



Conseil économique et social

Distr. générale
15 décembre 2015
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Soixante-dix-huitième session

Genève, 23-26 février 2016

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

Projet de rapport annuel sur les activités menées par les organes subsidiaires du Comité en 2015

Rapport de la Division des transports durables de la CEE pour l'année 2015

Note du secrétariat

Depuis 2013, le secrétariat établit chaque année un rapport qui n'est pas seulement une contribution au rapport annuel de la Commission économique pour l'Europe (CEE), mais qui est aussi un résumé à part entière des réalisations du Comité des transports intérieurs (le Comité) de la CEE et du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques du Conseil économique et social.

Étant donné que les réunions des organes subsidiaires du Comité ainsi que ceux du Comité d'experts du Conseil ont lieu vers la fin de chaque année, le projet de rapport annuel transmis aux services de traduction en décembre est susceptible d'être modifié. Le secrétariat s'efforce toutefois de présenter un projet aussi complet que possible. Une version complète du rapport, comprenant des photographies, sera présentée à la session annuelle du Comité sous la forme d'un document informel.

Établir un rapport annuel destiné à des spécialistes est aussi un processus d'apprentissage, dans lequel les vues et observations du Comité sont les bienvenues. Le Comité est notamment invité à :

- Donner son avis sur le fond ainsi que sur la présentation des sujets traités, des résultats obtenus et des défis à relever, entre autres;
- Donner des conseils sur la manière d'améliorer la diffusion de ces résultats ainsi que sur l'utilisation future de ce rapport.



I. Introduction

1. Le sous-programme Transports de la Commission économique pour l'Europe (CEE) de l'ONU assure les services de secrétariat du Comité des transports intérieurs et du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques du Conseil économique et social ainsi que de leurs organes subsidiaires. Le Comité des transports intérieurs est un organe intergouvernemental de l'ONU unique en son genre, dont l'objectif principal est de développer les transports intérieurs d'une manière sûre, efficace et respectueuse de l'environnement.

2. La fonction première du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires est d'administrer les 58 conventions, accords et autres instruments juridiques de l'ONU qui forment le cadre juridique international applicable aux transports intérieurs. Sont concernés les transports routier, ferroviaire, fluvial et intermodal, ainsi que le transport des marchandises dangereuses et la construction de véhicules. Les activités du Comité consistent en débats d'orientation et en travaux de réglementation et d'analyse ainsi que de renforcement des capacités et d'assistance technique. Ses décisions ont une incidence directe sur la vie quotidienne des personnes et des entreprises dans le monde entier.

3. L'année 2015 a été importante pour l'ONU, car ses 193 États Membres ont adopté un programme de développement durable, y compris 17 objectifs de développement durable visant à éradiquer la pauvreté, à créer plus d'égalité au niveau mondial et à améliorer les conditions de vie partout dans le monde. Ce nouveau programme, intitulé « Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030 », est un résultat du Sommet sur le développement durable qui s'est tenu du 25 au 27 septembre au Siège de l'ONU à New York. Les pays y ont adopté officiellement ce nouveau programme historique, en s'attachant à la durabilité sur les plans environnemental, économique et social afin de garantir que tout succès obtenu dans ce cadre le soit pour longtemps.

4. Le Comité des transports intérieurs et la Division des transports durables de la CEE, qui ont toujours été à la pointe du développement durable dans les transports, se sont félicités de ce nouveau programme et l'ont pleinement adopté. En conséquence, un grand nombre des activités de base en 2015 ont été consacrées à la promotion des transports et des déplacements durables. La Division elle-même, afin de mieux mettre en valeur l'accent sur la durabilité qu'elle avait commencé à mettre en pratique depuis plusieurs années, a été renommée Division des transports durables.

II. Résultats obtenus en 2015

5. En 2015, une grande partie des travaux préparatoires relatifs aux transports durables ont porté leurs fruits et il en sera rendu compte dans le présent rapport. Ici seront énumérées brièvement quelques-unes des réalisations qui seront décrites plus en détail dans les sections correspondantes.

6. Pour commencer, le débat de politique générale de la soixante-dix-septième session du Comité des transports intérieurs, tenue en février 2015, a été consacré à « repenser les transports urbains et la mobilité durables pour relever les défis d'une nouvelle ère ». Au cours de cette session a été soulignée la nécessité d'intégrer ces questions aux objectifs de développement durable. La durabilité des transports est en effet au cœur de ces objectifs.

7. Une étude relative aux « Modes de déplacements urbains et transports publics durables dans les villes capitales de la région de la CEE », qui a fait l'objet d'une

publication ultérieure en 2015, a été proposée au Comité des transports intérieurs pour alimenter son débat de politique générale. Cette étude porte sur les systèmes de transports collectifs de 36 villes capitales de pays membres de la CEE, qu'elle compare en faisant ressortir leurs différences en matière de bonnes pratiques et de niveau de réussite. Elle étend les connaissances disponibles et fait connaître les enseignements tirés de ces villes, tout en attirant l'attention sur diverses caractéristiques des systèmes qui peuvent nécessiter des modifications afin de rendre ceux-ci plus durables.

8. Le troisième objectif de développement durable est ainsi formulé : « Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge ». Réduire de moitié le nombre de morts sur les routes d'ici à 2020 fait partie de cet objectif. La sécurité routière est l'un des sujets sur lesquels le Comité des transports intérieurs a fait de grands progrès depuis de nombreuses années. En préparation de l'examen à mi-parcours de la Décennie d'action pour la sécurité routière qui a eu lieu en novembre 2015 à Brasília, le secrétariat a établi un rapport d'exécution intitulé « Ensemble vers la sécurité routière avec la CEE ». Afin d'appuyer le progrès des connaissances en matière de politiques de sécurité routière et en s'appuyant sur la réussite du projet ForFITS, le projet SafeFITS a commencé en 2015. Ce projet, qui est décrit en détail dans la section relative à la sécurité routière, sera pour les décideurs un outil qui leur permettra de prendre des décisions plus averties en matière de politique de sécurité routière en leur présentant une projection des effets des différentes mesures en matière de sécurité routière.

9. Un événement important s'est produit par ailleurs en ce qui concerne la mission consistant à mettre en avant les questions de sécurité routière. En avril 2015, le Secrétaire général de l'ONU a nommé M. Jean Todt son Envoyé spécial pour la sécurité routière. Dans le même temps, il a été décidé que le secrétariat de l'Envoyé spécial serait hébergé au sein de la CEE. Ce secrétariat, financé par des ressources extrabudgétaires, a commencé à fonctionner en décembre 2015. Entre-temps, la Division des transports durables a fourni à l'Envoyé spécial un appui technique et administratif.

10. Le fait marquant de l'année a été la publication d'une étude mondiale sur les transports durables, intitulée « Les transports au service du développement durable – Le cas des transports intérieurs » et réalisée sous la direction de la CEE en partenariat avec les quatre autres commissions régionales de l'ONU, l'Union internationale des transports routiers (IRU) et l'Union internationale des chemins de fer (UIC). Cette étude, qui traite des effets environnementaux, sociaux et économiques des politiques de transport intérieur menées sur tous les continents, est la plus complète en son genre.

11. Les publications relatives au transport de marchandises dangereuses et au Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques continuent de faire partie des meilleures ventes de publications de l'ONU, et l'édition de 2015 de l'ADR a constitué la deuxième meilleure vente à l'échelle de l'ensemble du système des Nations Unies.

III. Transport et environnement

12. Dans le cadre de la coopération entre la Division des transports durables et la Division de l'environnement de la CEE dans le cadre des études de performance environnementale (EPE), le personnel de la Division a été activement impliqué dans la préparation, les enquêtes et la rédaction d'une étude sur le secteur des transports de la Géorgie et du Bélarus à l'occasion de la troisième EPE de ces deux pays. Une troisième EPE est en cours concernant le Tadjikistan. Tous les modes et tous les types

de transport (passagers et fret, y compris le transport de marchandises dangereuses) sont traités dans les chapitres de cette étude. L'analyse du secteur des transports se conclut par une section dans laquelle figurent les conclusions et recommandations adressées aux autorités nationales. Les rapports des EPE sont adressés principalement aux responsables gouvernementaux, aux institutions financières internationales, aux organisations intergouvernementales et non gouvernementales, à la société civile, aux chercheurs et aux entreprises.

Projet pour les futurs systèmes de transport intérieur (projet ForFITS)

13. À la faveur de la réussite de la phase financée par le Compte de l'ONU pour le développement en 2014, le développement du projet ForFITS a été poursuivi. Au cours de l'année écoulée, des pays l'utilisant comme un outil politique ont participé aux activités s'y rapportant, parmi lesquelles on peut mentionner le développement de nouvelles applications du projet.

14. Un projet financé par Environnement Canada a commencé à étudier la possibilité d'étendre le projet ForFITS aux engins mobiles non routiers tels que les tracteurs agricoles.

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

15. En 2015, un des domaines dans lesquels le Comité a été le plus actif a été l'appui aux gouvernements en vue d'atténuer les effets négatifs des transports sur l'environnement au moyen du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE).

16. Le fait marquant de l'année 2015 pour le PPE-TSE a été l'invitation qu'il a reçue des ministres des transports de l'Union européenne au titre de son savoir-faire en matière de promotion des modes de déplacement actifs et en particulier de la pratique du vélo. Le PPE-TSE a été explicitement mentionné dans la Déclaration ministérielle de Luxembourg sur la « Bicyclette comme mode de transport respectueux du climat et de l'environnement », en raison de ses travaux relatifs à l'élaboration d'un plan directeur paneuropéen sur la pratique du vélo.

17. La course de relais du PPE-TSE a été relancée à Paris en tant que l'un des principaux mécanismes de mise en œuvre de la Déclaration de Paris sur la santé, les transports et l'environnement. Du 10 au 12 septembre 2015 se sont déroulés l'atelier et la course de relais annuels du PPE-TSE à Irkoutsk (Fédération de Russie) sur le thème de l'« Amélioration des modes de déplacement urbains durables respectueux de la santé et de l'environnement ». Au cours de l'atelier, qui a attiré plus de 200 participants de 12 pays, a été évoquée la possibilité d'effectuer une analyse des incidences environnementales et sanitaires des transports en milieu urbain.

18. Lors du colloque annuel de 2015 du PPE-TSE, organisé sur le thème : « Réduire les émissions de polluants liées aux transports pour mieux respecter l'environnement et la santé humaine », ont été abordés les difficultés rencontrées et les meilleures pratiques en matière de réduction des émissions nocives du secteur des transports (gaz à effet de serre, polluants atmosphériques et bruit). Les participants ont débattu de manière approfondie la façon dont la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques liées aux transports pourrait conduire à mieux respecter l'environnement et la santé humaine, conformément au troisième objectif prioritaire de la Déclaration de Paris. Les résultats du colloque seront présentés à la huitième

Conférence ministérielle « Un environnement pour l'Europe », qui se tiendra à Batoumi (Géorgie) du 8 au 10 juin 2016.

IV. Activités d'analyse et publications connexes

A. Publication « Les transports au service du développement durable – Le cas des transports intérieurs »

19. Le fait marquant de l'année a été la parution de la publication intitulée « Les transports au service du développement durable – Le cas des transports intérieurs ». Cette publication offre, en ce qui concerne les modes de transports intérieurs, une vue équilibrée et comparative des progrès accomplis et des défis à relever pour effectuer la transition vers des transports durables au niveau mondial.

20. Cette publication est équilibrée, car elle reconnaît que les transports produisent des externalités négatives, tout en étant une condition *sine qua non* du développement social et économique. Elle est aussi comparative, car elle rassemble les expériences cumulées des cinq commissions régionales de l'ONU et d'acteurs d'envergure mondiale tels que l'Union internationale des transports routiers (IRU) et l'Union internationale des chemins de fer (UIC). Elle favorise ainsi une compréhension réaliste et approfondie des cinq qualités définissant des modes de transport durables : ils doivent être accessibles, abordables, inoffensifs, sûrs et respectueux de l'environnement.

21. Un élément commun est que les transports sont un domaine crucial pour la transition vers des sociétés durables mais une volonté politique importante est nécessaire pour les dissocier des émissions de gaz à effet de serre, de la pollution atmosphérique, du bruit et des accidents de la circulation. En outre, en fournissant un accès aux marchés et en favorisant l'intégration dans les chaînes logistiques, les transports sont au cœur du développement économique et un moteur pour la croissance. Pourtant, beaucoup de gens n'ont pas accès à des transports abordables et respectueux de l'environnement, et de nombreux pays ne disposent pas d'un accès efficace aux marchés mondiaux. L'un des principaux messages politiques est que, pour effectuer cette transition, les transports favorisant un développement durable doivent être considérés comme une priorité politique et financière des politiques de développement pour tous les groupes de revenus et dans toutes les régions géographiques.

B. Publication « Modes de déplacements urbains et transports publics durables dans les villes capitales de la région de la CEE »

22. La publication intitulée « Modes de déplacements urbains et transports publics durables dans les villes capitales de la région de la CEE » étend les connaissances disponibles sur les déplacements urbains durables et fait connaître les enseignements tirés de ces connaissances. À ce dernier égard, elle présente notamment les résultats de l'analyse des systèmes de transport urbain dans 36 capitales de la région de la CEE et attire l'attention sur diverses caractéristiques des systèmes qui peuvent nécessiter des modifications pour rendre ceux-ci plus durables.

23. L'analyse examine en particulier la demande de déplacements urbains et sa répartition entre les différents modes de transport compte tenu de l'accessibilité et du confort offerts par les transports publics urbains. Elle examine des questions telles que les embouteillages, la sécurité routière et la pollution de l'environnement, y compris le

changement climatique, et fait également le point sur la popularité croissante des transports non motorisés dans les zones urbaines.

V. Statistiques des transports

24. Le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) a mis au point des méthodes et une terminologie communes en vue d'harmoniser les statistiques des transports pour élaborer des indicateurs relatifs à la durabilité des transports. Il s'agissait notamment de définir des méthodes de collecte et de compilation de statistiques sur les transports routier, ferroviaire, par voie navigable et par conduite, ainsi que de statistiques sur la sécurité de la circulation routière en collaboration avec Eurostat et le Forum international des transports (FIT) de l'OCDE, afin d'améliorer la comparabilité internationale des statistiques des transports. Un questionnaire commun (CEE/Eurostat/FIT) a été diffusé en ligne dans toutes les langues officielles de la CEE afin de rationaliser les procédures de collecte de données dans le domaine des transports. Des résolutions et recommandations à l'intention des gouvernements concernant les procédures et méthodes applicables pour les recensements de 2015 du trafic sur les routes E et sur les lignes ferroviaires E ont été adoptées par le Comité des transports intérieurs.

25. En 2015 ont paru deux importantes publications électroniques de la CEE : « Statistiques des transports de la CEE pour l'Europe et l'Amérique du Nord » et « Statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord ». Pour la première fois, les données y ont fait l'objet d'une analyse, toutefois succincte.

VI. Renforcement des capacités et assistance technique

26. En 2015, la Division des transports durable a appuyé la mise en œuvre des instruments juridiques de l'ONU relatifs aux transports en fournissant des services consultatifs et en coorganisant des ateliers, parmi lesquels des ateliers sur les instruments juridiques de l'ONU (tenu à Genève en février 2015), sur la connectivité des transports (tenus à Genève en septembre 2015 et à Vienne en novembre 2015), sur la sécurité routière (tenus à Genève en mars et en mai 2015, et à Almaty en septembre 2015), ainsi qu'en mettant en œuvre de projets à l'échelle sous-régionale. La réunion du Groupe de travail des transports et du passage des frontières du Programme spécial pour les pays d'Asie centrale (SPECA), tenue à Almaty en septembre 2015, a abordé les questions du développement durable des systèmes de transport, de la connectivité régionale et de l'amélioration de l'intégration des pays en développement sans littoral et a renforcé la capacité des pays bénéficiaires du Programme spécial à améliorer les systèmes nationaux de gestion de la sécurité routière. Grâce à des projets d'infrastructure régionaux [projet relatif aux liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie (LTEA), projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER)] et à la coopération avec les organisations régionales des transports (Organisation de coopération économique de la mer Noire, Observatoire des transports de l'Europe du Sud-Est, Initiative pour l'Europe centrale), la Division des transports durables vise à améliorer le transport intermodal et la connectivité, à faciliter le passage des frontières et à promouvoir la coopération et l'intégration régionales. En coopération avec le Collège de formation du personnel aux frontières de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (tenu à Douchanbé en octobre 2015), la CEE a organisé des ateliers pour les pays participant au SPECA en vue d'accroître les connaissances et les capacités de 50 experts nationaux concernant les instruments juridiques relatifs à la facilitation du passage des frontières.

A. Projet relatif aux liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie (LTEA)

27. Le projet LTEA comprend 38 pays situés sur les itinéraires terrestres joignant les deux continents. Des sessions du Groupe d'experts du projet LTEA ont été organisées à Genève (les 2 et 3 février 2015), à Douchanbé (les 9 et 10 juin 2015, organisée par l'OSCE) et à Istanbul (les 20 et 21 octobre 2015, avec la coopération et sous le parrainage du Conseil de coopération des États de langue turcique).

C. Projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER)

28. Au cours de l'année 2015, on peut mentionner parmi les activités relatives au projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) trois ateliers sur la gestion de la sécurité routière, le financement des infrastructures routières et l'évaluation des incidences sur l'environnement. Le Comité directeur a demandé au Bureau central du projet TEM de faire établir, sur la base des informations recueillies lors des séminaires tenus au cours de l'année écoulée, des rapports relatifs à la sécurité routière, au financement des routes et à la stratégie du projet TEM.

29. En 2015, les gestionnaires du projet de chemin de fer transeuropéen (TER) ont étroitement collaboré avec le secrétariat du SC.2 à l'établissement d'une méthodologie commune concernant le plan directeur des réseaux de trains à grande vitesse dans les régions de la CEE et du projet TER. En avril, le Bureau central du projet TER, en coopération avec le Gouvernement turc, a organisé un atelier intitulé « Coordination interétatique des travaux d'entretien des couloirs de circulation ». Des questions administratives en suspens telles que le contrat du gestionnaire adjoint du projet et un nouvel accord entre le pays hôte et le Bureau central du projet TER sont en cours de résolution définitive et devraient être signées en 2015.

D. Programme spécial pour les pays d'Asie centrale (SPECA)

30. La vingtième session anniversaire du Groupe de travail du SPECA chargé du projet relatif aux transports et à la facilitation du franchissement des frontières a eu lieu à Almaty (Kazakhstan) les 10 et 11 septembre 2015. Cette session était organisée par le Ministère de l'investissement et du développement de la République du Kazakhstan et coorganisée par la CEE et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP). Y ont été présentés les plans nationaux de développement des infrastructures de transport, y compris les activités entreprises pour éliminer les goulets d'étranglement (physiques et non physiques), ainsi que les progrès accomplis concernant l'adhésion et la mise en œuvre des conventions de l'ONU relatives aux transports. La qualité et la fiabilité des données concernant les transports demeurent une préoccupation dans la plupart des pays participant au SPECA. Étant donné que les transports font partie des cibles au titre de plusieurs objectifs de développement durable, il est grand temps de s'attaquer à ce problème. Il a donc été convenu que les futures activités d'assistance technique donneraient la priorité à la collecte et au traitement des données dans le secteur des transports, en portant une attention particulière à la sécurité routière.

31. Un atelier de renforcement des capacités en matière de sécurité routière a été organisé dans le prolongement de la session du Groupe de travail sur les transports et le franchissement des frontières. Les pays membres du SPECA y ont exposé leur situation en matière de sécurité routière et fait connaître leurs expériences concernant l'élaboration du cadre juridique et réglementaire relatif à la sécurité routière et la mise

en place d'un système de gestion de la sécurité routière. Il a été considéré que la collecte et l'analyse des données relatives à la sécurité routière permettant d'effectuer un suivi et une évaluation et de mettre en place des objectifs stratégiques en matière de sécurité routière seraient l'un des principaux défis à relever dans les années à venir.

VII. Sécurité routière

A. Futurs systèmes sûrs de transport intérieur (SafeFITS)

32. Un projet distinct et autonome, intitulé « Futurs systèmes sûrs de transport intérieur (SafeFITS) », a été lancé dans l'objectif de développer un module relatif à la sécurité routière et d'appuyer ainsi la mise en œuvre de la Décennie d'action pour la sécurité routière de l'ONU. Ce projet est financé par l'IRU.

33. Fondé sur les principes du projet ForFITS, le module relatif à la sécurité routière SafeFITS vise à faciliter la prise de décisions politiques appuyées sur les connaissances en matière de sécurité routière en vue de réduire le nombre de décès et de blessures causés par des accidents de la route. Le projet SafeFITS a été planifié dans l'objectif principal d'aider les gouvernements et les décideurs à se prononcer sur les politiques et mesures les plus appropriées visant à améliorer la sécurité routière afin de parvenir à des résultats tangibles en la matière. Le modèle sera fondé sur l'évolution des données relatives à la sécurité routière ainsi que sur les relations entre plusieurs paramètres s'y rapportant. Il devrait par ailleurs fournir des renseignements sur divers scénarios ayant trait à la sécurité routière en fonction des politiques et mesures retenues.

B. Études de performance en matière de sécurité routière appuyées par le Compte de l'ONU pour le développement

34. Le Compte de l'ONU pour le développement a financé le projet intitulé « Renforcement des capacités de gestion de la sécurité routière nationale de certains pays en développement et pays à économie en transition », qui vise à aider l'Albanie, la Géorgie, la République dominicaine et le Vietnam à renforcer leurs capacités en matière de système de gestion de la sécurité routière et d'efficacité de traitement et d'amélioration de leurs archives nationales concernant la sécurité routière. Ce projet, mis en œuvre par la CEE, la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, a été lancé en 2015 et devrait durer trois ans.

C. La Décennie d'action de l'ONU pour la sécurité routière et ses réalisations en matière de réglementation

35. La deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière a eu lieu au Brésil les 18 et 19 novembre 2015. À titre de contribution à cette Conférence, la publication intitulée « Ensemble avec la CEE vers la sécurité routière » a été établie. À partir des cinq piliers du Plan mondial, la CEE a déterminé 11 objectifs sur lesquels elle fondera sa stratégie en matière de sécurité routière au cours de la Décennie d'action. Ce rapport traite en détail chacun de ces objectifs – depuis la protection des usagers vulnérables jusqu'à la sensibilisation à la sécurité routière, depuis l'amélioration de la sécurité des véhicules jusqu'à l'atténuation des conséquences des accidents de la route –, et en donne un aperçu complet, y compris leur état d'avancement et les principaux résultats obtenus. Il fournit aussi des descriptions d'initiatives spécifiques du Comité des transports intérieurs de la CEE et

des renseignements sur les défis que doivent relever les acteurs de la sécurité routière au niveau mondial. L'une des principales conclusions de ce rapport est que la volonté politique et la mise en place et l'application de stratégies nationales sont susceptibles d'être décisives pour contribuer à atteindre l'objectif principal : réduire de moitié le nombre de morts et de blessés sur les routes d'ici à 2020. Ce rapport est actuellement disponible sur le site Web de la CEE.

VIII. Transport ferroviaire

36. En 2015, le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) a traité un certain nombre de questions d'actualité relatives aux transports ferroviaires. Un atelier intitulé « Sécurité des chemins de fer : tendances et défis à relever » a été organisé en coopération avec l'UIC lors de la session du Groupe de travail. Cet atelier a attiré de nombreux délégués de plusieurs pays et organisations internationales, qui ont :

- Débattu de la sécurité des chemins de fer et d'un exposé sur la phase expérimentale de l'Observatoire international de la sécurité ferroviaire;
- Adopté les propositions d'amendement à l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) établies en consultation avec l'Agence ferroviaire européenne (ERA);
- Entendu des exposés sur la coopération avec le Centre d'excellence en matière de partenariats public-privé de la CEE et sur l'hébergement sur le site Web du Groupe de travail d'un outil permettant d'évaluer les investissements dans les infrastructures ferroviaires dans le cadre de tels partenariats, et en ont ensuite débattu;
- Entendu des exposés d'études de cas sur la réforme des chemins de fer, et en ont ensuite débattu;
- Débattu de la nouvelle Convention pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée;
- Examiné et approuvé les indicateurs de productivité révisés du transport ferroviaire;
- Débattu et approuvé l'établissement d'un plan d'action visant à surveiller l'application de la nouvelle annexe 9 à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières.

37. Afin de rendre plus efficace le transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie, le Groupe d'experts de l'uniformisation du droit ferroviaire a fait en sorte d'élaborer, au cours de son mandat, des dispositions juridiques concernant le contrat de transport, et en particulier les droits et obligations des parties au contrat de transport, les documents nécessaires, la responsabilité, les réclamations et les relations entre les transporteurs dans le cadre d'une législation ferroviaire uniformisée. Il l'a fait en tenant compte des bonnes pratiques déjà mises en œuvre par la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires et l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer ainsi que par d'autres conventions relatives aux transports internationaux. Le Groupe d'experts a également établi les grands principes d'un système de gestion approprié à une législation ferroviaire uniformisée.

38. En 2016, le Groupe d'experts poursuivra ses travaux en se concentrant sur :

- a) La coordination de l'établissement de documents concernant le transport ferroviaire et/ou de l'examen de documents déjà établis par les associations

internationales concernées du secteur des chemins de fer pour donner suite à des projets de dispositions juridiques;

b) Le suivi des résultats d'essais expérimentaux de projets de dispositions juridiques et l'établissement de recommandations appropriées.

IX. Transport par voies de navigation intérieure

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI)

39. Après l'adoption de la cinquième édition révisée du CEVNI en novembre 2014, les versions papier et en ligne du CEVNI en anglais, en français et en russe ont été publiées en 2015. La prochaine étape sera une révision de la Résolution n° 59 (Directives relatives à la signalisation et au balisage des voies navigables) afin de la mettre en conformité avec la cinquième édition révisée du CEVNI.

40. Le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a approuvé de nouveaux amendements à l'annexe II de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN). Des débats ont commencé sur la façon de mettre en conformité le Protocole à l'Accord européen de 1991 sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) concernant le transport combiné par voie navigable avec les annexes révisées de l'AGN.

41. Il a été décidé d'effectuer plusieurs mises à jour des Résolutions n^{os} 57a et 63 afin de prendre en compte l'évolution des systèmes d'information fluviale. La mise à jour la plus importante concerne la Résolution n° 48 [Recommandations relatives au Système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur)]. La révision de cette résolution vise à faciliter l'utilisation de cartes électroniques pour la navigation intérieure en Europe et leur actualisation selon les normes de l'ECDIS intérieur les plus récentes, y compris les prescriptions minimales relatives à l'ECDIS intérieur en mode information et aux cartes électroniques de navigation intérieure bathymétriques, et à en harmoniser le texte avec d'autres réglementations internationales, par exemple celles de la Commission centrale pour la navigation du Rhin et de l'Union européenne.

X. Transport intermodal et logistique

42. Le Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU), qui a été approuvé en 2014 par le Comité des transports intérieur, le Bureau international du Travail (BIT) et l'Organisation maritime internationale (OMI), est de mieux en mieux connu dans le secteur grâce à sa disponibilité dans toutes les langues officielles de l'ONU. Certains gouvernements ont en outre décidé de le faire traduire dans leur langue nationale (par exemple en allemand). Il est aussi en voie d'adoption dans la législation nationale de certains gouvernements, et le Gouvernement sud-africain prévoit ainsi de l'intégrer dans la sienne à titre de disposition juridique à compter de 2016.

43. Dans ses activités, le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) a aussi mis l'accent sur les échanges de bonnes pratiques en matière de transport intermodal et de logistique, ce qui a abouti, à la fin de 2015, à la tenue de l'atelier intitulé « L'intermodalité conduit à la durabilité ». Les informations relatives aux politiques de transport intermodal ont fait l'objet d'une actualisation importante, ce qui devrait aider les États membres à développer plus efficacement leur secteur intermodal.

XI. Facilitation du passage des frontières et Convention TIR

Convention TIR

44. En ce qui concerne la Convention TIR, l'année 2015 a continué d'être marquée par ce qu'il est convenu d'appeler la « crise du régime TIR », qui a débuté en 2013 lorsque le Service fédéral des douanes de la Fédération de Russie a décidé qu'un nombre croissant de bureaux de douanes n'accepteraient plus les garanties TIR délivrées par des associations étrangères et d'exiger que les transporteurs obtiennent, en lieu et place, une garantie nationale. Malgré les efforts persistants des organes directeurs du régime TIR ainsi que des autorités nationales, les douanes russes ont continué de ne pas accepter les carnets TIR. Cependant, une lueur d'espoir est apparue vers la fin de l'année, quand, à la suite de la diffusion d'un projet de décret comportant une liste de 39 bureaux de douane situés à divers postes frontière dans lesquels les carnets TIR seraient à nouveau acceptés, certains de ces bureaux de douane ont déjà commencé à laisser passer les transports TIR.

45. En 2015, le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et le Comité de gestion TIR (AC.2) ont continué à débattre de diverses propositions soumises par le Gouvernement de la Fédération de Russie et visant, entre autres, à rendre plus transparent le fonctionnement du système international de garantie et à offrir aux budgets des États un degré de certitude plus élevé en ce qui concerne l'indemnisation des infractions aux dispositions de la Convention. Dans ce contexte, l'AC.2 a demandé à la Commission de contrôle TIR de procéder à une évaluation complète des diverses options, de manière à rendre le régime de garantie TIR plus conforme au souhait des autorités douanières d'obtenir une couverture complète des droits de douane et des taxes en jeu.

46. L'année 2015 a été celle où a été célébré le quarantième anniversaire de la Convention TIR, conclue le 17 novembre 1975, mais aussi celle où elle a atteint le nombre de 69 Parties contractantes, lors de l'adhésion, en juin, de la République islamique du Pakistan. Cette évolution devrait contribuer à stimuler le développement et l'intégration régionaux, en particulier le long des couloirs commerciaux régionaux reliant les 10 membres de l'Organisation de coopération économique (Afghanistan, Azerbaïdjan, Iran (République islamique d'), Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, Pakistan, Tadjikistan, Turkménistan et Turquie) qui sont désormais tous Parties contractantes à la Convention TIR.

47. Les activités d'informatisation de la procédure TIR (eTIR) ont connu une accélération importante lorsque le WP.30, à sa session de juin 2015, a avalisé la version 4.1 du modèle de référence eTIR, qui sera la base des activités futures de ses groupes d'experts, à savoir le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) et le Groupe spécial informel d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (GE.2), qui a tenu sa première session en novembre 2015.

48. Au cours de l'année 2015 a débuté la mise en œuvre du projet eTIR expérimental conjoint de la CEE et de l'IRU entre la République islamique d'Iran et la Turquie, et un premier transport eTIR a été mené à bien en novembre 2015. Ce projet financé par le Compte de l'ONU pour le développement, intitulé « Renforcement des capacités de pays en développement et de pays à économie en transition à faciliter le passage légal des frontières et la coopération et l'intégration régionale », qui fait partie du processus d'informatisation du régime TIR, a fait des progrès considérables et a été prorogé jusqu'en juin 2016.

49. Le WP.30 a lancé l'élaboration d'une nouvelle annexe 10 à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières de

1982 visant à faciliter les procédures de franchissement des frontières et les contrôles dans les ports maritimes. Dans le cadre de la révision de la Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée (janvier 1952), le WP.30 a en outre reçu une première ébauche d'un projet de nouvelle convention sur le trafic international de passagers transportés par voie ferrée.

50. Des attaques terroristes et des activités criminelles peuvent perturber les infrastructures dont nous dépendons dans notre vie quotidienne. Ces infrastructures, souvent définies comme des « infrastructures essentielles », comprennent des installations de transport telles que les nœuds intermodaux et les plateformes logistiques ainsi que les ponts et tunnels ferroviaires et routiers. En marge de la session plénière du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), un atelier a été organisé le 8 septembre 2015 à Genève sur le thème suivant : « Vulnérabilité et sécurité des infrastructures essentielles de transport ».

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

51. En 2015 deux nouveaux Règlements de l'ONU concernant les véhicules et visant à améliorer leur sécurité et leur performance environnementale ont été annexés à l'Accord de 1958 et sont entrés en vigueur, tandis que deux autres étaient adoptés :

- Le nouveau Règlement n° 134 sur la sécurité des véhicules à hydrogène et à pile à combustible établit les prescriptions en matière de sécurité applicables à ces véhicules en ce qui concerne leurs systèmes de stockage de l'hydrogène comprimé;
- Le nouveau Règlement n° 135 sur les essais de choc latéral contre un poteau renforce les prescriptions en matière de sécurité applicables aux véhicules en cas de choc latéral contre un poteau;
- Le nouveau Règlement sur les deux-roues électriques et les véhicules électriques de la catégorie L (EV-L), adopté à la session de juin 2015 du WP.29, établit les prescriptions en matière de sécurité applicables à ces véhicules en ce qui concerne leur système de stockage de l'énergie électrique;
- Le nouveau Règlement sur le choc avant, l'accent étant mis sur le système de retenue, adopté à la session de novembre 2015 du WP.29, renforce les prescriptions en matière de sécurité applicables aux véhicules en cas de choc frontal avec 100 % de chevauchement avec la glissière de sécurité.

52. Des Règlements de l'ONU existants ont aussi été actualisés par 90 amendements destinés à les adapter aux innovations technologiques les plus récentes et à y introduire des limites plus strictes pour améliorer la sécurité des véhicules et les rendre moins polluants. Le WP.29 a notamment adopté en juin 2015 un amendement au Règlement n° 51 (Bruit) annexé à l'Accord de 1958 qui établit en matière d'essais de mesure du bruit des prescriptions plus strictes et correspondant mieux à l'utilisation réelle des véhicules.

53. Le WP.29 a également poursuivi en 2015 ses activités d'élaboration de prescriptions applicables aux systèmes de transport intelligents et aux systèmes d'aide à la conduite pour les véhicules automatisés, ouvrant ainsi la voie aux futurs véhicules autonomes. À cette fin, le WP.29 a décidé de recentrer une partie de ses ressources en les allouant au Groupe de travail informel sur les systèmes de transport intelligents et

la conduite autonome (ITS/AD) afin de tenir compte de l'évolution technique rapide dans ce domaine et d'y réagir efficacement. À sa session de mars 2015, le WP.29 a approuvé le programme de travail sur les systèmes de transport intelligents et la conduite autonome visant à relever les défis liés à l'automatisation des véhicules.

54. En mars 2015, le WP.29 a conclu plusieurs années de travaux relatifs à des amendements aux Règlements techniques mondiaux n° 3 (Systèmes de freinage des motocycles) et n° 4 (Cycle d'essai mondial harmonisé pour les véhicules utilitaires lourds) en adoptant lesdits amendements.

XIII. Transport de denrées périssables

55. L'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) vise à garantir que les denrées alimentaires réfrigérées et congelées sont transportées d'une manière efficace, sûre, dans de bonnes conditions d'hygiène et sans danger pour la santé humaine. Il aide également les pays à éviter les gaspillages d'aliments occasionnés par une mauvaise régulation de la température pendant le transport par route ou par voie ferrée.

56. Quarante-neuf pays sont parties contractantes à l'ATP, dont l'Arabie Saoudite, le Maroc et la Tunisie. D'autres pays de la région méditerranéenne, par exemple l'Algérie et la Jordanie, sont également encouragés à adhérer à l'ATP. Le Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) est l'organe chargé d'administrer l'ATP. Celui-ci est axé sur le transport international, mais un nombre croissant de pays transposent aussi des dispositions de l'ATP dans leur législation nationale en matière de transport réfrigéré.

57. Des amendements à l'ATP à effet d'interdire la certification de toutes les caisses à rideaux latéraux dans le cadre de l'ATP et diverses dispositions relatives au contrôle de la conformité aux normes des engins isothermes, réfrigérants, frigorifiques, calorifiques ou frigorigènes et calorifiques sont entrés en vigueur le 30 septembre 2015.

58. À sa session de 2015, le WP.11 a adopté des méthodes de calcul de la surface moyenne de la caisse d'un fourgon, et les illustrations relatives aux trois méthodes adoptées ont été ajoutées au Manuel ATP. Des dispositions relatives aux engins autonomes et aux engins non autonomes ainsi qu'une disposition transitoire relative aux engins non autonomes en service ont également été adoptées. Des commentaires précisant les termes « modifications mineures et limitées de la quantité et de l'épaisseur de l'isolant », et « immatriculé ou enregistré » et des critères relatifs au calcul du volume total de l'isolant ont été adoptés pour ajout au Manuel ATP.

59. Grâce à la coopération avec le Projet EuroMed, l'élaboration d'un guide de l'adhésion à l'ATP et de sa mise en œuvre a été achevée.

XIV. Transport des marchandises dangereuses et classification et étiquetage des produits chimiques

60. Sous les auspices du Conseil économique et social, l'ONU a élaboré des mécanismes d'harmonisation des critères de classification des produits chimiques en fonction du type de danger qu'ils présentent et les outils de communication correspondants (étiquettes et fiches de données relatives à la sécurité) ainsi que des mécanismes d'harmonisation des conditions de transport pour tous les modes de transport. Il s'agit du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) ainsi que des Recommandations de l'ONU relatives au

transport des marchandises dangereuses, Règlement type, communément appelé le « Livre orange ».

61. La CEE fournit des services de secrétariat aux organes du Conseil économique et social chargés de ces mécanismes (à savoir le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques et ses organes subsidiaires) et aux organes du Comité des transports intérieurs chargés des accords régionaux connexes qui assurent leur mise en œuvre effective dans le transport de marchandises dangereuses par route, rail et voies de navigation intérieures.

62. Le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques comporte des critères de classification des produits chimiques envisageant tous les types de risques chimiques (dangers physiques et dangers pour la santé ou l'environnement) ainsi que des outils de signalement des risques (étiquetage et fiches de données relatives à la sécurité) destinés à être utilisés non seulement dans le cadre du transport, mais aussi de l'approvisionnement, du stockage, de la sécurité sur les lieux de travail et de la protection de l'environnement.

63. Les Recommandations de l'ONU relatives au transport de marchandises dangereuses adaptent le Système général harmonisé au contexte des transports et abordent des questions concernant tous les modes de transport, qu'il s'agisse de la liste des marchandises dangereuses, de l'emballage, de l'étiquetage, des mesures d'intervention d'urgence ou de l'utilisation de citernes mobiles, tout en proposant dans le Manuel d'épreuves et de critères des méthodes d'évaluation des risques physiques.

64. Conformément à la résolution 2015/7 du Conseil économique et social, le Comité du Conseil a entamé un nouvel exercice biennal pour les années 2015 et 2016, et le secrétariat de la CEE a publié la sixième édition révisée du Système général harmonisé, la dix-neuvième édition révisée du Règlement type et la sixième édition révisée du Manuel d'épreuves et de critères.

65. Au niveau régional, conformément à la même résolution, la dix-neuvième édition révisée du Règlement type a été examinée par le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) de la CEE, y compris lors de ses réunions conjointes avec l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires et avec la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). Cela a conduit à l'adoption d'une série de projets d'amendements à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) et à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN).

66. Le WP.15 a également adopté des projets d'amendements spécifiques à l'ADR, notamment relatifs aux consignes écrites devant se trouver à bord du véhicule, aux systèmes électriques des véhicules et à l'utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL), de gaz naturel comprimé (GNC) et de gaz de pétrole liquéfiés (GPL) comme carburant des véhicules transportant des marchandises dangereuses.

67. Des projets d'amendement à l'ADN ont également été établis en 2015, mais la plupart des amendements en cours d'examen devraient être mis au point en janvier 2016.

68. Tous ces projets d'amendement doivent être soumis aux Parties contractantes à l'ADR, à l'ADN ou au RID, selon le cas, pour acceptation en 2016 et entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2017.

69. Conformément aux politiques visant à préserver l'environnement et à réduire les émissions, le Comité d'administration de l'ADN a publié une dérogation autorisant à titre expérimental d'utiliser le GNL au lieu du gazole comme carburant pour la propulsion d'un nouveau type de bateau-citerne. Actuellement, seuls les combustibles liquides dont le point d'éclair est égal ou supérieur à 55 °C sont autorisés par l'ADN. Le Comité d'administration a également publié une autre dérogation permettant l'utilisation de cuves à membrane pour le transport de GPL sur le même type de bateau-citerne.

70. Les activités de la CEE qui consistent à administrer et à mettre à disposition les instruments juridiques et recommandations susmentionnés contribuent à une gestion sûre des produits chimiques tout au long de leur cycle de vie (production, stockage, transport, utilisation sur les lieux de travail et par les consommateurs).

71. La mise en œuvre des recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses varie considérablement selon les procédures nationales relatives à l'adoption des lois ou à l'actualisation des Règlements, mais de nombreux pays ont élaboré, en matière de transport intérieur des marchandises dangereuses, des législations nationales entièrement ou partiellement fondées sur les instruments juridiques de la CEE. Il en va de même en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses entre pays membres de certaines régions ou de certains marchés communs.

72. Ainsi, par exemple, les réglementations applicables au transport intérieur en Australie, au Brésil, au Canada, aux États-Unis d'Amérique et en Malaisie reposent sur les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses, Règlement type, tandis que la réglementation nationale de la Thaïlande est fondée à la fois sur l'ADR et sur le Règlement type.

73. Dans l'Union européenne, les dispositions de l'ADR, du RID et de l'ADN sont mises en œuvre pour le trafic intérieur par la directive n° 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, telle que modifiée.

74. Les pays membres du Marché commun du Sud (MERCOSUR) (Argentine, Brésil, Paraguay et Uruguay) appliquent un accord sur le transport intérieur des marchandises dangereuses fondé sur le Règlement type, le RID et l'ADR. De leur côté, les pays de la Communauté andine (Colombie, Bolivie (État plurinational de), Équateur et Pérou) ont élaboré des projets de règlements fondés sur le Règlement type, l'ADR et le RID, qui sont encore à l'étude.

75. En ce qui concerne les pays de l'Asie du Sud-Est, le Protocole n° 9 à l'Accord-cadre de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) sur la facilitation du transport des marchandises en transit, qui prévoit la simplification des procédures et des prescriptions relatives au transport en transit des marchandises dangereuses dans les pays de l'ASEAN, est fondé sur le Règlement type et sur l'ADR. Par ailleurs, l'annexe I (Transport de marchandises dangereuses) à l'Accord sur les transports transfrontières dans le bassin du Mékong fait également appel au Règlement type et à l'ADR pour les transports transfrontières.

76. Enfin, les pays membres de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (Cameroun, Gabon, Guinée équatoriale, République centrafricaine, République démocratique du Congo et Tchad) ont adopté, concernant le transport de marchandises dangereuses par route, une réglementation reposant en partie sur d'anciennes dispositions de l'ADR, mais qui ne sont pas pleinement conformes au Règlement type. Les normes nationales de la Zambie relatives au transport des marchandises dangereuses sont fondées sur le Règlement type.

77. La participation du secrétariat à deux ateliers sur la sécurité routière organisés conjointement avec la Commission économique pour l'Afrique et le Centre international des politiques en matière d'alcool a permis de sensibiliser plusieurs pays africains et de promouvoir l'adhésion à l'ADR. De même, le secrétariat a participé à plusieurs manifestations organisées par EuroMed visant à promouvoir l'adhésion à l'ADR de certains pays méditerranéens qui n'y sont pas encore parties.

78. En ce qui concerne la classification et l'étiquetage des produits chimiques, l'actualisation des instruments juridiques ou des normes nationales, conformément aux dispositions des éditions révisées du Système général harmonisé (SGH), continue parmi les pays qui ont déjà mis en œuvre le système. Par exemple, l'Union européenne a publié le 25 juillet 2015 la septième adaptation au progrès technique et scientifique du Règlement (CE) n° 1272/2008.

79. Plusieurs pays ont publié en 2015 des textes juridiques, normes ou directives nouveaux ou amendés visant à mettre en œuvre le Système général harmonisé, notamment les Philippines (ordonnance administrative relative aux règles et procédures de mise en œuvre du SGH, publiée le 19 mai), le Mexique (norme officielle mettant en œuvre le SGH sur les lieux de travail, publiée le 9 octobre), le Canada (règlement révisé relatif aux produits dangereux mettant en œuvre le SGH sur les lieux de travail, publié le 11 février), l'Argentine (résolution approuvant la mise en œuvre du SGH sur les lieux de travail, publiée le 10 avril) et le Kirghizistan (décret du Gouvernement approuvant le système de classification des substances chimiques et de leurs mélanges et les prescriptions relatives aux éléments de communication des dangers (étiquetage et fiches de sécurité), publié le 9 février). Les travaux concernant la révision et la modification de textes juridiques, normes et directives visant à mettre en œuvre promptement le Système général harmonisé se poursuivent dans d'autres pays.

80. Dans d'autres pays, le délai accordé avant qu'une législation mettant en œuvre le SGH et adoptée antérieurement à 2015 doive être pleinement respectée s'est achevé au cours de ladite année 2015. Tel est le cas du Brésil, des États-Unis d'Amérique, de la Serbie, de la Suisse, de la Turquie, des 28 États membres de l'Union européenne et des 3 États membres de l'Espace économique européen.

81. Divers projets et activités liés à la mise en œuvre du SGH ont été achevés ou engagés ou se sont poursuivis en 2015 dans les pays suivants : Bénin, Bolivie, Burundi, Colombie, Guatemala, Haïti, Kirghizistan, Kiribati, Mali, Mexique, République démocratique du Congo, Tadjikistan, Togo et Tunisie.

Annexe

Principales réalisations en 2015

Le nombre de Parties contractantes a atteint 1 709 grâce à 10 nouvelles adhésions

Plans d'action visant à faciliter l'adhésion à des conventions de l'ONU relatives aux transports et leur mise en œuvre :

- Deux nouveaux projets établis grâce à la collaboration avec le projet EuroMed, respectivement relatifs à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route et à l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports, qui s'ajouteront au Plan d'action pour l'adhésion à l'ADR et sa mise en œuvre, au Manuel TIR et au Manuel du WP.29.

Activités et publications analytiques :

- Transport for Sustainable Development : The Case for Inland Transport (Les transports au service du développement durable – Le cas des transports intérieurs);
- Sustainable Public Transport and Urban Mobility (Modes de déplacements urbains et transports publics durables), une étude des systèmes de transports publics de 36 villes capitales de pays membres de la CEE;
- Étude sur les casques de motocycliste;
- Ensemble avec la CEE vers la sécurité routière;
- Bulletins de la CEE sur les statistiques des transports et sur les accidents de la route.

Dialogue politique, activités d'analyse et d'assistance technique :

- Lancement de la mise au point du futur système sûr de transport intérieur (SafeFITS) consacré à la sécurité routière après que le financement a été assuré par l'IRU;
- Réalisation de progrès importants en ce qui concerne un nouveau module du projet ForFITS relatif aux engins mobiles non routiers grâce à un financement du Gouvernement canadien;
- Lancement du projet relatif aux études de performance en matière de sécurité routière financé par le Compte de l'ONU pour le développement;
- Progrès de la mise en œuvre du projet sur la communication de consommateur à consommateur en ligne financé par le Compte de l'ONU pour le développement;
- Chapitres relatifs aux transports dans les études de performance environnementale (EPE) dirigées par la Division de l'environnement de la CEE concernant le Bélarus et le Tadjikistan;
- Atelier phare sur les systèmes de transport intelligents en coopération avec le Gouvernement français, tenu en association avec le Congrès mondial des systèmes de transport intelligents à Bordeaux;
- Organisation de plusieurs ateliers et tables rondes, par exemple l'atelier phare sur les systèmes de transport intelligents ou l'atelier du WP.24 intitulé « L'intermodalité conduit à la durabilité ».

Progrès réalisés dans les grands projets de coopération :

- Début du projet pilote eTIR commun à la CEE et l'IRU entre l'Iran (République islamique d') et la Turquie, marqué par la conduite réussie d'un premier transport eTIR en novembre 2015;
- Projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) : prise de toutes les dispositions administratives permettant de confirmer le chef de projet; inflexions stratégiques données au projet de coopération en ce qui concerne la sécurité routière, les systèmes de transport intelligents et le financement;

- Projet de chemin de fer transeuropéen (TER) : obtention d'un accord sur le déplacement du bureau du projet à Belgrade; lancement du futur élément phare du projet de coopération concernant le plan directeur pour un réseau ferroviaire à grande vitesse dans le cadre du projet TER;
- Projet de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie (LTEA) : approche du terme de la phase III;
- Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) appuyé conjointement par les Divisions de l'environnement et des transports durables de la CEE et par le Bureau régional pour l'Europe de l'Organisation mondiale de la Santé : tenue d'ateliers à Irkoutsk et Moscou, réalisation de progrès en ce qui concerne le Plan directeur paneuropéen de pistes et voies cyclables.

Évolutions réglementaires :

Règlements concernant les véhicules :

- Entrée en vigueur de deux nouveaux Règlements de l'ONU concernant les véhicules annexés à l'Accord de 1958 :
 - Le nouveau Règlement sur la sécurité des véhicules à hydrogène et à pile à combustible, qui établit les prescriptions en matière de sécurité applicables à ces véhicules en ce qui concerne leurs systèmes de stockage de l'hydrogène comprimé;
 - Le nouveau Règlement sur les essais de choc latéral contre un poteau, qui renforce les prescriptions en matière de sécurité applicables aux véhicules en cas de choc latéral contre un poteau;
- Adoption de deux nouveaux Règlements de l'ONU :
 - Le nouveau Règlement sur les deux-roues électriques et les véhicules électriques de la catégorie L (EV-L), qui établit les prescriptions en matière de sécurité applicables à ces véhicules en ce qui concerne leur système de stockage de l'énergie électrique;
 - Le nouveau Règlement sur le choc avant, l'accent étant mis sur le système de retenue, qui renforce les prescriptions en matière de sécurité applicables aux véhicules en cas de choc frontal avec 100 % de chevauchement avec la glissière de sécurité;
- Actualisation de Règlements de l'ONU existants par 90 amendements destinés à les adapter aux innovations technologiques les plus récentes et à y introduire des contraintes plus strictes pour améliorer la sécurité des véhicules tout en les rendant moins polluants;
- Adoption d'un amendement au Règlement n° 51 (Bruit) annexé à l'Accord de 1958, qui établit en matière d'essai de mesure du bruit des prescriptions plus strictes et correspondant mieux à l'utilisation réelle des véhicules.

Transport de marchandises dangereuses :

- Publication de la nouvelle version des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses (19^e éd. révisée);
- Publication de la nouvelle version du Manuel d'épreuves et de critères (6^e éd. révisée).

Système général harmonisé (SGH) :

- Entrée en vigueur d'amendements à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) et à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (versions de 2015);
- Publication de la nouvelle version (6^e éd. révisée) du SGH;
- Renforcement de la mise en œuvre à l'échelle mondiale.

Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) :

- Entrée en vigueur le 30 septembre 2015 d'amendements à effet d'interdire la certification de toutes les caisses à rideaux latéraux et de diverses dispositions relatives au contrôle de la conformité des engins;
- Adoption de nouvelles méthodes de calcul de la surface moyenne;
- Adoption de critères de calcul du volume total du matériau isolant.

Transport routier :

- Achèvement de la rédaction de l'Accord OMNIBus à l'exception de deux sujets.

TIR :

- Acceptation de la version 4.1 du modèle de référence eTIR comme base des travaux futurs;
- Lancement du projet pilote eTIR par la CEE et l'IRU.

Transport ferroviaire :

- Établissement du projet de dispositions légales d'une législation ferroviaire uniformisée par le Groupe d'experts de l'uniformisation du droit ferroviaire;
- Organisation par le SC.2, en collaboration avec l'UIC, d'un atelier intitulé « Sécurité ferroviaire : tendances et défis », qui a réuni plus de 70 délégués des États membres et des acteurs concernés.

Transport par voies de navigation intérieure :

- Publication des versions papier et en ligne de la cinquième édition révisée du CEVNI en anglais, en français et en russe;
- Adoption d'amendements à l'annexe II de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN).

Communication :

- Spectrum : Facilitation du passage des frontières après la manifestation Spectrum consacrée à la sécurité routière;
- Brochures : Systèmes de retenue pour enfants;
- Dépliants : Port du casque; Systèmes de retenue pour enfants; Comment les travaux de la CEE contribuent à améliorer la sécurité des piétons; Activités de transport fluvial; Transport intermodal;
- Articles pour le Secrétaire exécutif.