



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

Genève, 19-22 février 2019

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

**Projet de rapport annuel sur les activités menées
par les organes subsidiaires du Comité en 2018****Projet de rapport annuel de la Division des transports
durables de la Commission économique
pour l'Europe pour 2018****Révision****Note du secrétariat***Résumé*

Le présent document récapitule les réalisations, en date de novembre 2018, du Comité des transports intérieurs (CTI) de la Commission économique pour l'Europe (CEE), ainsi que du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses (TMD) et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) du Conseil économique et social de l'ONU (ECOSOC). Une version complète du rapport, comprenant des photographies, sera présentée à la session annuelle du Comité en tant que document informel.

Le Comité souhaitera peut-être :

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

I. Introduction

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



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

2. Le Comité des transports intérieurs est un organe intergouvernemental de l'ONU unique en son genre, dont l'objectif principal est de développer des transports intérieurs sûrs, efficaces et respectueux de l'environnement. La fonction première du Comité et de ses organes subsidiaires est d'administrer les 58 conventions, accords et autres instruments juridiques des Nations Unies qui forment le cadre juridique international applicable aux transports intérieurs routiers, ferroviaires et par voie navigable, au transport intermodal, au transport des marchandises dangereuses et à la construction des véhicules. Ces activités consistent en débats d'orientation et en travaux de réglementation et d'analyse, de renforcement des capacités et d'assistance technique. Les décisions de la Division ont une incidence directe sur la vie quotidienne des personnes et des entreprises à travers le monde.

3. La quatre-vingtième session du Comité des transports intérieurs (CTI) s'est tenue en 2018 en présence de plus de 250 participants venus de 63 États Membres des Nations Unies, notamment des ministres des transports de pays d'Afrique, d'Asie, d'Europe et du Moyen-Orient, des dirigeants et hauts représentants d'organisations gouvernementales et non gouvernementales, ainsi que du secteur privé. Parmi les points saillants il faut relever :

a) Les discours et exposés lumineux prononcés par des ministres, vice-ministres et responsables d'organisations internationales de premier plan lors du débat de politique générale sur le thème « Intermodalité : la clef des transports durables et de l'écomobilité » (pour le rapport complet, voir [ECE/TRANS/274/Add.1, annexe I](#)). Ce débat a été modéré par M. Young Tae Kim, Secrétaire général du Forum international des transports ;

b) Le lancement de l'outil d'élaboration des politiques de sécurité routière appelé « Futurs systèmes sûrs de transport intérieur (SafeFITS) » par M^{me} Olga Algayerova, Secrétaire exécutive de la CEE, suivi d'interventions de M. Yuwei Li, Directeur de la Division des transports durables de la CEE, de M. Umberto De Pretto, Secrétaire général de l'Union internationale des transports routiers (IRU) et de M. Jean Todt, Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière.

4. Le Comité a adopté d'importantes décisions concernant les modalités d'élaboration de sa stratégie à l'horizon 2030, de son plan d'action et de son mandat révisé pour adoption lors de sa quatre-vingt-unième session en 2019. Il a en outre salué la décision du Secrétaire général de créer un Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière dont la CEE assurerait le secrétariat. Le compte rendu complet des décisions prises lors de cette réunion figurent dans le document ECE/TRANS/274.

II. Sécurité routière

5. À bien des égards 2018 peut constituer un tournant en ce qui concerne l'aide apportée aux États membres pour qu'ils atteignent les objectifs ambitieux en matière de sécurité routière fixés dans les objectifs de développement durable, en raison d'évolutions mondiales décisives, parmi lesquelles les travaux du Comité et de ses organes subsidiaires figurent en bonne place. Au nombre des percées les plus significatives on trouve la mise sur pied du Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière, dont la CEE assurera le secrétariat, ainsi que l'adoption de la résolution 72/271 par l'Assemblée générale des Nations Unies.

A. Lancement du Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière

6. Malgré les progrès réalisés par certains pays en matière d'amélioration de la sécurité routière au cours de la dernière décennie, les résultats d'ensemble sont bien loin de refléter les changements qui s'imposent d'urgence pour réduire le nombre global de morts et de blessés de la route. Les traumatismes dus aux accidents de la circulation constituent la première cause de mortalité accidentelle dans le monde. Par sa résolution A/RES/72/271 du 12 avril 2018, l'Assemblée générale s'est inquiétée de ce que la cible 3.6 de l'objectif de développement durable 3 ne serait pas atteinte d'ici à 2020 au rythme auquel progressent les États Membres. Cette résolution est même allée plus loin en encourageant les États Membres de l'ONU à adhérer aux instruments juridiques relevant du Comité et en se félicitant du lancement du Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière destiné à soutenir les progrès sur la voie de la réalisation des objectifs de développement durable en relation avec la sécurité routière et de l'atteinte des cibles mondiales pertinentes.

7. C'est pour faire face à la crise en cours que le Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière a été lancé en avril 2018, afin de catalyser les efforts visant à combler les lacunes en matière de mobilisation des ressources et à assurer une coordination efficace des actions à tous les niveaux. Le Plan d'action mondial pour la sécurité routière a été introduit pour servir de base pour définir les critères de financement et les priorités des activités d'affectation spéciale. La division des transports durables de la CEE assurera le secrétariat du fonds avec des ressources extrabudgétaires.

B. Réalisations en matière de réglementation

1. « Résolution sur le déploiement de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière »

8. Lors de sa soixante-dix-septième session, en septembre 2018, le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) a adopté une résolution intitulée « Résolution du Forum mondial de la sécurité routière sur le déploiement de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière ». Cette résolution est destinée à guider les Parties contractantes aux conventions sur la circulation routière de 1949 et 1968 en ce qui concerne le déploiement en toute sécurité de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière ainsi qu'à faire des recommandations au niveau mondial en vue de parvenir à une interaction en toute sécurité entre les véhicules hautement et entièrement automatisés et tous les usagers de la route. Cette résolution a été élaborée par le WP.1 au cours des dix-huit derniers mois. Elle devrait non seulement améliorer la sécurité routière mais aussi apporter des avantages sociaux aux personnes qui sont incapables de conduire pour cause de handicap, d'âge avancé ou de santé déficiente.

2. « Cinquantième anniversaire des conventions de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière »

9. Le cinquantième anniversaire des conventions de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière a été marqué le 8 novembre 2018 par la diffusion de plusieurs séquences vidéo, dont l'une qui montre des participants au WP.1 soulignant les avantages et l'importance de ces conventions et une autre qui présente les principaux instruments juridiques de l'ONU relatifs à la sécurité routière. Il s'agit notamment des Conventions de 1968 sur la circulation et la signalisation routières, des Accords de 1958 et 1998 concernant les véhicules, de l'Accord de 1997 sur le contrôle technique périodique et de l'Accord de 1957 sur le transport de marchandises dangereuses par route.

10. En 2018, Cabo Verde, le Nigéria et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ont adhéré à la Conventions de 1968 sur la circulation routière.

3. « Groupe d'experts de la signalisation routière »

11. Le Groupe d'experts de la signalisation routière, qui a travaillé avec succès ces cinq dernières années, examinant plus de 5 000 panneaux de signalisation utilisés dans les Parties

contractantes à la Convention de 1968 sur la signalisation routière, devrait arriver au terme de son mandat en juin 2019. En 2018, il a élaboré son rapport final qui contient des propositions d'amendements destinés à éliminer quelques incohérences et imprécisions mises en évidence dans les dispositions de la Convention et de son Accord européen. Le Groupe d'experts a en outre, avec l'aide du secrétariat et du projet e-CoRSS, élaboré des images pas encore incluses dans la Convention et amélioré de nombreuses images de signaux existantes. Le secrétariat a mis la dernière main à l'élaboration du projet e-CoRSS, qui est une version électronique de la Convention de 1968 sur la signalisation routière, avec l'aide financière de l'institution de bienfaisance Easa Hussain Al Yousifi.

4. Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

12. Parmi les réalisations de 2018 :

- Le Gouvernement turc a entrepris les démarches nécessaires pour soumettre au Bureau des affaires juridiques de l'ONU une proposition d'amendement à l'AETR visant à permettre l'adhésion du Liban ;
- Début de l'examen par le Groupe d'experts de l'AETR d'une proposition d'amendement visant à introduire un nouvel appendice 1C consacré aux tachygraphes intelligents et prévoyant la création d'un groupe informel chargé de poursuivre les travaux du Groupe d'experts de l'AETR entre les sessions.

C. Débats d'orientation et renforcement des capacités en matière de sécurité routière

1. Études de performance en matière de sécurité routière appuyées par le Compte de l'ONU pour le développement et l'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière

13. Les études de performance en matière de sécurité routière ont pour but de mettre en évidence les lacunes les plus criantes et les priorités en matière de sécurité routière dans les pays étudiés et d'aider ainsi les gouvernements à renforcer leur capacité de gestion en la matière afin d'améliorer leur performance nationale dans ce domaine. En 2018 quatre de ces études ont été menées avec l'appui du Compte de l'ONU pour le développement et l'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour la sécurité routière.

14. Ce projet a permis d'aider l'Albanie, la Géorgie, la République dominicaine et le Viet Nam à renforcer leur capacité nationale en matière de gestion de la sécurité routière et de sensibiliser le public à ce problème. Les quatre études ont recensé les lacunes et les domaines prioritaires dans chacun de ces pays, qu'elles ont aidés à élaborer des interventions ciblées. Plusieurs recommandations visaient spécifiquement à relever certains défis et à sauver des vies sur la route, notamment en donnant davantage de pouvoir à l'instance nationale de coordination de la sécurité routière, en réintroduisant les contrôles techniques périodiques pour les voitures particulières, en actualisant les normes de conception des routes et les pratiques en la matière, ainsi qu'en améliorant la législation concernant le transport de marchandises dangereuses. Ces études de performance en matière de sécurité routière ont été publiées en juin 2018. Leurs résultats ont donné lieu à l'organisation d'ateliers de renforcement des capacités destinés à dispenser une formation complémentaire dans les domaines prioritaires identifiés ainsi qu'en ce qui concerne l'adhésion aux instruments juridiques pertinents des Nations Unies et à leur mise en œuvre. Pour une description plus complète des études de performance appuyées par le Compte de l'ONU pour le développement, voir le document ECE/TRANS/2019/12.

15. Deux études supplémentaires, menées au Cameroun et en Ouganda avec l'appui de l'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière et appliquant la même méthode ont été réalisées en 2018. En outre, le Gouvernement du Kazakhstan a invité la CEE à entreprendre une telle étude dans son pays en 2018-2019. Pour une description plus complète des études de performance appuyées par l'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU, voir le document ECE/TRANS/2019/13.

2. Futurs systèmes sûrs de transport intérieur (SafeFITS) – un outil décisionnel en matière de sécurité routière

16. L'objectif principal du modèle SafeFITS est d'aider les gouvernements et les décideurs à déterminer les politiques et les mesures de sécurité routière les plus judicieuses pour obtenir des résultats concrets dans l'amélioration de la sécurité routière, en leur fournissant des informations sur les résultats probables de différents scénarios en matière de sécurité routière. Cet outil décisionnel est devenu pleinement opérationnel en février 2018 et le SafeFITS est désormais accessible au public sur : <https://unecetrans.shinyapps.io/safefits/>.

17. Pour expérimenter le modèle SafeFITS et l'outil en ligne, deux projets pilotes ont été lancés en Albanie et en Géorgie au cours du premier semestre de 2018. Il s'agissait de mettre à l'épreuve les recommandations contenues dans les études de performance en matière de sécurité routière de ces deux pays. Cela a permis d'affiner le modèle et d'analyser les mécanismes et méthodologies de collecte des données sur la sécurité routière dans les pays bénéficiaires.

18. Compte tenu de la disponibilité d'un nouvel ensemble de données (OMS, Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018) des discussions sont en cours concernant les modalités d'actualisation de toutes les composantes de SafeFITS (base de données et modèles statistiques).

3. Ateliers de renforcement des capacités

19. En novembre et décembre le secrétariat a organisé deux nouveaux ateliers supplémentaires destinés à aider les États membres à améliorer la connectivité sous-régionale et la sécurité routière :

- L'atelier intitulé « Renforcement de la connectivité des transports ferroviaires régionaux », tenu à Athènes le 29 novembre 2017, a vu la participation de plus de 40 hauts représentants de 10 pays de l'Europe centrale et du Sud-Est ainsi que d'organisations internationales ;
- L'atelier intitulé « Journées des transports de la région du Danube 2018 », tenu à Ljubljana, en Slovénie les 4 et 5 décembre 2018, a vu la participation de plus de 80 participants et a mis l'accent sur l'échange d'expériences, de résultats et d'idées en matière de connectivité, de développement des infrastructures de transport, de sécurité routière et de développement du transport de voyageurs par chemin de fer dans la macrorégion du Danube.

D. Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière

20. Depuis sa nomination en 2015, l'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière a contribué à susciter un engagement politique durable, en faisant mieux connaître et en promouvant les conventions des Nations Unies relatives à la sécurité routière, ainsi qu'en faisant campagne en vue de collecter des fonds suffisants pour la sécurité routière dans le monde. Ses activités correspondent aux cibles 3.6 et 11.2 des objectifs de développement durable. Pour un compte rendu complet des activités de l'Envoyé spécial en 2018, voir le document ECE/TRANS/2019/13.

III. Environnement et transports

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

21. En 2018 le secrétariat a continué à soutenir les préparatifs en vue de la cinquième réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement qui aura lieu à Vienne en octobre 2019, notamment l'élaboration d'une déclaration pour adoption par la réunion. Ces préparatifs comportent aussi la préparation de la troisième étude sur les emplois verts

dans le secteur des transports, celle sur l'écoconduite. Il s'agit aussi de mettre la dernière main au module relatif aux infrastructures du plan directeur pour la promotion du cyclisme ainsi qu'à un manuel sur le transport durable et la planification urbaine, dans le cadre du WP.5.

22. Ce manuel a en particulier pour but de soutenir : a) le développement de politiques intégrées de transport et d'urbanisation ainsi que de politiques d'aménagement du territoire qui tiennent compte de l'environnement, de la santé et de la qualité de vie ; b) la sensibilisation des décideurs nationaux à la pertinence et aux avantages des politiques de transport et d'urbanisme intégrées, en leur donnant des exemples édifiants de bonnes pratiques ; et c) une prise de conscience internationale de l'importance qu'il y a à lier les politiques de transport durable et la planification urbaine comme moyen d'atteindre les objectifs multiples du Programme de développement durable à l'horizon 2030. Le 4 septembre 2018 s'est tenu à Genève, dans le cadre du WP.5, un atelier sur la prise en compte de l'environnement, de la santé et de la qualité de vie dans le développement de transports intégrés et l'aménagement urbain, afin de faciliter l'élaboration du Manuel, qui devrait être lancé et potentiellement adopté en automne 2019 à Vienne, à l'occasion de la cinquième réunion de haut niveau du PPE-TSE.

B. Transport et changements climatiques

23. En 2018, dans le cadre de la deuxième phase des travaux du Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux et nœuds de transport internationaux (WP.5/GE.3), de nombreuses analyses ont été menées en vue de la préparation de la « carte des zones sensibles ». Il s'agit de mettre en relation des données concernant les infrastructures de transport avec des projections de différents facteurs climatiques. Les experts se sont toutefois accordés à estimer qu'une carte des zones sensibles définitive et scientifiquement correcte ne saurait être produite que si d'autres éléments ont été pris en considération, notamment des facteurs socioéconomiques, la qualité et le type des infrastructures, les mesures d'adaptation déjà prises, etc. Lors de sa dernière session (7-8 juin 2018), le Groupe a conclu que l'identification des zones sensibles par les gouvernements était un exercice complexe et de longue haleine dans lequel la mise en relation de données précises sur les infrastructures de transport et les projections de facteurs climatiques ne constitue qu'une première étape. Il faudrait également procéder à une analyse détaillée de la géomorphologie, de l'état des infrastructures de transport, de leur qualité et de leurs spécifications techniques, ainsi que de leur sensibilité aux changements climatiques. Il faudrait en outre avoir recours à des indicateurs pour mesurer l'exposition, la sensibilité et la criticité des tronçons du réseau, et tenir compte des prévisions en matière de circulation et d'utilisation des terres.

IV. Renforcement des capacités et assistance technique

24. En 2018, la Division des transports durables a organisé toute une série d'activités d'assistance technique (projets de renforcement des capacités, services consultatifs et ateliers) afin de contribuer au renforcement de la capacité des pays à adhérer aux instruments juridiques de l'ONU administrés par le Comité des transports intérieurs et à les mettre en œuvre. Le secrétariat a proposé aux États membres des services consultatifs sur des questions liées aux transports, coorganisé des ateliers et poursuivi la mise en œuvre de projets de renforcement des capacités et de projets de développement d'infrastructures sous-régionales. Deux importants projets ont été menés à bien (SafeFITS et études de performance en matière de sécurité routière) permettant aux États membres de disposer d'outils pour prendre en matière de sécurité routière des décisions fondées sur des données d'observation. Le groupe de travail thématique du transport durable, du transit et de la connectivité relevant du Programme spécial des Nations Unies pour les économies et pays d'Asie centrale (SPECA) s'est réuni à Astana en août 2018 pour renforcer les capacités des pays membres du SPECA en matière de transport durable, de connectivité régionale et de sécurité routière, ainsi que pour améliorer l'intégration de ces pays en développement sans littoral. Sous les auspices de deux projets infrastructurels sous-régionaux (TEM et TER), trois rapports thématiques ont

été élaborés (Rapport 2018 sur les réseaux TEM et TER, modèle de gestion pour le sous-secteur routier et normes d'entretien des routes et autoroutes du projet TEM), en même temps que deux ateliers thématiques.

A. Projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) et projet de chemin de fer transeuropéen (TER)

25. La soixante-dixième session du Comité directeur du projet TEM s'est tenue à Genève les 14 et 15 mars, et sa soixante et onzième session s'est déroulée à Varsovie du 10 au 12 octobre 2018. Toutes les activités prévues dans le plan stratégique du TEM pour la période 2017-2021 ont été menées à bien. Trois rapports thématiques ont été élaborés (Rapport sur le réseau TEM 2018, modèle de gestion pour le sous-secteur routier et normes d'entretien des routes et autoroutes du projet TEM). L'atelier thématique « Normes d'entretien des routes et autoroutes et modèle de gestion pour le sous-secteur routier » a été organisé à Varsovie en octobre 2018. La vingt-cinquième réunion annuelle TEM/domaine V du programme iHEEP s'est tenue à Prague (République tchèque) du 28 au 30 mai 2018. Elle était consacrée à l'un des thèmes prioritaires du projet TEM – la gestion des actifs routiers. Des représentants des États participant au projet TEM et de quatre Départements des transports des États-Unis d'Amérique y ont partagé leurs données d'expérience et leurs meilleures pratiques en matière d'élaboration de plans de gestion des actifs routiers.

26. Les gouvernements participants et le Bureau central du projet TER ont contribué activement aux travaux du groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport.

B. Contribution au projet de chemin de fer transeuropéen

27. Le lancement de la phase II du plan directeur du TER pour le réseau ferroviaire à grande vitesse a été approuvé par le Comité directeur du projet TER.

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

28. La vingt-troisième session du Groupe de travail thématique du transport durable, du transit et de la connectivité du SPECA s'est tenue à Astana les 27 et 28 août 2018. Elle était organisée par le Ministère des investissements et du développement du Kazakhstan, avec l'aide de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et de la CEE. Des représentants de quatre pays membres du SPECA – l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan, le Kirghizistan et le Tadjikistan – y ont participé ainsi que des représentants de la Banque islamique de développement et d'organismes de transport nationaux. Comme le prévoit son programme de travail pour 2018-2019, les activités du Groupe de travail thématique du transport durable, du transit et de la connectivité ont porté sur des thèmes liés à l'amélioration de la connectivité susceptibles d'aider les pays du SPECA à atteindre les objectifs de développement durable en relation avec les transports. Les participants à cette vingt-troisième session ont débattu des moyens d'atteindre les cibles 3.6 (sécurité routière) et 9.1 (infrastructure résiliente) et ont échangé des informations sur leurs réalisations nationales et sur leurs plans pour l'avenir.

29. L'atelier du SPECA sur la connectivité et la compétitivité des transports intérieurs s'est tenu à Astana les 26 et 27 novembre 2018 avec la participation de six États membres, d'organisations internationales et de la CEE. Il s'agissait d'aider les participants à mieux comprendre le cadre international de connectivité des transports, la manière d'harmoniser le développement des infrastructures de transport et le rôle de la coopération régionale pour des systèmes de transport plus efficaces en Asie centrale.

V. Transport routier

A. « Accroître l'efficacité du transport routier »

30. Après le succès de la session spéciale sur le système e-CMR lors de la 112^e session du Groupe de travail des transports routiers (SC.1) en octobre 2017, une session spéciale de suivi a eu lieu le 4 avril 2018. Il s'agissait de lancer, conjointement avec la Division de la coopération économique, du commerce, les normes techniques du Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) destinées à soutenir la création et l'échange de lettres de voiture électroniques pour le transport international de marchandises par route. Il a aussi été question lors de cette session spéciale de la mise en œuvre du système e-CMR et des exposés ont été présentés par le Gouvernement des Pays-Bas, la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, l'Union internationale des transports routiers et le Comité international des transports ferroviaires. À la demande du SC.1, le secrétariat a élaboré une note d'orientation « sans préjudice » concernant les aspects juridiques de la lettre de voiture électronique pour la 113^e session du Groupe de travail des transports routiers en octobre 2018.

31. La Fédération de Russie, le Luxembourg, la République de Moldova, la République islamique d'Iran et la Turquie ont adhéré au système e-CMR à la fin 2017 et au début 2018.

B. « Des routes plus intelligentes pour une mobilité plus maline »

32. Traditionnellement, le SC.1 a favorisé le développement et la facilitation des transports internationaux de marchandises et de voyageurs par la route, aidant à créer des règles et prescriptions simples et harmonisées en matière de transport. Toutefois, l'harmonisation des infrastructures intelligentes n'avait pas fait l'objet de suffisamment d'attention jusqu'en avril 2018, quand le Groupe de travail a tenu un atelier spécial pour étudier les pratiques, tendances et perspectives en matière d'infrastructures routières intelligentes. Il s'agissait notamment d'un projet intitulé « La gestion du trafic en tant que service » présenté par la ville belge de Gand, de scénarios pour le futur de la banque Julius Baer, du centre virtuel de gestion du trafic d'Hellastron (Association hellénique du réseau routier à péage) et du système national d'information des usagers pour l'autoroute de l'Égée en Grèce, de l'initiative de la FIA pour des villes intelligentes, ainsi que de partenariats public-privé et de projets en matière d'infrastructures intelligentes aux Pays-Bas.

VI. Transport ferroviaire

A. Accroître l'efficacité du transport ferroviaire

33. Les activités du Groupe de travail des transports par chemin de fer ont été cette année à l'avant-garde des débats dans le secteur ferroviaire avec la tenue d'un atelier sur la sécurité dans les chemins de fer organisé conjointement avec le Forum international des transports (FIT) et l'Union internationale des chemins de fer (UIC) lors du sommet annuel du FIT, qui s'est tenu à Leipzig et a permis à plus de 30 participants de se pencher sur des questions techniques liées à la sécurité dans les chemins de fer. Cet atelier a également été marqué par la relance de l'Observatoire international de la sûreté des chemins de fer et de son interface mise à jour pour inclure de nouveaux articles susceptibles d'intéresser les États membres.

34. Au cours de la réunion du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) un atelier a été organisé sur le thème de l'innovation dans les chemins de fer et des voies ferrées de l'avenir dans la région. Plus de 60 participants ont été informés et ont débattu des efforts nationaux et internationaux visant à stimuler l'innovation et à rendre le chemin de fer plus compétitif.

35. De nouvelles modifications à apporter à l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) ont été examinées et la coopération a été intensifiée

avec le Centre d'excellence de la CEE en matière de partenariats public-privé, avec une mise à jour des activités qui concernent directement le Groupe de travail.

36. Pour faire suite à l'atelier de 2017 sur la réforme des chemins de fer, une publication a été élaborée pour mettre en évidence les bonnes pratiques et les leçons tirées en la matière dans toute la région. Dans le cadre de l'évaluation des chemins de fer menée actuellement et à la suite de la diffusion d'un questionnaire avec l'assistance de l'UIC, une base de données ainsi que la première étape de visualisation des données ont été mises au point pour montrer où ont eu lieu les principaux investissements dans les chemins de fer ces dernières années.

37. De nouveaux progrès ont été enregistrés dans la préparation d'un projet de nouvelle Convention visant à faciliter le franchissement des frontières nationales, par voie ferrée, pour les voyageurs et leurs bagages.

B. Uniformisation du droit ferroviaire

38. Afin de rendre plus efficace le transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie, le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire a élaboré, au cours de son mandat, des dispositions juridiques concernant le contrat de transport, en particulier les droits et obligations des parties au contrat, les documents nécessaires, la responsabilité, les réclamations et les relations entre les transporteurs dans le cadre d'une législation ferroviaire uniformisée. Il a tenu compte des bonnes pratiques déjà mises en œuvre dans le cadre de la Convention CIM-COTIF et de l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS) ainsi que d'autres conventions relatives aux transports internationaux. Le Groupe d'experts a également défini les principes essentiels d'un système de gestion convenant à une législation ferroviaire uniformisée.

39. Le Groupe d'experts a poursuivi ses travaux en 2018 en mettant l'accent sur l'élaboration et l'adoption au début de l'année de son plan de travail détaillée jusqu'à la fin de 2019 ainsi que sur sa mise en œuvre, en particulier :

- En préparant à mener des essais en conditions réelles portant sur des contrats de transport en vertu d'un régime juridique unique en se mettant d'accord sur les documents nécessaires pour les essais et sur les paramètres de la cargaison, ainsi qu'en clarifiant les procédures nationales applicables aux essais ;
- En examinant le champ d'action nécessaire de l'uniformisation du droit ferroviaire ;
et
- En examinant les diverses possibilités de faire de l'uniformisation du droit ferroviaire un instrument juridiquement contraignant.

VII. Règlements concernant les véhicules

A. Réorganisation

40. Suite à la décision prise par le Forum mondial en juin 2018 d'appliquer la décision n° 19 de 2018 du Comité et de transformer le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) en Groupe de travail des véhicules autonomes et automatisés (GRVA), le GRVA s'est réuni une première fois du 25 au 28 septembre 2018. Le GRVA conservera les activités du GRRF relatives aux véhicules autonomes, automatisés et connectés et intégrera les activités en cours autres que la coordination du groupe de travail informel sur les systèmes de transport intelligents et la conduite autonome. Ce processus a entraîné une réaffectation de certaines anciennes tâches du GRRF à des groupes de travail existants (telles qu'énumérées à l'annexe 1 du document WP.29-175-25), y compris toutes les activités relatives aux pneumatiques au Groupe de travail du bruit (GRB). Dans ce contexte, le changement de nom de celui-ci en Groupe de travail du bruit et des pneumatiques (GRBP) a été confirmé par le Forum mondial à sa 176^e session, tenue en novembre 2018.

41. Les activités du GRVA comprendront l'élaboration d'un règlement-cadre sur les véhicules automatisés ou autonomes. Parmi les points que le Groupe de travail abordera dans

le cadre de l'établissement de règlements harmonisés à l'échelle internationale sur les technologies de conduite automatisée permettant aux conducteurs de bénéficier d'un degré plus élevé d'automatisation de la tâche de conduite et d'une sécurité et d'une sûreté accrues, on peut citer :

- a) Les prescriptions fonctionnelles relatives à la technologie des véhicules intelligents et les applications des systèmes (automatisation et connectivité) dans les véhicules ;
- b) Une nouvelle méthode d'évaluation de la sécurité ;
- c) La cybersécurité ;
- d) Les mises à jour logicielles, y compris par transmissions sans fil ;
- e) Les systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée (DSSAD) ;
- f) Les dispositions relatives au contrôle technique périodique.

42. À sa 176^e session, le Forum mondial a adopté des amendements à son mandat et à son Règlement intérieur qui traduisent la transformation du GRRF en GRVA ainsi que l'ensemble des adaptations qui en découlent.

B. Accord de 1958

43. Trois nouveaux Règlements ONU concernant les véhicules, visant à améliorer la sécurité des véhicules et leurs performances environnementales, sont entrés en vigueur en 2018 :

a) Le Règlement ONU n° 0 sur l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule, adopté à la session de novembre 2017 du Forum mondial, établit des dispositions uniformes et un système de reconnaissance mutuelle des homologations de type internationales de l'ensemble du véhicule dans le cadre de l'Accord de 1958 ;

b) Le Règlement ONU n° 144 sur les systèmes automatiques d'appel d'urgence en cas d'accident, adopté à la session de novembre 2017 du Forum mondial, établit des dispositions uniformes concernant l'homologation des dispositifs d'appel d'urgence et des véhicules automobiles eu égard à l'installation de ces systèmes ;

c) Le Règlement ONU n° 145 sur les systèmes d'ancrages ISOFIX, les ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et les positions i-Size, adopté à la session de novembre 2017 du Forum mondial ; des dispositions distinctes relatives aux ancrages pour les systèmes ISOFIX et les dispositifs de retenue pour enfants ont été intégrées dans le Règlement ONU n° 14 pour faciliter l'application de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule.

44. Le Forum mondial a adopté deux nouveaux Règlements ONU en 2018. Les Règlements ONU existants ont été actualisés au moyen de 100 amendements, qui adaptent les Règlements aux innovations technologiques les plus récentes et mettent en place des limites plus strictes visant à accroître à la fois la sûreté et les performances environnementales des véhicules. Ces règlements entreront en vigueur en janvier 2019 :

a) Le Règlement ONU n° 146 sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible de la catégorie L a été adopté à la session de juin 2018 du Forum mondial ;

b) Le Règlement ONU n° 147 sur les pièces mécaniques d'attelage des ensembles de véhicules agricoles a été adopté à la session de juin 2018 du Forum mondial pour traiter spécifiquement de l'attelage mécanique des ensembles de véhicules agricoles.

45. Étant donné qu'il n'a pas été possible d'obtenir un financement extrabudgétaire pour héberger la DETA à la CEE (document informel ITC (2018) n° 9, par. 5), le Forum mondial a réitéré à sa 176^e session sa demande d'héberger la DETA au titre du budget ordinaire et a remercié l'Allemagne d'héberger la DETA jusqu'en 2020 à titre de contribution en nature (document informel ITC (2018) n° 9, par. 6).

46. À la 176^e session du Forum mondial, en novembre 2018, le Comité international de l'inspection technique automobile s'est déclaré prêt à financer l'élaboration du module de déclaration de conformité sans aucune condition préalable. L'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles, l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile et l'Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante ont confirmé leur intention de financer le module de l'identifiant unique une fois que le Comité exécutif (EXCOM) aurait donné son appui au financement de l'hébergement de la DETA à la CEE.

C. Accord de 1997

47. Le Bureau des affaires juridiques a notifié des propositions d'amendements à l'Accord de 1997 tendant à introduire certaines définitions, la possibilité de certificats d'inspection internationaux électroniques et des dispositions sur la conformité des contrôles techniques périodiques.

48. En 2018, des amendements aux dispositions relatives aux contrôles techniques périodiques des éléments liés à l'environnement (Règle ONU n° 1) et de l'aptitude à la circulation (Règle ONU n° 2) sont entrés en vigueur, étendant le champ d'application aux voitures particulières et aux fourgonnettes, créant trois catégories de risque de défauts et des critères d'évaluation pour chacun des éléments soumis à l'essai, et définissant des éléments supplémentaires à éprouver pour les systèmes de sécurité commandés électroniquement.

49. Deux nouvelles Règles ONU ont été adoptées par le Comité d'administration de l'Accord de 1997 (AC.4) et annexées à l'Accord de 1997. La Règle ONU n° 3 énonce des dispositions uniformes pour le contrôle technique périodique des véhicules automobiles utilisant du gaz naturel comprimé (GNC), du gaz de pétrole liquéfié (GPL) et/ou du gaz naturel liquéfié (GNL) dans leur système de propulsion eu égard à leur aptitude à la circulation. La Règle ONU n° 4 établit des dispositions uniformes pour le contrôle technique périodique des véhicules à moteur à propulsion électrique et hybride-électrique eu égard à leur aptitude à la circulation.

D. Accord de 1998

50. En 2018, le Forum mondial a conclu plusieurs années de travail sur de nouveaux Règlements techniques mondiaux de l'ONU (RTM ONU) :

a) Le nouveau RTM ONU n° 20 sur la sécurité des véhicules électriques, qui a été adopté à la session de mars 2018 du Forum mondial, énonce des prescriptions axées sur les caractéristiques fonctionnelles qui traitent des risques pour la sécurité que peuvent présenter les véhicules électriques pendant leur utilisation et après un accident, notamment les chocs électriques liés aux circuits haute tension de ces véhicules et les risques potentiels liés aux batteries au lithium ionique et/ou aux autres systèmes rechargeables de stockage de l'énergie électrique (en particulier ceux qui contiennent un électrolyte inflammable) ;

b) La modification et l'adoption des amendements aux RTM ONU n° 9 (Sécurité des piétons), n° 15 (Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP)) et n° 19 (Procédure de mesure des émissions par évaporation dans le cadre de la WLTP (WLTP EVAP)).

51. Deux nouveaux candidats à l'harmonisation ou à l'adoption en tant que RTM ONU ont été inscrits dans le Recueil des Règlements admissibles : n° 14 – règlements de l'Union européenne n°s 2017/1151 et 2017/1154 sur les émissions en conditions de conduite réelles et n° 15 – méthodologie du Japon sur les émissions en conditions de conduite réelles.

52. En juin 2018, l'élaboration d'un nouveau RTM ONU relatif à une procédure harmonisée d'essai pour la mesure des émissions en conditions de conduite réelles a été lancée. Le nouveau RTM ONU, qui devrait être adopté d'ici à 2020, concentrera les compétences et les ressources pour améliorer la mesure des émissions et permettra également de réaliser d'importantes économies d'échelle dans le secteur automobile.

VIII. Transport par voies navigables intérieures

53. La Conférence ministérielle internationale sur les liaisons par navigation intérieure s'est tenue à Wrocław, en Pologne, les 18 et 19 avril 2018, organisée conjointement par la CEE et le Ministère polonais de l'économie maritime et de la navigation intérieure. Elle avait pour but de faire en sorte que la politique mette davantage l'accent sur la promotion du rôle du transport par voies navigables intérieures et sur les défis posés par le développement et la mobilité durables dans ce domaine. Cette conférence a réuni plus de 400 participants de 24 pays venus d'Afrique, d'Asie et d'Europe, mais aussi de la Commission européenne, des commissions fluviales, d'organisations internationales et d'autres partenaires importants. Le 18 avril, la conférence a adopté la Déclaration ministérielle intitulée « La navigation intérieure dans le contexte international » qui a fixé les principaux objectifs et mesures à prendre dans le secteur au cours des années à venir et a invité les pays et toutes les parties concernées à élaborer des plans d'action pour leur mise en œuvre¹. En décembre 2018, la déclaration avait été signée par 18 pays.

54. En 2018, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) et ses organes subsidiaires qui lui sont rattachés ont compté au nombre de leurs réalisations :

a) L'adoption de l'additif n° 1 à la troisième révision de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (« Livre bleu ») lors de la soixante-deuxième session du SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3/Amend.1) ;

b) La préparation de la carte mise à jour du réseau européen des voies navigables, établie conformément à la résolution n° 30, sur la base des récents amendements apportés à l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) et au Livre bleu, tous deux disponibles sous forme d'application SIG et en version pdf imprimable ;

c) Les travaux en cours en vue de la mise en œuvre et de la mise à jour du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), avec notamment :

- Trois réunions du groupe d'experts du CEVNI en 2018 (février, juin et octobre) ;
- Les amendements au CEVNI adoptés par le SC.3 à sa soixante-deuxième session (ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5/Amend.2) ;
- Le Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables (SIGNI) adopté par le SC.3 dans sa résolution n° 90 ;
- La publication intitulée « Mise en œuvre de la révision 5 du CEVNI » (ECE/TRANS/266) ;

d) Les travaux en cours pour harmoniser les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, qui se sont notamment traduits par l'adoption par le SC.3 de la deuxième révision des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure annexées à la résolution n° 61 en tant que résolution n° 91, et la traduction en russe de l'édition 2015 du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) ;

e) Des ateliers sur l'automatisation, les transports maritimes intelligents et la numérisation :

- L'atelier sur les bateaux autonomes en navigation intérieure, qui s'est tenu le 14 février lors de la cinquante-deuxième session du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3), organisé conjointement par la CEE et De Vlaamse Waterweg nv (ECE/TRANS/2019/16) ;
- L'atelier sur la numérisation dans le transport par voies navigables intérieures, qui s'est tenu le 4 octobre 2018 lors de soixante-deuxième session du SC.3 ;

¹ Le texte de la Déclaration ministérielle est disponible à l'adresse www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2018/sc3/Ministerial-declaration_e.pdf.

f) Les travaux en cours dans le domaine de la navigation de plaisance ont consisté en :

- Deux réunions du Groupe de travail informel de la navigation de plaisance en février et en novembre ;
- L'adoption de la deuxième révision du Réseau européen de navigation de plaisance (résolution n° 52) par le SC.3 dans sa résolution n° 92 ;
- Mise à jour de la base de données de la CEE sur les modèles nationaux de certificat international de conducteur de bateau de plaisance².

IX. Statistiques des transports

55. Par l'intermédiaire du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6), la CEE a continué de réfléchir à la contribution qu'elle pouvait apporter à la réalisation du Programme de développement durable à l'horizon 2030 en ce qui concerne, entre autres, la sécurité routière et les incidences des transports sur l'environnement. Lors de sa réunion de juin, les délégués ont examiné toute une série de questions et tenu un atelier spécialement consacré à l'amélioration de la qualité des données statistiques relatives aux voies navigables intérieures. La principale leçon à retenir était l'importance des nouvelles sources de données, notamment quand les pays utilisent celles du système automatisé d'identification (SAI) pour les mouvements des bateaux, ce qui permet de réduire les coûts mais pose également des questions quant à la qualité des données.

56. La CEE a aussi participé à un événement de renforcement des capacités organisé à Athènes par le Projet euro-méditerranéen de soutien aux transports pour fournir aux pays méditerranéens d'Afrique du Nord et d'Asie de l'Ouest des indications concernant les meilleures pratiques en matière de collecte de données relatives à la sécurité routière. Simultanément, les travaux se sont poursuivis pour renforcer la diffusion des données de la CEE grâce à une visualisation améliorée des données et à d'autres modifications importantes. Deux des améliorations les plus significatives enregistrées en 2018 ont été la diffusion des données sur la sécurité aux passages à niveau et sur les accidents de chemin de fer sur le site des statistiques de la CEE, ainsi que la publication d'une carte interactive du trafic routier mesuré lors du recensement de la circulation sur les routes E auquel procède la CEE tous les cinq ans. Cette carte permet de visualiser le volume du trafic, ce qui pourrait avoir de nombreuses applications, notamment pour mettre en évidence des possibilités de transfert modal, pour procéder à des analyses de la sécurité routière et pour suivre les liaisons de transport Europe-Asie.

57. Dans le cadre d'un autre travail en cours, la CEE ainsi que le FIT et Eurostat ont collaboré avec un groupe d'experts informel constitué de représentants de pays et d'organisations internationales pour convenir de définitions nouvelles ou modifiées qui figureront dans la cinquième édition du Glossaire des statistiques de transport. Il s'agit d'une mise à jour essentielle tant pour les utilisateurs de statistiques des transports de la CEE que pour ceux qui collectent ces données statistiques au niveau national ou local, qui disposeront ainsi de définitions communes de termes modernes et pertinents dans le domaine des transports dont ils auront besoin pour se livrer à des comparaisons internationales qui aient un sens, ainsi que pour réduire la charge que constitue la communication de données pour les bureaux de statistique. Toutes les définitions ont été fixées en 2018 et le document final sera publié en 2019.

58. C'est en 2018 également que la CEE a publié une version actualisée de sa publication Statistiques des transports intérieurs pour l'Europe et l'Amérique du Nord (volume LIX), qui présente des statistiques et de brèves études sur le transport avec des données portant sur l'Europe, le Canada et les États-Unis d'Amérique. Elle rassemble des informations statistiques sur tous les modes de transport couverts par le CTI (route, rail, voies navigables et oléoducs) pour tous les États membres de la région de la CEE. Chaque chapitre commence par un bref résumé fournissant quelques chiffres clefs sur chaque secteur, suivi de données

² www.unece.org/trans/main/sc3/icc_resolution_40.html.

détaillées sur chacune des sous-catégories statistiques. La prochaine édition de cette publication devrait paraître en 2020, tandis que des statistiques sur les accidents de la route seront publiées en 2019.

X. Tendances et économie des transports

A. Finalisation de la phase III du projet pour les liaisons de transport Europe-Asie

59. La phase I (2002-2007), la phase II (2008-2012) et la phase III (2013-2017) du projet LTEA ont contribué à jeter les bases d'un réseau de transport opérationnel entre l'Europe et l'Asie grâce au recensement des routes, à la place prépondérante accordée aux projets d'investissement dans les infrastructures, à la création d'une base de données du Système d'information géographique (SIG), à l'analyse des obstacles non physiques au transport, à la comparaison des transports maritimes et des transports terrestres, à l'organisation de plusieurs ateliers nationaux de renforcement des capacités consacrés à la facilitation du transport, ainsi qu'aux efforts visant à rendre les couloirs opérationnels en établissant des calendriers et des tarifs communs.

60. Pour conclure la phase III du projet LTEA, une conférence internationale sur la mise en service des corridors de transport Europe-Asie s'est tenue dans le cadre du WP.5 le 3 septembre 2018 à Genève.

61. La conférence a reconnu qu'il était important :

- De continuer à développer des liaisons de transport efficaces entre l'Europe et l'Asie ;
- D'éliminer les goulets d'étranglement ;
- De simplifier les procédures de franchissement des frontières ; et
- De reconnaître l'importance et l'impact des systèmes de transport intelligents, de la numérisation du transport, de l'informatisation complète des points de passage aux frontières, du recours aux services de suivi et de localisation par satellite tant pour le rail que pour la route, de l'introduction de véhicules autonomes (camions et locomotives) pour les transports le long des axes de transport Europe-Asie, et de prêter une attention particulière à ces tendances.

62. Pour atteindre ces objectifs, il convient de prendre dûment en considération l'uniformisation des régimes ferroviaires et en particulier la réexpédition du SMGS au CIM le long des couloirs, ce qui se traduit par des coûts supplémentaires et une perte de temps. Toute erreur lors de la traduction d'une lettre de voiture à l'autre pourrait notamment entraîner des semaines d'attente aux points de passage des frontières. Le fait qu'il n'existe pas un contrat de transport, une responsabilité et une lettre de voiture uniques pour la totalité du parcours des trains amoindrit la fiabilité et la confiance du marché dans les services fournis.

B. Obtenir un bon rapport coût-efficacité en matière d'infrastructure des transports intérieurs

63. Au cours de 2018, le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), groupe de réflexion de la Division des transports durables, a poursuivi ses travaux sur la mise en place d'un observatoire international des infrastructures de transport en Asie et en Europe dans le cadre d'un système d'information géographique (SIG), pour suivre l'évolution de la situation des infrastructures de transport dans la région de la CEE. Cet observatoire, financé par la Banque islamique de développement, constitue un exemple novateur de la manière pour les pouvoirs publics de présenter de façon transparente et exhaustive à des institutions financières les données concernant leurs nouveaux projets en matière d'infrastructure des transports et d'en mettre en avant la rentabilité. Il est conçu comme une plateforme en ligne sur laquelle : a) les gouvernements trouveront les données

nécessaires à l'élaboration, à l'évaluation comparative et à la présentation de leurs projets dans le domaine des infrastructures de transport ; et b) les institutions financières pourront examiner, analyser et comparer les projets aux niveaux régional et international et sélectionner les projets à financer.

C. Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport du WP.5

64. On manque toujours de terminologies et de définitions ainsi que d'indicateurs de référence pour mesurer et évaluer les dépenses en infrastructures de transport d'un pays à l'autre et entre les diverses options de dépense. Les principales lacunes sont : l'absence de cadre analytique permettant une telle évaluation ainsi que les sérieux problèmes liés à la disponibilité et à la propriété des données, à leurs définitions, à leur portée, à leur qualité et à leur comparabilité. Il n'en reste pas moins admis que l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport est un outil puissant pour faire des estimations et garder les coûts sous contrôle. Reconnaisant ce fait, le Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport, qui dépend du WP.5 a mis l'accent sur les routes, les ports et les terminaux intermodaux ainsi que sur les voies navigables et les voies ferrées.

65. En 2018, des sous-groupes ont été mis sur pied pour tous les modes de transport, y compris pour les terminaux intermodaux et les ports. Des projets de glossaires de termes et des questionnaires destinés à recueillir des données en vue de l'évaluation comparative ont été élaborés. En ce qui concerne les routes, des glossaires et des questionnaires ont déjà été envoyés aux gouvernements pour leur permettre de recueillir les données pertinentes. Pour tous les autres modes de transport les travaux sont en cours et les gouvernements sont invités à y contribuer davantage. Le mandat du Groupe a été prolongé d'un an.

D. Modes innovants de financement des infrastructures de transport

66. La publication sur les modes innovants de financement des infrastructures de transport produite par la CEE en 2018 donne une vue d'ensemble des nombreux modes innovants par lesquels pourrait être financée la construction d'infrastructures de transport autres que les ressources publiques. Il s'agit entre autres des modes de financement suivants : droits d'usage/systèmes de péage (électronique), emprunts et implication du secteur privé, programmes de PPP, impôt foncier, parmi bien d'autres initiatives. Cette publication souligne aussi la nécessité de concevoir et de mettre en œuvre une procédure d'achat et de gestion transparente et responsable pour les projets en matière d'infrastructures de transport. La publication est disponible sur le site Web de la CEE.

XI. Facilitation du passage des frontières et Convention TIR

A. Portée mondiale et nouvelles adhésions

67. L'expansion mondiale de la Convention TIR de 1975 s'est poursuivie à un rythme soutenu en 2018, avec l'adhésion de l'Arabie saoudite, de l'Argentine et du Qatar. Avec ces dernières adhésions la Convention TIR compte désormais 75 Parties contractantes. En outre, durant l'année 2018, le régime TIR est devenu opérationnel en Chine, en Inde et au Pakistan, ce qui fait qu'elle est désormais active dans 62 pays.

B. Projets pilotes eTIR et nouvelles mesures en vue de l'informatisation complète du régime TIR

68. En 2018, la CEE et l'IRU ont continué à collaborer étroitement avec les administrations douanières en vue du lancement de nouveaux projets pilotes eTIR. Les administrations douanières de l'Azerbaïdjan, de la Géorgie, du Kazakhstan et de

l'Ukraine ont confirmé leur volonté de participer à un projet eTIR intermodal entre leurs pays et ont accepté les conditions types applicables au lancement de projets d'informatisation. Les administrations douanières de l'Azerbaïdjan, de l'Inde et de la République islamique d'Iran se sont réunies à Téhéran les 2 et 3 juillet 2018 et ont fait part de leur volonté de travailler sur un projet eTIR le long du couloir de transport international Nord-Sud, tandis que l'Azerbaïdjan et la République islamique d'Iran se sont montrés intéressés à lancer les travaux d'adaptation de leurs systèmes informatiques douaniers nationaux ainsi qu'à commencer à effectuer des transports eTIR entre leurs deux pays. Les transports eTIR ont continué à être assurés entre la République islamique d'Iran et la Turquie et des efforts ont été faits pour élargir le champ d'application de ce projet afin d'y faire participer davantage d'entreprises de transport et de bureaux de douane.

C. Banque de données internationale TIR et outils électroniques du secrétariat TIR

69. En 2015, le secrétariat a lancé un projet de création d'une nouvelle Banque de données internationale TIR, envisagé pour consolider l'ensemble des applications électroniques gérées par le secrétariat TIR. Entamée en 2016, la première phase du projet visait à remplacer les applications TIR existantes (ITDBonline+, services Web ITDB et Registre des dispositifs de scellement et des timbres douaniers de la CEE). En 2017, la nouvelle Banque ITDB et le nouveau Service Web ITDB ont été mis en place. Dans les mois qui ont suivi, la nouvelle Banque avait trois fois plus d'utilisateurs que la précédente. Elle contient actuellement des données concernant environ 34 000 titulaires de carnets TIR agréés. Un nouveau module avec une base de données centrale des bureaux de douane a été lancé en mai 2018 à l'intention des autorités douanières. L'accès public au module de l'ITDB sur les bureaux de douane fait l'objet d'un examen par la TIRExB.

70. Pour plus de détails sur les activités du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30), de ses groupes subsidiaires d'experts et du secrétariat visant à faciliter le franchissement des frontières et sur les instruments juridiques pertinents sous les auspices du WP.30 (Convention sur l'harmonisation, Convention TIR, etc.), y compris l'informatisation du régime TIR dans le cadre du projet eTIR, voir ECE/TRANS/2019/17.

XII. Transport des marchandises dangereuses et classification et d'étiquetage des produits chimiques

71. Les activités de la CEE consistant à administrer et à mettre à disposition des instruments juridiques concernant l'acheminement, par tous les modes de transport, des marchandises dangereuses, et la classification et l'étiquetage des produits chimiques, ainsi que les recommandations du Conseil économique et social qui s'y rapportent, contribuent à une gestion sûre des produits chimiques tout au long de leur cycle de vie (production, stockage, transport et utilisation sur les lieux de travail et par les consommateurs).

72. Afin de faire face aux nouvelles difficultés et de garantir la sécurité des personnes, des biens et de l'environnement, ces instruments sont régulièrement mis à jour au gré des progrès techniques, lorsqu'apparaissent de nouvelles matières dangereuses et de nouveaux matériaux de construction, ou en fonction des besoins des systèmes modernes de transport (par exemple, les dispositions relatives à la sécurité du transport des batteries au lithium pour faire face à l'accélération de leur mise au point et de leur utilisation).

73. En 2018, les instruments juridiques internationaux régissant les transports aériens, maritimes et terrestres des marchandises dangereuses ont été mis à jour à la suite de la transposition des dispositions contenues dans le Règlement type (20^e éd. révisée) et dans le SGH (7^e éd. révisée) établie par le secrétariat de la CEE. À cet égard, les organisations internationales concernées se sont concertées afin que les dispositions puissent être

appliquées simultanément pour tous les modes de transport à compter du 1^{er} janvier 2019. Elles ont procédé de la manière suivante :

- Pour le transport aérien et maritime, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Organisation maritime internationale (OMI) ont publié des versions actualisées des Instructions techniques de l'OACI et du Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) ;
- Pour le transport ferroviaire, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) a publié l'édition 2019 du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) ;
- Pour le transport par route et par voies de navigation intérieures, la CEE a publié les éditions 2019 de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure (ADN).

74. À la suite de son cycle de travail habituel de deux ans, le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) a adopté en 2018 une série d'amendements à l'ADR qui entreront en vigueur 1^{er} janvier 2019. L'adhésion du Nigéria à l'ADR le 18 octobre 2018 a porté le nombre des Parties contractantes à cinquante et une (parmi lesquelles trois sont des pays non membres de la CEE : Maroc, Nigéria et Tunisie).

75. L'édition 2019 de l'ADR tient compte de ces amendements et contient des dispositions nouvelles et révisées concernant, entre autres, les objets qui contiennent des matières ou objets dangereux, la classification des engrais à base de nitrate d'ammonium, la classification des mélanges corrosifs, les engins de transport contenant des batteries au lithium, les instructions d'emballage pour les batteries au lithium défectueuses ou endommagées, le transport des matières nécessitant d'être stabilisées par régulation de la température, le transport de véhicules alimentés par des liquides ou des gaz inflammables, ou des batteries ou piles à combustible, ainsi que la sécurité des véhicules transportant des marchandises dangereuses (par exemple, sur les niveaux de protection des circuits alimentés assurés par les fixations, câbles ou autres dispositifs).

76. Le Comité d'administration de l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (ADN) a également adopté en 2018 une série d'amendements aux règlements annexés à l'ADN qui entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2019. L'ADN compte 18 Parties contractantes.

77. Outre la transposition des dispositions contenues dans le Règlement type (20^e éd. révisée), l'édition 2019 de l'ADN comporte des dispositions nouvelles ou révisées concernant spécifiquement les transports par voie navigable, notamment celles qui concernent une nouvelle définition de la protection contre l'explosion qui introduit un nouveau classement en zones pour les bateaux et précise les types d'équipement électrique et non électrique qui doivent être utilisés dans chaque zone. On y trouve aussi de nouvelles dispositions relatives au dégazage des citernes à cargaison, ainsi que des dispositions révisées concernant la formation des experts. Par ailleurs, l'ADN 2019 ne permettra plus d'utiliser des bateaux-citernes à coque simple pour transporter des matières dangereuses pour la santé ou pour l'environnement, ce qui contribuera à améliorer la sécurité du transport de telles matières.

78. Pour ce qui est de l'assistance technique, la CEE a participé en 2018 à plusieurs réunions et ateliers en relation avec la mise en œuvre des réglementations du transport des marchandises dangereuses et/ou du SGH :

- Atelier du Compte de l'ONU pour le développement organisé en Albanie sur le thème du renforcement des capacités de gestion de la sécurité routière ;
- Réunion de l'OMS à Genève sur le transport en toute sécurité de matières infectieuses, avec la présentation des mécanismes de l'ONU visant à harmoniser le transport international de ces matières ;
- Séminaire au Maroc sur le thème « Rendre plus sûr le transport de marchandises dangereuses par route à l'aide du cadre réglementaire de l'ADR » ;

- Exposé sur l'ADR à l'intention d'une délégation thaïlandaise en visite à la CEE, à Genève ;
- Réunion technique de l'AIEA sur la sécurité du transport des matières nucléaires et d'autres matières radioactives, à Vienne.

XIII. Transport des denrées périssables

79. L'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) vise à garantir que les denrées alimentaires réfrigérées et surgelées sont transportées d'une manière efficace et sûre, dans de bonnes conditions d'hygiène et sans danger pour la santé humaine.

80. Il aide aussi les pays à éviter le gaspillage d'aliments altérés par une mauvaise régulation de la température durant le transport par route et par rail. Cinquante pays – dont certains ne sont pas membres de la CEE (Arabie saoudite, Maroc et Tunisie) – sont Parties contractantes à l'ATP. Cet accord :

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

81. L'ATP s'applique aux transports internationaux de denrées périssables effectués sur le territoire d'au moins deux Parties contractantes, par route, par rail ou par mer (les trajets maritimes doivent être inférieurs à 150 km). De plus, certains pays ont adopté l'ATP comme base de leur législation nationale.

82. L'ATP contient, outre le texte de l'Accord, trois annexes portant respectivement sur :

- Les définitions et les normes pour les engins de transport spéciaux utilisés aux fins du transport des denrées périssables ;
- Le choix de l'équipement et des conditions de température pour le transport des denrées surgelées et congelées ; et
- Les conditions de température pour le transport de certaines denrées qui ne sont ni surgelées ni congelées.

83. En 2018, le Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) a adopté une série d'amendements à notifier aux Parties contractantes en vue de leur acceptation finale. Une étape majeure a été franchie avec l'adoption de dispositions permettant de remplacer les gaz fluorés utilisés comme réfrigérants dans des engins de transport spéciaux par d'autres réfrigérants à plus faible potentiel de réchauffement de la planète. Les gaz fluorés constituent une famille de gaz d'origine humaine utilisés dans une grande variété d'applications industrielles. Comme ils ne détériorent pas la couche d'ozone, ils servent souvent de substituts aux substances qui appauvrissent la couche d'ozone. Ils ont toutefois un puissant effet de serre, dont la contribution au réchauffement mondial est jusqu'à 23 000 fois supérieure à celle du dioxyde de carbone (CO₂) et leurs émissions sont en forte progression. Il est donc important de faciliter le remplacement de ces gaz fluorés par de nouveaux réfrigérants pour contribuer à la réduction des émissions et à la lutte contre les changements climatiques.