19. Accueillant avec satisfaction les recherches sur les cadres existants et les nouveaux domaines de travail requis en ce qui concerne la lutte contre les effets des situations d'urgence de nature transfrontière, y compris les épidémies et les pandémies, et prenant en considération les principales recommandations du rapport établi à ce sujet (ECE/TRANS/2021/4), le Comité **a décidé d'approuver** les prochaines étapes suivantes :

a) **Renforcer la participation** des groupes de travail du CTI à l'établissement des publications et des documents analytiques élaborés conformément aux plans de travail du CTI et de ses organes subsidiaires ;

b) **Prolonger** dans le cadre du WP.5 les travaux du groupe consultatif pluridisciplinaire informel des réactions des transports à la crise de la COVID-19 ;

c) **Approfondir** la coopération entre les groupes de travail et entre le CTI et des institutions spécialisées du système des Nations Unies, notamment l'OMI et l'OACI, afin de contribuer à une meilleure coordination de l'exécution du programme de travail et à une interopérabilité accrue.

Annexe VI

Résolution sur le renforcement du transport intermodal de marchandises

Résolution n° 268 (adoptée par le CTI le 25 février 2021)

Le Comité des transports intérieurs,

Rappelant son rôle, tel qu'énoncé dans sa stratégie jusqu'en 2030, de plateforme des Nations Unies pour la promotion d'une connectivité et d'une mobilité durables par les transports intérieurs régionaux et interrégionaux, et, à ce titre, *mettant en avant* les travaux sur la connectivité et la mobilité durables par les infrastructures intermodales intégrées,

Conscient de la contribution que les transports intérieurs, dans leur transition vers la durabilité, apportent à la réalisation des objectifs de développement durable,

Sachant que le transport intermodal de marchandises contribue dans une large mesure à une plus grande viabilité du secteur du fret et, à cet égard, *constatant* la nécessité d'accroître la part de marché du transport intermodal dans ledit secteur,

Conscient de l'importance de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (Accord AGTC) et du Protocole concernant le transport combiné par voie navigable à l'Accord AGTC, ainsi que de la contribution de ces instruments juridiques à une plus grande efficacité et une plus grande attractivité du transport intermodal international de marchandises pour les clients de la région de la CEE,

Sachant gré au Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de promouvoir le transport intermodal et de soutenir son développement par l'élaboration d'orientations ou de guides,

Constatant une plus grande résilience du transport intermodal de marchandises face aux situations d'urgence telles que celle liée à la pandémie de COVID-19,

Souhaite renforcer encore le transport intermodal de marchandises dans la région de la CEE, et pour ce faire :

Invite les États membres de la CEE à adhérer à l'AGTC, ou à son Protocole, s'ils ne l'ont pas déjà fait,

Encourage les Parties contractantes à ces deux instruments juridiques à renforcer leur mise en œuvre et, ce faisant, à mettre à jour s'il y a lieu les plans coordonnés de développement et d'exploitation des réseaux intermodaux prévus dans les instruments et à les mettre en application au moyen de programmes d'investissement nationaux,

Invite les Parties contractantes à établir, par l'intermédiaire du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique, un mécanisme permettant de suivre la mise en service de réseaux intermodaux efficaces conformément aux dispositions des instruments juridiques, en accordant une attention particulière au respect de l'environnement dans le domaine de la logistique,

Invite également les Parties contractantes à désigner un réseau intermodal principal dans les deux instruments, ainsi qu'à définir des procédures spéciales pour les activités sur ce réseau principal dans les situations d'urgence, y compris les pandémies,

Prie les Parties contractantes et les autres États membres de la CEE, sous les auspices du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique, d'accroître l'interopérabilité des données, pour améliorer la transparence, et l'intégration des réseaux, dans le but de mieux regrouper les services de transport de marchandises, et d'examiner les moyens d'introduire dans l'Accord AGTC les dispositions relatives à l'interopérabilité des données,

Propose que les Gouvernements des États membres de la CEE intéressés conviennent, dans le cadre du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique, d'objectifs appropriés pour la part de marché du transport intermodal dans le secteur du fret et élaborent

un plan pour atteindre ces objectifs, consistant par exemple à donner la priorité sur le réseau ferroviaire aux trains de marchandises effectuant des transports intermodaux internationaux,

Encourage le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique à contribuer à l'accélération de l'automatisation dans le transport intermodal et, à ce titre, à élaborer un guide des meilleures pratiques relatives à l'automatisation dans le secteur,

Invite en outre le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique à envisager de soutenir des réseaux de collaboration en vue de planifier les activités de transport avec souplesse et d'intégrer les modes de transport, et pour renforcer la position du secteur du transport intermodal,

Suggère au Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique d'appuyer les efforts de numérisation des documents de transport,

Prie le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique, avec l'appui du secrétariat de la CEE, de rendre compte d'ici à cinq ans des progrès accomplis en ce qui concerne les questions ci-dessus.

Annexe VII

Table ronde du CTI sur les quatre plateformes de la stratégie du Comité, ayant pour thème « Un moment décisif pour la sécurité routière à l'aube de la nouvelle Décennie d'action » (point 12 de l'ordre du jour)

I. Introduction

1. La table ronde a eu lieu sous forme hybride le 26 février 2021 de 10 heures à 12 heures (heure d'Europe centrale).
2. Elle avait pour objet de réunir les principales parties prenantes pour une discussion stratégique sur le nouveau plan d'action nécessaire pour réaliser des progrès mesurables dans la lutte contre la crise persistante de la sécurité routière mondiale. En effet, la communauté internationale n'avait pas été en mesure d'atteindre avant 2020 la cible 3.6 des objectifs de développement durable en matière de sécurité routière, qui consiste à réduire de moitié le nombre de décès et de blessures dus aux accidents de la route, malgré les efforts soutenus et constants des États Membres. Loin de diminuer, ce nombre ne cesse de croître.
3. Néanmoins, trois jalons importants avaient été franchis au cours de l'année 2020 dans les travaux sur la sécurité routière à l'échelle mondiale, à savoir : a) la Déclaration de Stockholm ; b) l'adoption par le CTI des Recommandations concernant l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière ; c) l'adoption par l'Assemblée générale de la résolution 74/299 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale. Ces jalons avaient été au centre des délibérations.

II. Ouverture

4. La table ronde a été ouverte par Jean Todt, l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière, et Olga Algayerova, la Secrétaire exécutive de la CEE et Secrétaire générale adjointe de l'ONU.
 - M. Todt a souligné que le besoin de mobilité n'avait pas disparu pendant la pandémie et ne disparaîtrait pas après, tout en soulignant que les modèles et les demandes de mobilité pouvaient être très différents. Il a affirmé que le rétablissement de la confiance des consommateurs, la garantie de la sécurité de tous les usagers de la route et la poursuite de la mise en place d'une mobilité durable en tant qu'option viable et attrayante seraient la clef du retour à une meilleure situation dans le secteur de la mobilité. Il a rappelé à l'auditoire les cibles des objectifs de développement durable et a souligné les possibilités que la reprise après la COVID-19 permette de construire un système résilient, sûr et durable d'options de transport qui s'adaptent et évoluent pour refléter les réalités de notre monde en mutation.
 - M^{me} Algayerova a félicité l'ONU et les États membres d'avoir activement promu la notion de sécurité routière, tout en reconnaissant qu'il restait beaucoup à faire et elle avait souligné qu'il fallait adopter une perspective différente. Elle a opposé l'attention limitée accordée à la sécurité routière dans le monde à la réussite de l'approche mise en œuvre dans la région de la CEE grâce aux conventions de l'ONU sur la sécurité routière. Elle a conclu en demandant instamment que le plan d'action pour la nouvelle décennie mène à des actions dans certains pays et, dans d'autres, à des actions plus intelligentes.

III. La Déclaration de Stockholm

5. La Déclaration de Stockholm sur la poursuite de la collaboration internationale dans le domaine de la sécurité routière à l'horizon 2030 adoptée à la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière (à Stockholm, les 19 et 20 février 2020) a constitué le premier jalon des efforts faits par la communauté mondiale et l'ONU pour relever les lacunes et remédier à la crise persistante de la sécurité routière mondiale.

6. Après ce premier jalon, Etienne Krug, Directeur des déterminants sociaux de la santé à l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) est revenu sur les résultats de la Conférence ministérielle. Il a souligné que la Déclaration de Stockholm était un engagement fort et novateur qui s'appuyait sur ce qui fonctionnait déjà, mais qui mettait également l'accent sur une approche systémique et un transfert modal. Il a conclu son intervention en reconnaissant que les réunions ne résoudre pas tout mais qu'elles étaient des événements clés qui permettaient de susciter l'engagement politique en faveur de la sécurité routière nécessaire pour atteindre les objectifs ambitieux fixés dans la Déclaration.

IV. Table ronde 1 : amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière

7. Les débats ont été animés par Luciana Iorio, Présidente du WP.1.

8. La première table ronde a examiné le deuxième jalon franchi en 2020 en matière de sécurité routière, à savoir l'adoption par le CTI des Recommandations concernant l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière (1^{er} avril 2020), qui fournissent des lignes directrices actualisées aux États Membres sur la manière de renforcer leurs systèmes de gestion de la sécurité routière.

9. Des déclarations ont été faites par :

- Cora van Nieuwenhuizen, Ministre des infrastructures et de la gestion de l'eau du Royaume des Pays-Bas, qui a constaté que la pandémie avait modifié la mobilité, réduisant la circulation et contribuant à faire baisser le nombre d'accidents. S. E. M^{me} van Nieuwenhuizen a également souligné que le passage à des modes de transport individuels posait de nouveaux défis pour la sécurité routière aux Pays-Bas et dans le monde. Elle a souligné les possibilités que les technologies numériques apportaient pour le trafic routier, ainsi que les défis qu'elles représentaient. La Ministre a conclu en exprimant son soutien à la coopération internationale en matière de sécurité routière.
- Matthew Baldwin, Coordonnateur de l'Union européenne pour la sécurité routière, qui a souligné la nécessité de mesures nationales visant à améliorer la sécurité routière par des éléments législatifs et à atteindre les objectifs fixés au niveau international. Il a souligné que l'Union européenne fournissait une législation en matière de sécurité routière, des indicateurs clés de performance et un examen rigoureux par les pairs pour améliorer les performances nationales. Il a attiré l'attention sur la nécessité de tirer des enseignements des erreurs et des réussites. Il a enfin ajouté que l'Union européenne souhaitait également apporter son aide en dehors de la région.
- Yuwei Li, Directeur de la Division des transports durables de la CEE, qui a souligné l'importance d'une conceptualisation des systèmes de sécurité telle que préconisée dans les Recommandations du Comité des transports intérieurs concernant l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière. Il a illustré les liens entre les différents piliers et domaines de la matrice du système national de sécurité routière et a montré comment les Recommandations pouvaient aider les gouvernements à concevoir des mesures mieux adaptées, plus systématiques et plus efficaces pour améliorer les performances de leurs pays en matière de sécurité routière. La logique qui sous-tend les Recommandations est qu'agir sur un seul pilier ou domaine ne peut suffire pour parvenir à la réduction souhaitée du nombre de décès et de blessures imputables aux accidents de la route, mais qu'ils doivent être abordés de manière combinée et continue.

- Rob McInerney, Directeur général de l'iRAP, qui a souligné l'approche globale harmonisée adoptée par l'iRAP. Il a défini deux objectifs principaux, la sécurité des nouvelles routes et celle des routes existantes. Il a souligné l'importance du classement par étoiles des nouveaux projets routiers et de la détermination de l'état des routes existantes. Il a souligné que des célébrations étaient essentielles pour rassembler les parties prenantes et que les succès doivent être rendus visibles pour accélérer les progrès dans le monde entier. Il a conclu en saluant l'importance d'un soutien réglementaire international qui permet d'aboutir à un cadre harmonisé mondial.

V. Table ronde 2 : La résolution 74/299 de l'Assemblée générale et les prochaines étapes de la deuxième décennie

10. Cette table ronde a également été animée par Luciana Iorio, Présidente du WP.1.
11. La deuxième table ronde a examiné le troisième jalon franchi en 2020 en matière de sécurité routière, à savoir l'adoption par l'Assemblée générale de la résolution A/RES/74/299 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale (31 août 2020), par laquelle l'Assemblée a lancé la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) et appelé à l'élaboration d'un plan d'action pour la deuxième Décennie définissant des objectifs et cibles ambitieux.
12. Des déclarations ont été faites par :
 - Nhan Tran, Chef du Groupe de la sécurité et de la mobilité de l'OMS, qui a fait le point sur les travaux entrepris par les commissions régionales de l'ONU et l'OMS pour élaborer le plan d'action mondial pour la sécurité routière pour la deuxième Décennie d'action. Il a souligné la faisabilité de l'objectif de 50 %, l'importance de la mise en contexte et de l'amélioration continue, ainsi que le rôle que les autres secteurs ont à jouer dans le renforcement de la sécurité routière. Il a aussi souligné combien il était important de disposer d'une gouvernance et d'un partenariat efficaces pour rendre possible une synergie entre les différentes solutions qui permettraient d'atteindre l'objectif.
 - Dmitry Mitroshin, Chef du Centre scientifique pour la sécurité routière de la Fédération de Russie, qui a présenté aux participants l'approche adoptée par la Fédération de Russie pour améliorer la sécurité routière aux niveaux national et international. Il a pris acte de la nécessité d'une nouvelle approche, constatant que la pandémie avait modifié la mobilité, avec une augmentation de la micro-mobilité et une baisse de la fréquentation des transports publics, ce qui remettait en cause certains acquis en matière de sécurité routière comme de développement durable. Il a dit combien il était important de tirer les leçons de la première Décennie et d'inclure de plus en plus la communauté scientifique pour atteindre les cibles de la deuxième Décennie. Enfin, il a demandé que les ressources du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière soient utilisées de manière responsable.
 - Moctar El Hacene, Directeur de la Division de l'intégration et du développement économiques de la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO) et Président du Comité directeur du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière a alerté les participants sur l'ampleur de l'insécurité routière dans les pays de la région arabe, aussi bien à faible qu'à fort revenu. Il a relevé deux priorités régionales pour l'amélioration de la sécurité routière, à savoir trouver des solutions novatrices et mettre sur pied un observatoire arabe de la sécurité routière. Il a conclu sa déclaration en exprimant le ferme engagement de la CESAO à travailler collectivement au niveau international.
 - Weimin Ren, Directeur de la Division des transports de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), qui a communiqué la perspective de la CESAP sur le plan d'action mondial pour la deuxième Décennie d'action et rendu compte de sa participation aux travaux s'y rapportant. Il a exprimé son appui au concept de gouvernance de la sécurité routière, à l'approche systématique, au projet

de plan d'action fondé sur l'analyse des faits et au Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière. Il a mis en exergue le fait que la CESAP servait d'enceinte pour le renforcement de la volonté politique et permettait d'examiner les conditions propres à chaque région, de mettre en service un observatoire et de favoriser la coopération mondiale.

- Rakesh Sharma, Président de l'Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), a souligné que la sécurité routière était une question existentielle pour les constructeurs automobiles, non seulement en tant qu'obligation envers la société mais aussi d'un point de vue commercial. Il a souligné combien il était essentiel de trouver une solution globale qui intègre la machine, le conducteur et l'environnement. Il a conclu son intervention en exprimant la volonté des fabricants d'être partie intégrante de l'élaboration d'une telle solution.

VI. Conclusions et recommandations

13. La table ronde a contribué à faire comprendre que, si la pandémie avait modifié la mobilité et les défis qui s'y rapportent en matière de sécurité et de durabilité, elle offrait également la possibilité d'ouvrir une nouvelle perspective pour l'amélioration de la sécurité routière dans le monde.

14. Les délibérations ont également mis en relief l'importance pour l'amélioration de la sécurité routière des instruments internationaux tels que la Déclaration de Stockholm, les Recommandations du Comité des transports intérieurs concernant l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière, la résolution 74/299 de l'Assemblée générale, et le Plan d'action mondial pour la deuxième Décennie d'action.
