

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

Genève, 23-26 février 2021

Point 6 b) de l'ordre du jour provisoire

**Questions relatives aux programmes : Plan-programme pour 2022****Plan-programme pour 2022****Sous-programme 2 (Transports)****Note du secrétariat\****Résumé*

À sa soixante-douzième session tenue en décembre 2017, l'Assemblée générale a adopté la résolution A/72/266 intitulée « Un nouveau modèle de gestion pour l'Organisation des Nations Unies ». Par cette résolution, les États Membres ont approuvé le remplacement à titre expérimental des exercices budgétaires biennaux par des exercices annuels à compter du budget-programme de 2020, et prié le Secrétaire général de procéder en 2022, c'est-à-dire à l'issue du premier cycle budgétaire complet, à un examen des modifications qui auront été apportées au cycle budgétaire. L'Assemblée générale a aussi décidé d'examiner à sa soixante-dix-septième session la mise en œuvre du budget sur une base annuelle, en vue de prendre une décision définitive sur la question.

Conformément aux instructions du Contrôleur de l'ONU, le secrétariat de la CEE a établi le projet de budget-programme pour 2022 pour le sous-programme 2 (Transports), en vue de sa communication pour observations au Bureau du Comité des transports intérieurs (CTI), et au Comité exécutif dans le cadre du projet de budget de la CEE. Le projet de budget-programme récapitulatif de la CEE, modifié le cas échéant, sera ensuite soumis au Comité du programme et de la coordination et au Comité consultatif pour les questions administratives et budgétaires à leurs sessions qui se tiendront à la mi-2021. Les conclusions et recommandations des deux Comités seront transmises à l'Assemblée générale à sa soixante-seizième session, en 2021, au cours de laquelle sera examiné le projet de budget-programme du Secrétaire général pour 2022.

Le Comité **voudra bien prendre note** du fait que les informations contenues dans le présent document ont été examinées par le Bureau du CTI à sa session des 24 et 25 novembre 2020. Le Comité **est invité à examiner le présent document et à formuler des observations** à son sujet.

\* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur.



## I. Objectif

1. Le sous-programme doit contribuer à promouvoir la viabilité des systèmes de transport intérieur (transports routiers, ferroviaires et par voies de navigation intérieure, et transport intermodal) à l'échelle régionale ou mondiale en les rendant plus sûrs, plus propres, plus efficaces et plus abordables, qu'il s'agisse d'assurer le transport de marchandises ou la mobilité personnelle.

## II. Stratégie

### A. Activités prévues

2. Le sous-programme de la CEE pour les transports est mis en œuvre par l'intermédiaire du programme de travail adopté par le Comité des transports intérieurs (CTI), en sa qualité de « plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs contribuant à répondre efficacement aux besoins régionaux et mondiaux dans ce domaine », comme l'énonce expressément la Stratégie du CTI à l'horizon 2030 (voir ECE/TRANS/288/Add.2). Par l'intermédiaire, notamment, de ses 20 groupes de travail et de ses 14 comités de gestion, du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques, qui relève du Conseil économique et social, et de plus de 50 réseaux formels et informels rassemblant quelque 6 000 experts agréés, le sous-programme promeut la viabilité des systèmes de transport aux échelles régionale et mondiale.

3. Sa tâche principale consiste à administrer le cadre réglementaire international pour les transports intérieurs, qui comprend actuellement 59 instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité, la pollution, l'efficacité et l'efficacité (fonction normative), en élaborant de nouveaux instruments juridiques et en actualisant ceux qui existent, selon les besoins.

4. Faisant suite à la demande des États membres et des Parties contractantes, le sous-programme offre aux autorités nationales et aux autres parties prenantes de premier plan du secteur des transports une plateforme institutionnelle leur permettant de gérer ce cadre réglementaire, que complètent des activités connexes de concertation, d'analyse, d'assistance technique et de renforcement des capacités. En outre, les activités du sous-programme aident l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière et le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière à améliorer la sécurité routière à l'échelle mondiale. Dans les situations d'urgence, par exemple en cas de pandémie, les activités du sous-programme ont également pour effet de soutenir l'action menée par les États Membres pour faire face à ces situations exceptionnelles et pour s'en relever, tout en minimisant l'impact sur le fonctionnement des systèmes de transport nationaux, régionaux et internationaux, et elles favorisent la mise en œuvre du programme de développement durable. Ces travaux devraient contribuer aux quatre thèmes communs de la CEE.

5. Dans cette optique, le sous-programme aura pour objectifs :

a) D'intensifier les activités normatives et réglementaires du CTI en tant que plateforme des Nations Unies pour les conventions relatives aux transports intérieurs, en favorisant l'élaboration de nouveaux instruments et l'actualisation des instruments existants, et en veillant à ce que ces instruments restent d'actualité et ouverts à tous les États Membres de l'ONU. Ces activités devraient aider les États à faire des progrès dans la réalisation des objectifs de développement durable, en particulier les objectifs 3, 6, 7, 8, 9, 11, 12 et 13 ;

b) De s'assurer, lors des sessions plénières du CTI et des réunions de ses organes subsidiaires que le Comité est en phase, dans l'exercice de ses fonctions de réglementation, avec l'évolution des technologies de pointe qui suscitent l'innovation dans les transports – en particulier dans les domaines des systèmes de transport intelligents, des véhicules autonomes et de la numérisation, et que les différents processus d'amendement des différentes conventions ne provoquent pas de fragmentation ; d'éviter qu'une réglementation trop précoce n'entrave le progrès ;

c) De constituer une plateforme de concertation, lors de la session annuelle du CTI, pour examiner les nouveaux défis et les situations d'urgence auxquels est confronté le secteur des transports intérieurs, ainsi que les propositions visant à améliorer les infrastructures et les pratiques d'exploitation ;

d) De bâtir, par l'intermédiaire du CTI et de ses organes subsidiaires, un cadre institutionnel favorisant la connectivité régionale et interrégionale, en mettant sur pied des initiatives, des accords ou des corridors ou en s'appuyant sur ceux qui existent déjà.

6. Il est prévu de prêter assistance aux États membres sur les questions liées à la COVID-19 : en encourageant le CTI à adopter lors de ses sessions plénières des déclarations politiques ou des résolutions de haut niveau concernant l'action concertée des États membres et des Parties contractantes en cas de pandémie ou d'autres situations d'urgence, qui renforceront ou permettront la mise en œuvre, par lui-même, ses organes subsidiaires et leurs membres respectifs, de décisions et de mandats adaptés à ce type de situations ; en favorisant l'échange de connaissances et la coopération entre les gouvernements et les principales parties prenantes ; en faisant mieux connaître les questions nouvelles et les pratiques optimales ; en facilitant, sur le plan technique, l'adaptation du cadre et des instruments juridiquement contraignants aux nouvelles réalités ; en élaborant de nouveaux documents d'orientation.

## B. Résultats escomptés

7. Les travaux susmentionnés devraient : a) améliorer la mobilité durable, ainsi que le suivi et la mesure de la mise en œuvre des objectifs de développement durable ; b) améliorer les transports intérieurs, en permettant aux Parties contractantes aux conventions des Nations Unies pertinentes en la matière de rendre les systèmes plus sûrs, plus propres, plus performants et moins onéreux ; c) rendre les flux internationaux de marchandises et de passagers plus rationnels et plus résilients.

8. L'appui qu'il est prévu de fournir autour des thématiques liées à la COVID-19 devrait permettre de renforcer la coopération intergouvernementale dans les situations d'urgence, de faire en sorte que l'application et l'actualisation des conventions des Nations Unies relatives aux transports intérieurs soient le moins perturbées possible, et de continuer d'avancer vers la réalisation des objectifs de développement durable, comme indiqué plus en détail sous le résultat 4 ci-dessous.

## III. Incidence de la COVID-19 sur l'exécution du sous-programme en 2020

9. En 2020, plusieurs réunions et négociations essentielles ont dû être annulées, écourtées ou reportées après 2020 à cause de la COVID-19. Bien que certains objectifs qui englobent partiellement les travaux menés à l'échelle mondiale au titre du sous-programme, tels qu'indiqués dans les résultats 2 et 3, aient été atteints voire dépassés, la COVID-19 et les problèmes de liquidités ont sérieusement entravé l'exécution des travaux prévus dans le cadre du sous-programme dans d'autres domaines, notamment en compromettant les principaux atouts du sous-programme, à savoir son pouvoir fédérateur et son rôle normatif. Les mesures d'atténuation prises au titre des orientations générales ont contribué à assurer la continuité des activités, tout du moins dans certains domaines, mais à un rythme qui n'était ni viable ni à la hauteur des demandes et des besoins mondiaux. Diverses activités prévues ont pâti de la pandémie. Ainsi, les sessions des groupes de travail subsidiaires (GRE<sup>1</sup>, GRPE<sup>2</sup>, GRSG<sup>3</sup>, GRSP<sup>4</sup> et GRVA<sup>5</sup>) sur les Règlements concernant les véhicules se sont tenues sans interprétation et à distance. Leurs ordres du jour ont été réduits et les décisions ont été

<sup>1</sup> Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse.

<sup>2</sup> Groupe de travail de la pollution et de l'énergie.

<sup>3</sup> Groupe de travail des dispositions générales de sécurité.

<sup>4</sup> Groupe de travail de la sécurité passive.

<sup>5</sup> Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés.

adoptées selon une procédure d'approbation tacite. Les Parties contractantes ont demandé l'annulation de 37 séances matinales d'une demi-journée pour qu'il soit possible de participer aux séances de travail depuis plusieurs fuseaux horaires. Globalement, en raison des mesures de riposte à la COVID-19 et des problèmes de liquidités qui ont empêché l'Office des Nations Unies à Genève d'assurer les services de conférence nécessaires, notamment l'interprétation, seulement 62 % environ des réunions planifiées ont pu se tenir en 2020 et seulement 34 % de la totalité des réunions pour lesquelles des services d'interprétation étaient prévus ont pu se tenir.

10. Néanmoins, de nouvelles activités visant à aider les États Membres à régler plusieurs questions en lien avec la COVID-19 et pouvant s'inscrire dans les objectifs du sous-programme ont été définies. Elles visent à : établir de nouvelles plateformes d'échange des connaissances et de promotion de la coopération entre les gouvernements et les principales parties prenantes dans les situations d'urgence, y compris les pandémies ; faire mieux connaître les questions nouvelles et les pratiques optimales ; faciliter, sur le plan technique, l'adaptation du cadre et des instruments juridiquement contraignants aux nouvelles réalités ; élaborer de nouveaux documents d'orientation. Ces nouveaux produits ont contribué aux résultats de 2020, comme indiqué sous le résultat 1 ci-dessous.

#### **IV. Problèmes de liquidités**

11. En 2020, les problèmes de liquidités ont eu des conséquences en ce qui concerne les réalisations et les activités prévues au titre du sous-programme. Ainsi, entre septembre et décembre 2020, sur les 216 réunions initialement prévues au titre du programme de travail du sous-programme, seules 72 réunions d'une demi-journée avec interprétation ont pu être financées. En outre, la vacance d'un poste d'économiste au sein de la Division des transports durables a limité l'exécution des fonctions normatives du Comité des transports intérieurs et de l'un de ses organes subsidiaires, le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules.

#### **V. Résultat 1 : Exploitation des connaissances acquises sur la COVID-19 afin de renforcer la prestation de services et la mise en œuvre des instruments juridiques dans le domaine des transports intérieurs (nouveau résultat en 2020)**

##### **Exécution du programme en 2020**

12. La continuité des travaux prévus dans le cadre du sous-programme Transports, qui correspondent au programme de travail adopté par le Comité des transports intérieurs (CTI), est essentielle pour la mise en œuvre, le renforcement et l'actualisation constante du cadre réglementaire international relatif aux transports intérieurs, qui comprend actuellement 59 instruments juridiques des Nations Unies relevant du CTI. Ces travaux favorisent, à l'échelle mondiale, des systèmes de transport durables sûrs, écologiques, efficaces et abordables, tant pour le transport de marchandises que pour la mobilité personnelle.

13. Du fait de la pandémie de COVID-19 et des problèmes de liquidités, les États membres et des Parties contractantes ont besoin d'une aide accrue pour mettre en œuvre les obligations que leur imposent les instruments juridiques, ainsi que d'orientations adéquates sur la législation qui en découle. L'annulation, en juin et en juillet, de 20 réunions officielles de trois heures de deux organes de portée mondiale dont le secrétariat est assuré par la CEE, les deux sous-comités 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<sup>6</sup>, est emblématique de cette situation. Ces organes font appel à

<sup>6</sup> Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques ; Sous-Comité d'experts du Système général

des services d'interprétation dans cinq langues (anglais, chinois, espagnol, français et russe). Leurs délibérations et décisions ont d'importantes répercussions en matière de sécurité et d'environnement pour tous les modes de transport, ainsi que sur la sûreté sur le lieu de travail et la sûreté des consommateurs, et ces décisions ne peuvent pas être prises dans un cadre informel. Cette situation a rendu pressante la recherche d'autres moyens, notamment par le déploiement de nouvelles technologies, pour permettre à ces organes et à d'autres organismes de réglementation de continuer autant que possible à travailler, ne serait-ce que sur les questions essentielles, afin d'en minimiser les répercussions sur les législations de tous les pays.

14. Dans le cadre du sous-programme, plusieurs dispositions ont été prises pour accélérer le redressement économique des Parties contractantes après la pandémie de COVID-19 de façon à appuyer l'action menée par les États Membres en vue d'une reprise viable. Ainsi, une nouvelle génération d'instruments juridiques favorisant la numérisation ou l'informatisation des procédures relatives au transport et au franchissement des frontières a été élaborée et mise en œuvre, et une importance accrue a été donnée aux mécanismes et réseaux existants. À cet égard, on a amplifié et accéléré la numérisation et l'informatisation d'instruments pertinents en matière de procédures relatives au transport et au franchissement des frontières tels que la procédure eTIR et la lettre de voiture électronique (eCMR). Les Parties contractantes à la Convention TIR se sont félicitées que le système international eTIR connaisse un déploiement accéléré et soit mis en avant en tant qu'outil permettant un franchissement fluide des frontières, sans papier et sans contact, tout en maintenant lesdites frontières ouvertes et en protégeant du virus les conducteurs et les agents des douanes. Pour l'instant, 16 Parties contractantes ont demandé officiellement à être connectées au système international eTIR et plusieurs réunions se sont déjà tenues avec la Commission européenne (les 28 États membres de l'UE) pour analyser l'interconnexion entre le système international eTIR et le Nouveau système de transit informatisé (NSTI) de l'UE. En outre, sur la base du réseau des États Membres ou des Parties contractantes et des principales parties prenantes constitué au titre des instruments juridiques fondamentaux, une plateforme baptisée « Observatory on Border Crossings Status due to COVID-1 » a été créée dans le cadre du sous-programme. On y trouve des informations actualisées sur la situation dans les 174 États Membres de l'ONU, notamment concernant leurs politiques et leurs pratiques en matière de lutte contre la pandémie. Au cours des quatre derniers mois, l'Observatoire a été consulté au moins une fois par 106 000 visiteurs provenant de 207 pays ou régions.

#### *Progrès obtenus vers la réalisation de l'objectif et mesure des résultats*

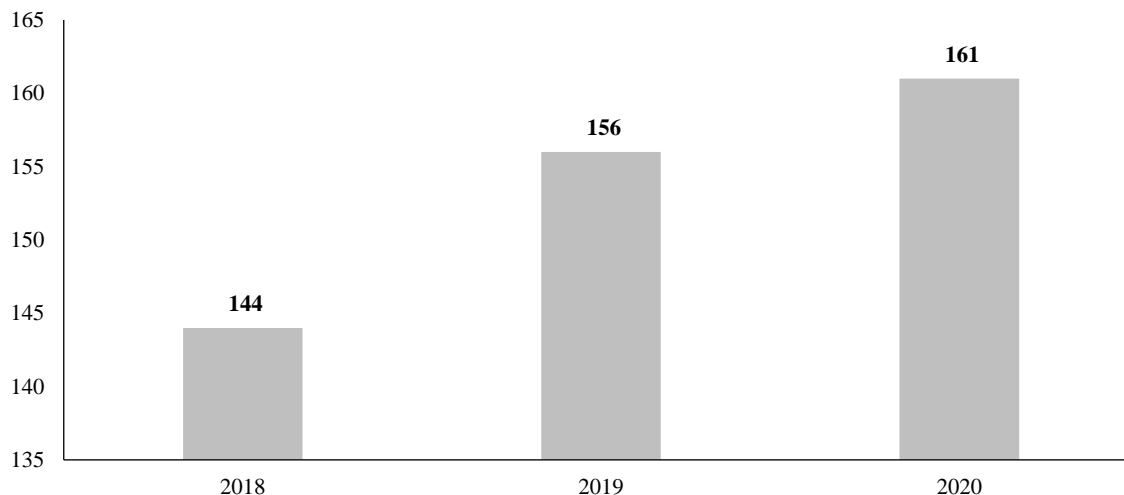
15. Les travaux susmentionnés ont contribué à la réalisation de l'objectif, comme en atteste l'augmentation des adhésions aux instruments concernés, que l'on constate à l'examen de la figure I ci-dessous.

---

harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques ; Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses.

Figure I

**Nouvelles adhésions d'États Membres aux instruments concernant les transports et les procédures de franchissement des frontières (CMR, eCMR et TIR), pendant la période 2018-2020**



## **VI. Résultat 2 : Renforcement du cadre réglementaire destiné à assurer la viabilité des systèmes de transport intérieur (voir le plan-programme pour 2020 – A/74/6 (Sect. 20))**

### **A. Exécution du programme en 2020**

16. En 2020, la mise en œuvre de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030 a permis d'intensifier l'action menée dans le cadre du sous-programme pour favoriser la mise en place de systèmes de transport intérieur viables sur le plan international et pour mieux aider d'autres régions à réduire le nombre de tués et de blessés sur les routes ; d'améliorer la performance environnementale des systèmes de transport intérieur, y compris dans le domaine du transport des denrées alimentaires périssables ; de renforcer l'efficacité et la connectivité, notamment grâce à la numérisation et à la dématérialisation des documents utilisés dans les transports. Le sous-programme a aussi permis à plusieurs pays extérieurs à la région de la CEE de participer aux activités du Comité et de ses organes subsidiaires. En outre, les activités de sensibilisation et de renforcement des capacités se sont intensifiées, notamment grâce à des partenariats avec le système des Nations Unies et avec des parties prenantes extérieures, et à la participation à des initiatives régionales et mondiales.

17. Les travaux susmentionnés ont contribué à l'augmentation des adhésions de pays du monde entier aux instruments qui relèvent du sous-programme : le nombre total de Parties contractantes s'élevait en 2020 à 1 797, ce qui était supérieur à la cible de 1 755 énoncée dans le projet de budget-programme pour 2020.

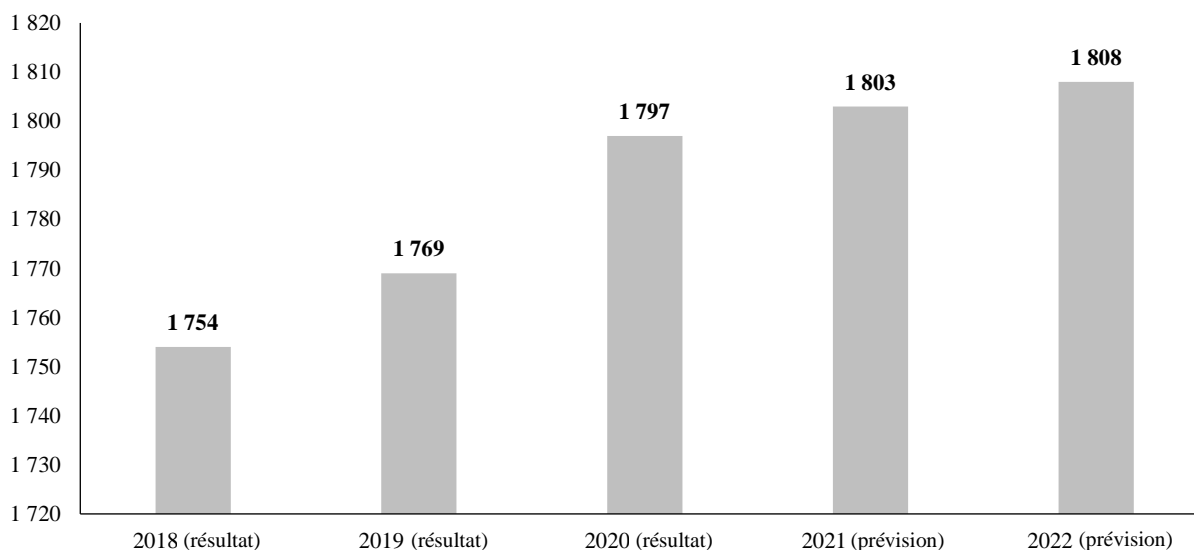
### **B. Plan-programme pour 2022**

18. Les travaux du sous-programme visant à renforcer le cadre réglementaire destiné à assurer la viabilité des systèmes de transport intérieur se poursuivront conformément au mandat. Il est donc prévu, afin de favoriser la réalisation de l'objectif, de renforcer l'action menée pour : soutenir la mise en place de systèmes de transport intérieur viables sur le plan international et faire en sorte que cela profite davantage à d'autres régions qui s'emploient à réduire le nombre de tués et de blessés sur les routes ; améliorer la performance environnementale des systèmes de transport intérieur, y compris dans le domaine du transport des denrées alimentaires périssables ; renforcer l'efficacité et la connectivité, notamment grâce à la numérisation et à la dématérialisation des documents utilisés dans les transports. Il s'agit, pour ce faire, de mettre en œuvre la Stratégie du CTI à l'horizon 2030, qui prévoit

entre autres d'accélérer la modernisation et la mise à jour des instruments juridiques pertinents, d'encourager la participation de pays extérieurs à la région de la CEE aux activités du Comité et de ses organes subsidiaires, et d'intensifier les activités de sensibilisation et de renforcement des capacités, notamment grâce à des partenariats avec d'autres entités des Nations Unies et des parties prenantes extérieures et la participation à des initiatives régionales et mondiales. Les progrès effectués et attendus sont présentés ci-dessous (voir fig. II).

Figure II

**Mesure des résultats : nombre total de Parties contractantes aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports administrés par la Commission économique**



## **VII. Résultat 3 : Augmentation du nombre d'États Membres de l'ONU adhérant aux instruments du cadre réglementaire destiné à assurer la viabilité des systèmes de transport intérieur (voir le plan-programme pour 2021 – A/75/6 (Sect. 20))**

### **A. Exécution du programme en 2020**

19. En 2020, les activités de sensibilisation menées dans le cadre du sous-programme ont été renforcées, particulièrement dans le domaine de la sécurité routière, dans le but de faire croître le nombre des États Membres de l'ONU rejoignant les instruments qui constituent le cadre réglementaire de l'ONU destiné à assurer la viabilité des systèmes de transport intérieur. De même, les travaux visant à modifier les instruments juridiques qui relèvent du sous-programme pour améliorer leur applicabilité à l'échelle mondiale se sont poursuivis, ce qui a favorisé l'adhésion d'autres pays. En outre, des ateliers de renforcement des capacités et des examens des politiques nationales ont été organisés dans le cadre du sous-programme ou appuyés par celui-ci, ce qui a permis de faire mieux comprendre les avantages de la mise en œuvre des instruments susmentionnés, notamment aux États Membres de l'ONU qui, jusqu'en 2020, n'avaient adhéré à aucun d'entre eux.

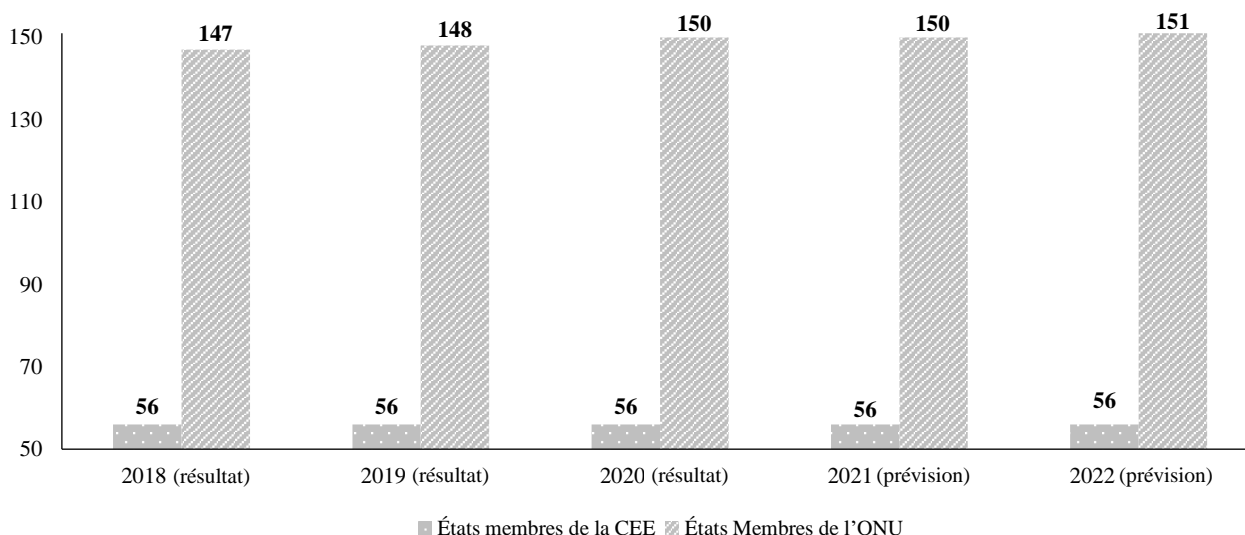
20. Ces travaux ont contribué à l'adhésion aux conventions de l'ONU sur la sécurité routière, en 2020, de deux États Membres de l'ONU (le Honduras et le Brunéi Darussalam), ce qui a porté à 150, sur un total de 193, le nombre des États Membres Parties contractantes à au moins un instrument des Nations Unies relevant du sous-programme, ce qui était supérieur à la cible de 149 énoncée dans le projet de budget-programme pour 2021.

## B. Plan-programme pour 2022

21. Des travaux continueront d'être menés pour faire croître le nombre d'États Membres de l'ONU rejoignant les instruments constituant le cadre réglementaire destiné à assurer la viabilité de systèmes de transport intérieur plus sûrs, plus propres et plus performants, conformément au mandat du sous-programme. À cet effet, les activités de sensibilisation seront intensifiées, notamment en faisant appel aux principaux partenaires. Il s'agira, en outre, d'améliorer l'applicabilité à l'échelle mondiale des instruments qui relèvent du sous-programme pour faciliter et encourager l'adhésion d'autres pays. Enfin, des ateliers de renforcement des capacités et des examens des politiques nationales seront organisés ou appuyés dans le cadre du sous-programme, ce qui permettra de faire mieux comprendre les avantages de la mise en œuvre des instruments susmentionnés, notamment aux États Membres de l'ONU qui, jusqu'en 2020, n'avaient adhéré à aucun d'entre eux. Les résultats escomptés sont présentés dans la mesure des résultats actualisée ci-dessous (voir fig. III).

Figure III

**Mesure des résultats : nombre total d'États membres de la Commission économique pour l'Europe et d'États Membres de l'ONU qui sont Parties contractantes aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports administrés par la CEE**



## VIII. Résultat 4 : Renforcement de l'appui fourni dans le domaine de la réglementation de la sécurité routière pour contribuer à réduire le nombre mondial de tués et de blessés sur les routes (nouveau résultat pour 2022)

### A. Plan-programme pour 2022

22. Malgré l'action énergique et constante des États Membres en faveur de la sécurité routière, la communauté internationale n'a pas pu atteindre la cible fixée pour 2020 dans ce domaine dans le cadre des objectifs de développement durable : loin de chuter, le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route est en hausse à l'échelle mondiale. En 2020, la communauté mondiale et l'ONU se sont mobilisées pour tirer les conséquences de cette défaillance et s'employer à y remédier. Il y a eu trois temps forts. Premièrement, les principales parties prenantes de la communauté internationale dans le domaine des transports se sont réunies pour la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière (Stockholm, 19 et 20 février 2020), afin de parvenir à un consensus mondial, concrétisé par la Déclaration de Stockholm sur la poursuite de la collaboration internationale dans le domaine de la sécurité routière à l'horizon 2030. Deuxièmement, à sa quatre-vingt-deuxième session (Genève, 25-28 février 2020), le CTI a adopté des recommandations concernant



l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière, applicables à compter du 1<sup>er</sup> avril 2020, qui fournissent aux États Membres des orientations et des lignes directrices fort utiles sur les moyens de renforcer la réglementation dans le domaine de la sécurité routière. Troisièmement, avec l'adoption, le 31 septembre 2020, de sa résolution 74/299 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, l'Assemblée générale a lancé la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière, fixé de nouveaux objectifs ambitieux et demandé que soit établi un plan d'action pour la deuxième Décennie, qui servira de guide pour la réalisation des objectifs de celle-ci. À l'occasion de ces trois temps forts, le rôle unique et fondamental de la CEE et, par extension, de son sous-programme pour les transports, dans la bonne gestion de la crise en cours et l'établissement de mandats à l'appui de l'action menée à l'échelle mondiale, a été salué. L'adoption, en 2019, de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030, a permis d'élaborer une approche de la sécurité routière dite « à 360 degrés », englobant les volets réglementation, concertation, analyse, renforcement des capacités et assistance technique de la question, et visant à procurer aux principaux bénéficiaires un plus grand nombre d'avantages. Ses éléments sont les suivants :

a) Une action de sensibilisation visant à augmenter le nombre de pays adhérant aux conventions fondamentales de l'ONU sur la sécurité routière, qui aident les pays à élaborer des systèmes nationaux de sécurité routière solides ;

b) La poursuite du développement du cadre juridique international et de son application en vue de la conception de véhicules plus sûrs ;

c) Des travaux en vue de la modification des instruments juridiques afin d'accélérer leur élargissement à l'échelle mondiale, qui facilitent l'adhésion des pays et contribuent à réduire les effets catastrophiques de l'insécurité routière ;

d) La réalisation d'études de performance en matière de sécurité routière à l'échelle nationale et d'évaluations des systèmes de sécurité routière, qui compléteront les efforts consentis par les États Membres en vue de l'amélioration de leurs systèmes de sécurité routière, notamment en les aidant à recenser les lacunes, à hiérarchiser les tâches et à canaliser leur action et leurs ressources financières vers des investissements à fort impact justifiés par une analyse et des recommandations fiables, structurées et cohérentes. Les évaluations des systèmes de sécurité routière ont pour fondement et cadre conceptuel les recommandations du CTI concernant l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière.

#### *Enseignements à retenir et actions engagées*

23. On retiendra de la première Décennie d'action que, malgré les grandes actions menées dans ce cadre, l'accent a été beaucoup plus mis sur la sensibilisation au problème que sur une action cohérente en faveur de l'approche systématique et fondamentale qui s'impose pour obtenir les résultats souhaités en matière de sécurité routière. Si, comme le montre la résolution 74/299 de l'Assemblée générale, la communauté internationale est de plus en plus consciente de l'atout que peut représenter le sous-programme, ce dernier souffre de certaines limitations : il se heurte à des difficultés en ce qui concerne les ressources humaines et les ressources autres que celles affectées à des postes pour répondre aux nouvelles demandes des États Membres, notamment dans de nouveaux domaines tels que la réglementation des véhicules automatisés/autonomes, la numérisation et les systèmes de transport intelligent, et le nécessaire renforcement des activités de réglementation internationale et d'assistance aux États Membres de l'ONU en vue de l'application des instruments juridiques des Nations Unies pour relever le défi de taille que constitue la sécurité routière. En outre, le sous-programme devra répondre aux besoins croissants de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière et du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière en leur apportant un appui technique.

24. Pour ce faire, il s'agira d'encourager fortement, dans le cadre du sous-programme, la participation de pays extérieurs à la région de la CEE aux activités du Comité et de ses organes subsidiaires dans le domaine de la sécurité routière, et d'intensifier les activités de sensibilisation et de renforcement des capacités, notamment par des partenariats avec des entités du système des Nations Unies et des acteurs extérieurs et à travers la participation à des initiatives régionales et mondiales. En outre, afin d'accélérer l'amélioration de la sécurité routière dans le monde, la CEE utilisera le sous-programme pour mobiliser des ressources

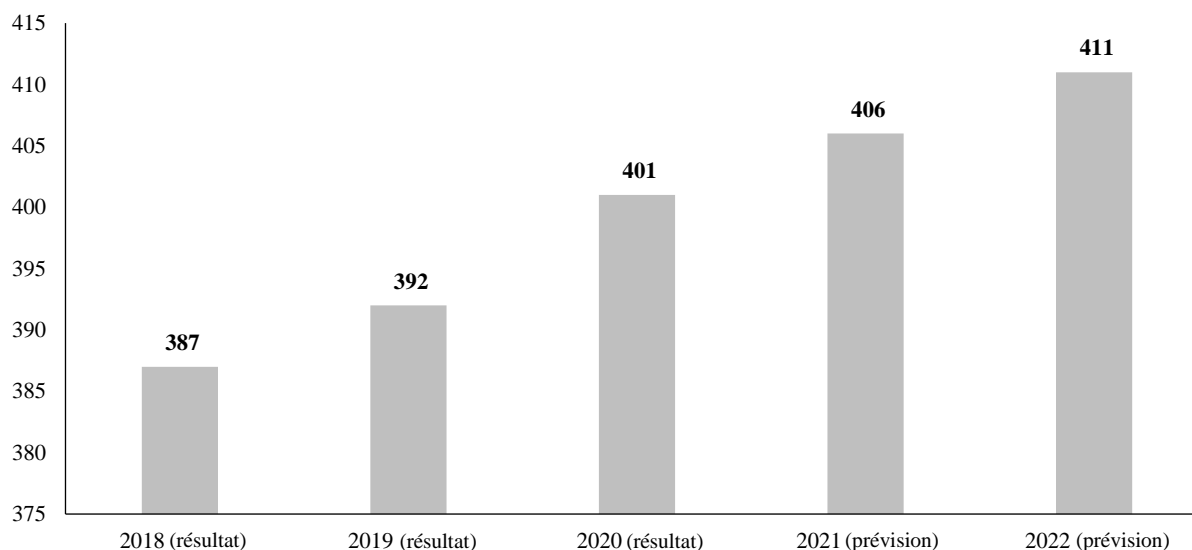
politiques et stratégiques, par l'entremise de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière et du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière. Il est également prévu de s'appuyer sur le sous-programme pour formuler un plan d'action mondial cohérent pour favoriser la réussite de la deuxième Décennie d'action. Pour obtenir tous ces résultats, il s'agira de tirer parti des nouvelles technologies, lorsque cela sera possible, de minimiser les éléments susceptibles de perturber l'application et l'actualisation des conventions des Nations Unies relatives aux transports intérieurs, et de faire en sorte que la réalisation des objectifs de développement durable continue de progresser.

*Progrès escomptés vers la réalisation de l'objectif et mesure des résultats*

25. Ces travaux devraient contribuer à la réalisation de l'objectif visé, comme le suggère le nombre croissant des Parties contractantes aux sept conventions fondamentales des Nations Unies relatives à la sécurité routière<sup>7</sup> (voir fig. IV).

Figure IV

**Augmentation du nombre total de Parties contractantes aux conventions fondamentales des Nations Unies relatives à la sécurité routière**



## IX. Textes des organes délibérants définissant les mandats

26. La liste ci-dessous énumère tous les mandats confiés au sous-programme.

*Résolutions de l'Assemblée générale*

<a href="#">58/9</a>	Crise mondiale de la sécurité routière
<a href="#">68/269</a>	Amélioration de la sécurité routière mondiale
<a href="#">69/137</a>	Programme d'action en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024
<a href="#">69/213</a>	Le rôle des couloirs de transport et de transit en matière de coopération internationale et de développement durable
<a href="#">70/197</a>	Vers une coopération de tous les acteurs du secteur des transports pour la promotion de couloirs de transit multimodal durables

<sup>7</sup> Convention de 1949 sur la circulation routière ; Convention de 1968 sur la circulation routière ; Convention de 1968 sur la signalisation routière ; Accord de 1958 – Règlements ONU concernant l'homologation de type des véhicules ; Accord de 1997 – Contrôles techniques périodiques ; Accord de 1998 – Règlements techniques mondiaux ONU concernant la construction des véhicules ; Accord de 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route.

70/217	Suivi de la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral
72/212	Renforcer les liens entre tous les modes de transport pour atteindre les objectifs de développement durable
72/271	Amélioration de la sécurité routière mondiale
73/243	Suivi de la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral
74/299	Amélioration de la sécurité routière mondiale

*Résolutions du Conseil économique et social*

1999/65	Transformation du Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses en Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques
2013/7	Liaison fixe Europe-Afrique à travers le détroit de Gibraltar
2019/7	Travaux du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimique

*Décisions de la Commission économique pour l'Europe*

ECE/AC.21/2014/2	Rapport de la Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement sur sa quatrième session
ECE/TRANS/224	Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa soixante-quatorzième session (« Feuille de route de la CEE pour la promotion des systèmes de transport intelligents (STI) – 20 mesures à prendre au niveau mondial sur la période 2012-2020 »)
ECE/TRANS/236	Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa soixante-quinzième session (Déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et des activités menées à cette fin ; Déclaration commune sur le développement futur des liaisons de transport Europe-Asie)
ECE/TRANS/248	Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa soixante-dix-septième session
ECE/TRANS/254	Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa soixante-dix-huitième session
ECE/TRANS/270	Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa soixante-dix-neuvième session (résolution ministérielle intitulée « Embrasser l'ère nouvelle de la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité »)
ECE/TRANS/274	Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa quatre-vingtième session
ECE/TRANS/288	Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa quatre-vingt-unième session (résolution ministérielle sur le renforcement de la coopération, de l'harmonisation et de l'intégration à l'ère de la numérisation et de l'automatisation des transports ; résolution n° 265 du Comité des transports intérieurs rappelant la déclaration ministérielle « La navigation intérieure dans le contexte international » et portant sur les moyens de faciliter le développement du transport par voie navigable ; Stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030)

B (66) ECE/TRANS/294	Approbation de la Charte de Genève sur le logement durable Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa quatre-vingt-deuxième session (déclaration ministérielle intitulée « Des solutions plus efficaces dans les transports intérieurs pour relever les défis climatiques et environnementaux mondiaux : appel commun à une action universelle »)
-------------------------	--

*Décisions des organes créés en vertu d'accords des Nations Unies relatifs aux transports*

E/ECE/TRANS/505/Rev.3	Accord de 1958 concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements
ECE/RCTE/CONF/4	Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles
ECE/TRANS/132	Accord de 1998 concernant l'établissement de Règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues
ECE/TRANS/ADN/CONF/10/Add.1	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures
ECE/TRANS/WP.30/AC.2/125	Rapport du Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 sur sa soixante et unième session (annexe II, « Déclaration commune sur l'informatisation du régime TIR »)

## X. Produits

27. On trouvera dans le tableau ci-dessous la liste des produits pour la période 2020-2022, par catégorie et sous-catégorie, qui ont contribué à la réalisation de l'objectif énoncé ci-dessus et devraient continuer à le faire.

### Sous-programme 2 : produits pour la période 2020-2022, par catégorie et sous-catégorie

<i>Catégorie et sous-catégorie</i>	<i>Produits prévus en 2020</i>	<i>Produits effectifs en 2020</i>	<i>Produits prévus en 2021</i>	<i>Produits prévus en 2022</i>
<b>A. Facilitation des travaux d'organes intergouvernementaux et d'organes d'experts</b>				
<b>Documentation destinée aux organes délibérants (nombre de documents)</b>	<b>1 660</b>	<b>1 015</b>	<b>1 270</b>	<b>1 233</b>
1. Documentation destinée au Comité des transports intérieurs	1 331	882	1077	963
a. Documentation destinée au Comité des transports intérieurs et à son Bureau	31	31	31	31
b. Documentation destinée au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules	840	501	580	420
c. Documentation destinée au Groupe de travail du transport des denrées périssables	33	28	33	33
d. Documentation destinée au Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses	214	146	214	214
e. Documentation destinée au Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports et groupes d'experts subsidiaires	32	20	26	26
f. Documentation destinée au Groupe de travail des statistiques des transports	14	14	14	14

<i>Catégorie et sous-catégorie</i>	<i>Produits prévus en 2020</i>	<i>Produits effectifs en 2020</i>	<i>Produits prévus en 2021</i>	<i>Produits prévus en 2022</i>
g. Documentation destinée au Groupe de travail des transports routiers et groupes d'experts subsidiaires	10	11	10	18
h. Documentation destinée au Forum mondial de la sécurité routière et groupes d'experts subsidiaires	16	16	16	40
i. Documentation destinée au Groupe de travail des transports par chemin de fer et groupes d'experts subsidiaires	12	9	26	34
j. Documentation destinée au Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique	11	12	15	15
k. Documentation destinée au Groupe de travail des transports par voie navigable	47	60	41	47
l. Documentation destinée au Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports et groupes d'experts subsidiaires	71	34	71	71
2. Documentation destinée au Conseil économique et social	324	128	190	265
a. Documentation destinée au Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques	5	2	1	5
b. Documentation destinée au Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses	257	98	157	200
c. Documentation destinée au Sous-comité d'experts du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques	62	28	32	60
3. Documentation destinée à la Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement	5	5	3	5
<b>Services fonctionnels pour les réunions</b> (équivalent en nombre de réunions de trois heures)	<b>369</b>	<b>230</b>	<b>364</b>	<b>399</b>
4. Séances du Comité des transports intérieurs	327	211	327	357
a. Séances du Comité des transports intérieurs et son Bureau	16	15	16	16
b. Séances du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules	111	74	111	111
c. Séances du Groupe de travail du transport des denrées périssables	8	8	8	16
d. Séances du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses	58	32	68	58
e. Séances du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports et groupes d'experts subsidiaires	32	12	22	22
f. Séances du Groupe de travail des statistiques des transports	6	4	6	6
g. Séances du Groupe de travail des transports routiers et groupes d'experts subsidiaires	6	6	6	12
h. Séances du Forum mondial de la sécurité routière et groupes d'experts subsidiaires	14	14	14	28
i. Séances du Groupe de travail des transports par chemin de fer et groupes d'experts subsidiaires	6	6	6	18
j. Séances du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique	6	6	6	6
k. Séances du Groupe de travail des transports par voie navigable	18	17	18	18
l. Séances du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports et groupes d'experts subsidiaires	46	17	46	46
5. Séances du Conseil économique et social	40	17	35	40
a. Séances du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques	1	1	0	1
b. Séances du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses	29	12	25	29
c. Séances du Sous-Comité d'experts du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques	10	4	10	10
6. Séances de la Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement	2	2	2	2

<i>Catégorie et sous-catégorie</i>	<i>Produits prévus en 2020</i>	<i>Produits effectifs en 2020</i>	<i>Produits prévus en 2021</i>	<i>Produits prévus en 2022</i>
<b>B. Production et transfert de connaissances</b>				
<b>Coopération technique et projets sur le terrain</b> (nombre de projets)	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
7. Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM)	1	1	1	1
8. Projet de chemin de fer transeuropéen (TER)	1	1	1	1
<b>Colloques, ateliers et autres activités de formation</b> (nombre de jours)	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>11</b>
9. Ateliers organisés à l'intention de responsables gouvernementaux et d'autres parties prenantes dans la région de la CEE et dans les Parties contractantes aux instruments juridiques relevant du Comité des transports intérieurs, sur : les systèmes de transport intelligents ; les statistiques des transports et les tendances en la matière ; les questions de transport routier, ferroviaire, fluvial, intermodal et intersectoriel ; et les accords et règlements sur les véhicules	9	9	9	8
10. Colloques à l'intention des coordonnateurs nationaux, des experts, des fonctionnaires des douanes et du secteur des transports sur la Convention TIR et les projets d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud et de chemin de fer transeuropéen	4	4	4	3
<b>Publications</b> (nombre de publications)	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>12</b>	<b>10</b>
11. Publications sur le transport des marchandises dangereuses	3	3	3	2
12. Publications sur le transport des denrées périssables	–	–	1	1
13. Publications sur la facilitation des transports	–	–	1	
14. Publications sur les transports verts et sûrs et les questions transversales	8	8	5	5
15. Publications sur les Règlements relatifs aux véhicules	1	1	1	1
16. Publications sur les statistiques	1	1	1	1
<b>Documents techniques</b> (nombre de documents)	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
17. Fiche d'information : ce qu'il faut savoir sur les ceintures de sécurité	1	1	–	–
18. Fiche d'information : ce qu'il faut savoir sur les systèmes actifs d'aide à la conduite	–	–	1	–
20. Statistiques des transports – profils de pays	1	1	1	1
<b>C. Produits de fond à livrer</b>				
<b>Consultations, conseils et activités de promotion</b> : services consultatifs à l'intention des Parties contractantes aux conventions des Nations Unies relatives aux transports administrés par la CEE concernant les instruments juridiques liés : aux transports intérieurs ; à la facilitation des transports ; au franchissement des frontières ; à la sécurité routière ; à la construction des véhicules ; au transport des marchandises dangereuses et d'autres cargaisons spéciales.				
<b>Bases de données et supports numériques de fond</b> : actualisation et administration du site Web de la Banque de données internationale, qui est accessible aux utilisateurs des 76 Parties contractantes à la Convention TIR et qui comprend la liste des 32 345 sociétés de transport autorisées à utiliser le système TIR ; sites Web TIR et eTIR, consultés 19 232 fois durant l'année précédente ; inventaire en ligne des normes concernant les infrastructures des voies de navigation intérieure ; inventaire en ligne des normes et paramètres existants figurant dans l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer et l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes ; bases de données sur les statistiques des transports, les accidents de la route, le transport des marchandises dangereuses, le transport des denrées périssables, le transport urbain et les transports et l'environnement ; mise au point et tenue à jour de l'Observatoire international en ligne de la sûreté des chemins de fer ; signalisation numérisée issue de la version numérique de la Convention sur la signalisation routière (E-CoRSS) ; plateforme d'apprentissage électronique sur la connectivité intelligente et durable (8).				
<b>D. Services de communication</b>				
<b>Programmes de sensibilisation, manifestations spéciales et documents d'information</b> : documents d'information sur les instruments juridiques et les activités du sous-programme, accessibles à l'échelle mondiale ou régionale.				
<b>Relations extérieures et relations avec les médias</b> : série annuelle de communiqués de presse pour le sous-programme (1).				
<b>Plateformes numériques et contenu multimédia</b> : plateformes numériques et contenu multimédia sur les transports et la mobilité durables (5) ; mise à jour et administration du site Web du sous-programme, accessibles à l'échelle mondiale ou régionale.				