



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail du transport des denrées périssables****Soixante-seizième session**

Genève, 13-16 octobre 2020

Point 3 a) de l'ordre du jour provisoire

Activités des organes de la CEE qui sont d'un intérêt**pour le Groupe de travail : Comité des transports intérieurs****Objectifs de développement durable et stratégie du Comité des transports intérieurs****Communication du Vice-Président du WP.11****Introduction**

1. L'ONU a élaboré des objectifs de développement durable (ODD) et le Comité des transports intérieurs de la CEE (CTI) a intégré ces objectifs dans sa stratégie en vue de l'amélioration de la qualité de vie. Le CTI estime que l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) concerne quatre de ces ODD. Le WP.11 doit se prononcer à ce sujet à temps pour la session de février 2021 du CTI. Le présent document vise à préparer la discussion qui aura lieu pendant la session d'octobre 2020 du WP.11, afin de fournir au CTI des informations en ce qui concerne le respect des obligations découlant de ces ODD.

La stratégie du CTI et les ODD

2. Le CTI estime que l'ATP concerne les ODD suivants :

Objectif 2 : Faim zéro

3. Le CTI considère que l'ATP joue un rôle dans la réalisation de cet ODD dans la mesure où il permet d'assurer en toute sécurité la conservation et le transport des produits agricoles et de garantir la qualité des aliments disponibles.

4. Cette déclaration est tout à fait exacte et elle se vérifie dans la mesure du possible. On peut certes faire valoir que toutes les denrées alimentaires susceptibles de se « gâter » ne sont pas visées par l'ATP, mais on répondra à cette objection que l'Accord porte essentiellement sur les produits dont la consommation peut présenter un risque mortel pour l'être humain, ce qui limite la pression réglementaire sur les transports aux cas où une telle pression est absolument nécessaire. Pour les denrées alimentaires non mortelles telles que les fruits et légumes frais, on reconnaît facilement les produits abîmés. Étant donné



l'impact financier direct que cela représente pour les destinataires et les transporteurs et l'absence de conséquence sur la santé publique, cela peut être géré par le marché.

5. On pourrait en outre envisager d'élaborer des directives pour les autres denrées alimentaires, en tenant compte toutefois du fait qu'en raison de leur diversité et de l'usage varié qui en est fait après le transport (stockage ou consommation immédiate), il serait très difficile d'édicter des directives précises sur les conditions de transport.

Objectif 8 : Travail décent et croissance économique

6. Le CTI considère que l'ATP joue un rôle dans la réalisation de cet ODD dans la mesure où il permet une utilisation efficace des ressources dans la consommation mondiale.

7. L'expression « utilisation efficace des ressources dans la consommation mondiale » peut paraître exagérée, mais les incidences de l'ATP sur les pays dont la réglementation est la moins développée, ainsi que l'homologation des engins et appareils thermiques conformément aux prescriptions de l'Accord, garantissent un niveau minimum de résultats et contribuent à l'utilisation efficace des ressources à l'échelle mondiale. En particulier, les denrées alimentaires d'origine animale, qui sont soumises à l'ATP puisqu'elles sont particulièrement dangereuses lorsqu'elles sont consommées dans un état dégradé, ont une empreinte écologique importante et la perte de ces produits a un impact plus important que les denrées alimentaires d'origine végétale. Il sera satisfait à cet ODD si les prescriptions de l'ATP restent d'actualité et pertinentes.

Objectif 12 : Consommation et production responsables

8. Le CTI considère que l'ATP joue un rôle dans la réalisation de cet ODD dans la mesure où il permet de maintenir la chaîne du froid et de réduire le gaspillage et les pertes de denrées alimentaires pendant leur transport. L'influence sur la consommation est nulle, mais les effets sur la production sont réels puisque le transport vers le lieu de consommation est considéré comme un élément de la production alimentaire. Bien que toutes les denrées alimentaires n'entrent pas dans le champ d'application de l'ATP, les engins de transport conditionnés conformes aux dispositions de l'ATP peuvent être utilisés pour les autres denrées alimentaires et il existe une catégorie d'expéditeurs et de transporteurs de qualité capables de livrer des denrées alimentaires en parfait état. Il sera satisfait à cet ODD si les prescriptions de l'ATP restent d'actualité et pertinentes.

Objectif 14 : Vie aquatique

9. Le CTI considère que l'ATP joue un rôle dans la réalisation de cet ODD dans la mesure où il encourage des pratiques de pêche plus durables.

10. Le poisson n'étant le plus souvent pas pêché à proximité de ses principaux lieux de consommation, il est nécessaire de transporter les produits de la pêche. Le poisson fait partie des denrées alimentaires visées par l'ATP. La perte de produits de la pêche peut être évitée grâce à l'utilisation correcte des engins de transport prescrits dans l'ATP. Il sera satisfait à cet ODD si les prescriptions de l'Accord restent d'actualité et pertinentes.

11. Dans le résumé de la stratégie du CTI (voir annexe au présent document), il n'est pas vraiment question de l'ATP ou du WP.11, mais certains points tels que les chiffres 2 et 10 peuvent être pertinents dans une certaine mesure. Certains jouent un rôle dans la limitation de l'empreinte écologique du transport de denrées alimentaires et le transport multimodal (dans la mesure du possible).

Conclusion

12. On constate que l'ATP est conforme aux ODD mis en avant par le CTI. Pour que l'Accord conserve ce statut, il devra rester pertinent et évoluer au gré des progrès technologiques.

Annexe

Application de la stratégie du CTI par les organes subsidiaires

Dans le cadre de la stratégie, les organes subsidiaires du CTI doivent mener, outre leurs activités ordinaires, les activités ci-après :

1. Modifier les instruments juridiques comportant des obstacles géographiques et procéduraux d'ici à 2025 (tous les groupes de travail/sous-comités et comités administratifs) ;
2. Passer en revue les relations entre les instruments juridiques existants et les recommandations s'y rapportant d'ici à 2022 (tous les groupes de travail/sous-comités et comités administratifs sont priés d'examiner les instruments juridiques dans le contexte des différents modules, à savoir sécurité, efficacité des flux transfrontières, environnement et connectivité) ;
3. Déterminer le besoin éventuel d'instruments juridiques supplémentaires (en se fondant sur les résultats de l'examen susmentionné, tous les groupes de travail/sous-comités et comités administratifs font l'inventaire des lacunes dans les instruments qui feraient que ceux-ci ne répondent pas pleinement aux besoins en matière de sécurité, d'efficacité des flux transfrontières, d'environnement et de connectivité) ;
4. Terminer la mise au point de deux nouveaux instruments juridiques en cours d'élaboration à partir de 2020 : le Régime juridique unique pour le transport ferroviaire et le Projet d'accord multilatéral relatif au transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (OmniBUS) (AC.2 et SC.1 respectivement) ;
5. Étudier la possibilité de créer de nouveaux instruments juridiques à partir de 2020 (tous les groupes de travail/sous-comités et comités administratifs, cf. point 3 ci-dessus) ;
6. Continuer d'élargir la participation aux travaux du WP.1 et du WP.29 à l'échelle mondiale, ainsi que la coopération entre ces deux organes ;
7. Mettre à jour la DETA et l'héberger sur le site de la CEE, à partir de 2022 (WP.29) ;
8. Promouvoir l'adhésion à la lettre de voiture électronique (e-CMR) et le passage à la phase opérationnelle dans la région de la CEE et au-delà, à partir de 2019 (SC.1) ;
9. Développer progressivement le système e-TIR en vue de son éventuelle mise en œuvre complète d'ici à 2023, sous réserve de l'entrée en vigueur de la nouvelle annexe 11 de la Convention TIR (WP.30 et AC.2) ;
10. Repérer les nouvelles technologies dans les domaines du rail, de la route, de la mobilité routière, de la navigation intérieure, de la logistique et du transport intermodal, et encourager et faciliter leur introduction jusqu'en 2030 (tous les groupes de travail/sous-comités et comités administratifs) ;
11. Renforcer la promotion des véhicules automatisés à partir de 2019, si nécessaire, en continuant à modifier les instruments juridiques et les normes existants, et en élaborant de nouveaux accords, entre autres mesures (WP.1 et WP.29) ;
12. Élaborer de nouvelles normes en matière de formation et formuler de nouveaux critères de compétence à partir de 2022 (tous les groupes de travail/sous-comités et comités administratifs) ;
13. Favoriser la connectivité et la mobilité intermodales intégrées à partir de 2020 (WP.24) ;
14. Favoriser la connectivité et à la mobilité intermodales intégrées à partir de 2020, y compris l'autoroute transeuropéenne (TEM), le chemin de fer transeuropéen (TER), l'intermodalité et la logistique (WP.24, SC.1 et AC.2) ;

15. En ce qui concerne les statistiques des transports, poursuivre et améliorer les processus de collecte, de validation et de diffusion des données afin de produire des statistiques précises permettant de prendre des décisions fondées sur des données probantes en matière de transports, de 2019 à 2030 (WP.6) ;
 16. Œuvrer en faveur de la connectivité et des corridors interrégionaux de transport intérieur, à partir de 2019 (WP.5) ;
 17. S'occuper : de nouveaux outils et de nouvelles activités à partir de 2019, par exemple le PPE-TSE ; de la poursuite du développement du module sur les polluants locaux de ForFITS ; des examens relatifs aux transports et à la mobilité durables (WP.5, WP.29) ;
 18. Étudier l'influence des changements climatiques sur les infrastructures de transport (WP.5).
-