



---

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

Genève, 22-25 février 2022

Point 9 w) de l'ordre du jour provisoire

**Questions stratégiques de nature horizontale  
et transversale ou d'ordre réglementaire :****Projet de rapport annuel sur les activités menées en 2021**

par les organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs

**Projet de rapport annuel 2021 de la Division des transports  
durables de la Commission économique pour l'Europe****Note du secrétariat\*****I. Introduction**

1. L'année 2021 a été marquée par la persistance de difficultés sans précédent, mais aussi par des réalisations exceptionnelles pour la Division des transports durables de la Commission économique pour l'Europe (CEE).
2. Parmi les difficultés à surmonter figuraient les perturbations entraînées par la pandémie de COVID-19 dans tous les domaines, dont les transports. Alors que le début de l'année laissait espérer une nette amélioration de la situation, la pandémie et les difficultés qu'elle pose à l'échelle mondiale sont toujours d'actualité à l'aube de 2022. Toutefois, des progrès ont été enregistrés et la Division des transports durables de la CEE a continué à adapter ses travaux et ses réalisations aux perturbations engendrées par la pandémie. Les réunions hybrides sont devenues plus courantes et, dans certains cas, ont permis à davantage de personnes de participer.
3. Le deuxième grave problème est la crise de liquidités que traverse l'ONU. Cette crise continue, entre autres, de limiter la capacité de la Division à fournir l'ensemble de ses services, notamment les services d'interprétation simultanée et la mise à disposition d'installations de réunion pour les réunions intergouvernementales.
4. Néanmoins, malgré les difficultés rencontrées pendant cette année difficile, la Division a su relever les défis. À l'heure où chaque pays continuait de lutter de son côté contre la pandémie, il s'est avéré nécessaire de poursuivre la coopération internationale dans le secteur des transports, et la Division des transports durables de la CEE a pu aider les États membres à faire face aux conséquences de la COVID-19 dans plusieurs domaines. Par exemple, elle a apporté son concours à l'Observatoire sur l'état du franchissement des

---

\* 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.



frontières en raison de la COVID-19 et a trouvé des moyens de produire plus rapidement des statistiques à jour afin de faire face à ces défis en temps réel.

5. Le présent document rend compte des réalisations de la Division des transports durables en 2021. Il souligne également, au besoin, ce que la Division a pu faire pour aider à surmonter les conséquences de la COVID-19.

## II. Principales réalisations de la Division des transports durables en 2021

6. À la quatre-vingt-troisième session du Comité des transports intérieurs (CTI), la résolution ministérielle intitulée « Renforcer la résilience de la connectivité des transports intérieurs dans les situations d'urgence : appel urgent à une action concertée » a été adoptée par les ministres et les chefs de délégation de pays d'Afrique, d'Asie, d'Europe, d'Amérique latine et du Moyen-Orient (ECE/TRANS/304, annexes I et II) à l'issue du débat de haut niveau.

7. De plus, la parution de la publication intitulée *Sustainable Transport in the Age of COVID-19 – Practices, Initiatives and Responses: Building pandemic-resilient transport systems* (Transports durables à l'époque de la COVID-19 – Pratiques, initiatives et moyens d'action pour des systèmes de transport résilients face aux pandémies) a été annoncée officiellement à la quatre-vingt-troisième session du CTI. Ses auteurs y présentent une vue d'ensemble des efforts déployés par la Division des transports durables de la CEE et les différents groupes de travail du CTI afin d'aider les États membres à faire face à la crise.

8. Le 25 mai 2021, la série de propositions d'amendements visant à introduire le régime TIR informatisé, connu sous le nom de procédure eTIR, dans le texte juridique de la Convention TIR de 1975, en particulier grâce à la nouvelle annexe 11, est entrée en vigueur. Non seulement la procédure eTIR consolide le système TIR, mais elle permet aussi de faciliter les opérations de passage des frontières des marchandises, sans papier et sans contact. Cette procédure revêt une importance toute particulière pendant la pandémie actuelle de COVID-19, car elle permet d'assurer la sécurité des conducteurs et des agents des douanes tout en garantissant que les frontières restent ouvertes.

## III. Réalisations de la Division des transports durables en 2021

### A. Session annuelle du Comité des transports intérieurs

9. La quatre-vingt-troisième session du CTI (modalités hybrides, 23-26 février 2021) a débuté par un débat de haut niveau sur le thème « Retour vers un futur viable : parvenir à une connectivité résiliente pour un redressement et une croissance économique durables après la pandémie de COVID-19 », auquel ont participé des ministres des transports d'Afrique, d'Asie, d'Europe, d'Amérique latine et du Moyen-Orient, ainsi que la Commissaire européenne pour la mobilité et le transport, qui a prononcé un discours d'orientation. Le débat a réuni 440 participants de plus de 83 pays (dont 40 pays non membres de la CEE), les chefs et représentants de haut niveau d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales, ainsi que d'autres parties prenantes clés du secteur des transports intérieurs. Parmi les moments forts du débat de haut niveau (voir ECE/TRANS/304, annexe III), outre ceux susmentionnés, figuraient :

a) Une manifestation parallèle sur le thème « Durabilité des transports et de la connectivité du commerce dans la région de la mer Caspienne à l'ère des pandémies », organisée conjointement par la Mission permanente du Turkménistan auprès de l'Office des Nations Unies à Genève, le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, et la CEE (ECE/TRANS/304, annexe IV) ;

b) Une table ronde organisée par le CTI sur le thème « Un moment décisif pour la sécurité routière à l'aube de la nouvelle Décennie d'action » (ECE/TRANS/304, annexe VII).

## **B. Activités horizontales**

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

10. La cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement s'est tenue du 17 au 19 mai 2021. Plus de 800 participants, dont 46 ministres et vice-ministres, y ont participé pour convenir de ce que les États membres peuvent faire pour rendre les transports plus respectueux de l'environnement et de la santé. Les États membres ont adopté la Déclaration de Vienne, qui établit un plan d'action précis visant l'amélioration des systèmes de transport à l'avenir et qui comprend, en annexes, le Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme, les Recommandations pour un transport durable respectueux de l'environnement et de la santé (rapport sur les travaux de l'équipe spéciale créée en 2020, dont il est fait mention dans le rapport du CTI de 2020) et les Recommandations de politique générale pour l'écoconduite. Plusieurs documents stratégiques et études ont été élaborés à l'appui de ce plan d'action.

11. À la réunion suivante du Comité directeur, en octobre 2021, les États membres ont entrepris de mettre en œuvre la Déclaration de Vienne et sont convenus de s'atteler à l'élaboration d'une stratégie relative au Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement et de faire le bilan sur les instruments juridiques qui pourraient être nécessaires à la mise en œuvre du Programme.

## **C. Forum mondial de la sécurité routière (WP.1)**

12. Le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) reste l'un des seuls organes permanents du système des Nations Unies dont les travaux portent sur l'amélioration de la sécurité routière. En 2021, le WP.1 a poursuivi les travaux qu'il mène pour garantir que les nouvelles technologies soient accompagnées, lorsque cela est jugé nécessaire, de nouvelles règles de circulation. Le Forum a bien progressé sur les propositions d'amendements visant à harmoniser les dispositions de la Convention de 1968 sur la circulation routière relatives aux dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse. Il a également étudié en détail les questions liées aux permis de conduire nationaux et internationaux, notamment les éléments de sécurité et les permis de conduire numériques (mobiles). De plus, des débats préliminaires ont eu lieu au sein du Forum sur les engins de mobilité personnelle, tels que les trottinettes électriques, car les questions liées à la micromobilité prendront sans doute plus d'importance dans les débats du WP.1 dans un avenir proche. Enfin, l'entrée en vigueur d'un amendement important devrait faciliter la conduite automatisée dans les Parties contractantes à la Convention de 1968 sur la circulation routière.

13. En outre, le Forum mondial de la sécurité routière a continué d'étudier la définition et le rôle du conducteur, la formation théorique et pratique des conducteurs, la conduite à distance et la possibilité de contribuer à l'élaboration d'un glossaire des termes utilisés dans le domaine des véhicules automatisés. L'élaboration d'une série de principes clefs destinés à encadrer la sécurité des véhicules automatisés et à placer les besoins humains au cœur des projets pourrait devenir un élément important du plan de travail du WP.1 en 2022. Toujours en 2022, dans le contexte des systèmes de transport intelligents, l'échange de vues se poursuivra avec les contributions attendues d'éminents universitaires et experts sur un large éventail de questions comprenant les études approfondies ultérieures et les systèmes d'anticipation, l'apprentissage automatique dans le domaine de l'intelligence artificielle, l'automatisation, les facteurs humains et l'éthique, ainsi que l'immunité collective appliquée à la circulation des véhicules automatisés.

## **D. Groupe de travail des transports routiers (SC.1)**

14. La dynamique en faveur des initiatives de dématérialisation née de la pandémie de COVID-19 s'est poursuivie en 2021, comme le montre l'intérêt suscité par les travaux du Groupe de travail des transports routiers sur la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) et ses deux protocoles, le Protocole à la CMR et le Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR), et en particulier sur ce dernier.

15. Le groupe informel d'experts du SC.1 a continué de se réunir en ligne, ce qui lui a permis de mettre la dernière main à la note relative à la mise en œuvre de l'e-CMR qu'il avait été chargé d'établir à la quatre-vingt-unième session du CTI. Cette note (ECE/TRANS/SC.1/2021/1) a été communiquée par la Slovénie, l'Allemagne, la Lettonie, l'Union internationale des transports routiers (IRU) et l'Union des chambres et des bourses de marchandises de Turquie.

16. Le secrétariat du SC.1 a participé activement aux travaux sur cette question et a élaboré deux documents dans le prolongement de la note établie par le groupe informel d'experts. Le premier (ECE/TRANS/SC.1/2021/2) est une analyse comparative des procédures opérationnelles énoncées dans le Protocole e-CMR et des services fournis par plusieurs projets expérimentaux à ce jour. Dans le second document (ECE/TRANS/SC.1/2021/3) figurent plusieurs scénarios relatifs à une éventuelle architecture de haut niveau d'un futur système e-CMR, y compris une proposition concrète faite par le secrétariat en vue de l'élaboration d'un registre et d'un système international e-CMR dans le cadre de la CEE.

17. Sur la base de ces documents, le SC.1 a décidé de créer officiellement un Groupe d'experts de la mise en œuvre de l'e-CMR pour une durée de deux ans (2022 et 2023). Ce Groupe d'experts examinera et, si possible, approuvera les dispositions de l'article 5 du Protocole e-CMR, y compris son objectif et son champ d'application, l'architecture de haut niveau et les spécifications conceptuelles d'un futur environnement qui favoriserait la conclusion et l'échange de lettres de voiture électroniques conformément aux dispositions de la CMR et de son Protocole additionnel. Il évaluera également les incidences des scénarios possibles de mise en œuvre d'un futur système e-CMR.

18. Enfin, le SC.1 a encore consacré une partie importante de son travail au temps de conduite et aux périodes de repos des conducteurs professionnels. Son organe subsidiaire, le Groupe d'experts de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) a poursuivi ses travaux visant à rapprocher les régimes AETR dans les Parties contractantes membres et non membres de l'Union européenne à la suite de l'introduction des tachygraphes intelligents dans l'Union européenne en juin 2019. Le Groupe d'experts de l'AETR a également envisagé de modifier l'article 14 de l'Accord afin que les pays non membres de la CEE puissent adhérer à l'AETR. Une Partie contractante de l'AETR devrait, avec le soutien du SC.1, soumettre une proposition d'amendement en ce sens.

## **E. Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2)**

19. Fort des succès des années précédentes, le Groupe de travail des transports par chemin de fer a continué à fournir au secteur des contributions stratégiques et réglementaires très pointues. En marge de la session du Groupe de travail s'est tenu un atelier intitulé « Les chemins de fer au centre de la reprise post-pandémique – La connectivité grâce aux chemins de fer ». Plus de 90 représentants ont pu y échanger des vues, de bonnes pratiques et des exemples concrets sur la meilleure manière de placer le transport ferroviaire au centre de la relance.

20. L'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) est en cours d'actualisation. Ces travaux ont pour objectifs de faciliter son utilisation par les États membres et de susciter de nouvelles adhésions. Un guide a été élaboré à l'intention des États membres, pour faciliter l'adhésion à l'Accord et son application.

21. Après la création du Groupe d'experts des nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs par le CTI à sa session de février 2021, les experts se sont attelés à l'élaboration d'un cadre et d'un éventuel instrument juridique régissant ces nœuds. L'objectif du Groupe d'experts est de faciliter l'accessibilité des chemins de fer et de faire en sorte que ce mode de transport soit préféré à d'autres pour l'acheminement de voyageurs sur de longues distances.

22. Des progrès importants ont été réalisés dans le cadre des travaux sur le projet de chemin de fer transeuropéen (TER). Une stratégie a été élaborée pour les années à venir et plusieurs études clefs ont été amorcées dans le but de faire évoluer les activités menées dans le cadre du projet, grâce à une évaluation des paramètres techniques et à la mise au point d'un système d'information géographique (SIG) permettant d'accompagner l'évolution des flux de marchandises dans la région.

## **F. Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3)**

### **1. Cadre réglementaire**

23. Le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a adopté les amendements suivants :

a) L'amendement n° 4 à la troisième édition révisée de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu), dans lequel figurent des informations actualisées sur les voies navigables de l'Allemagne, de la Belgique, de la République tchèque et de la Slovaquie ;

b) Les amendements à l'Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49, révision 2).

24. En 2021, le SC.3 et ses organes subsidiaires ont également obtenu les résultats ci-après :

a) L'adoption de la sixième édition révisée du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) en tant que résolution n° 102. Cette édition tient compte des meilleures pratiques des règlements de circulation actualisés des États membres de la CEE et des commissions fluviales, des dispositions des normes européennes adoptées par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) et des évolutions récentes du secteur. Elle s'appuie sur les résultats de 17 réunions du groupe d'experts du CEVNI tenues entre 2017 et 2021, incorpore dans la révision 5 du CEVNI les amendements n°s 1 à 4 adoptés par le SC.3 entre 2017 et 2020, les modifications approuvées par le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) à ses cinquante-huitième et cinquante-neuvième sessions et des modifications d'ordre rédactionnel, et a été mise au point définitivement à la session spéciale du SC.3/WP.3 sur le CEVNI, tenue le 22 juin 2021 ;

b) Dans le cadre de ses travaux visant à garantir la sécurité de la navigation intérieure, le SC.3 a adopté l'amendement n° 3 aux Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61, révision 2), qui contient des mises à jour de l'appendice 1 (Liste des voies de navigation intérieure européennes regroupées géographiquement en zones 1, 2 et 3) et d'autres modifications, en tant que résolution n° 103 ;

c) Afin de limiter et prévenir la pollution causée par les bateaux de navigation intérieure, le SC.3 a adopté l'amendement n° 1 à la liste des stations de réception pour le transbordement des déchets provenant de bateaux sur les voies navigables intérieures européennes (appendice à l'annexe de la résolution n° 21, révision 2).

25. En ce qui concerne la nouvelle feuille de route de la CEE concernant les systèmes de transport intelligents (STI) pour la période 2021-2025, dont l'objet est de développer les services d'information fluviale (SIF), le SC.3 et le SC.3/WP.3 ont échangé au sujet de la révision de la résolution n° 58 « Directives et critères relatifs aux services de trafic fluvial sur les voies navigables ». Celle-ci se fonderait sur la recommandation V-120 de l'Association internationale de signalisation maritime (AISM) relative aux services de trafic maritime dans les eaux intérieures. De mars à novembre 2021, les experts du SC.3 de la Fédération de Russie

et de l'Ukraine ainsi que le secrétariat ont participé, au nom de la CEE, aux travaux de l'AISM consacrés à l'élaboration de la nouvelle directive sur les services de trafic maritime dans les eaux intérieures, laquelle a été approuvée à la cinquante et unième session du Comité de l'AISM sur les services de trafic maritime et remplacera la Recommandation V-120.

26. Dans le but de promouvoir le développement des SIF dans la région de la CEE et à la suite de la révision substantielle des résolutions du SC.3 sur les SIF en 2019-2020, la brochure sur les services d'information fluviale dans la région de la Commission économique pour l'Europe a été élaborée en 2021 et approuvée par le SC.3 à sa soixante-cinquième session. Elle sera disponible au début de 2022 sous forme imprimée et électronique dans les trois langues officielles.

## **2. Renforcement des capacités**

27. L'atelier sur les changements climatiques, les situations hydrologiques extrêmes et leurs incidences sur le transport par voie navigable s'est tenu le 17 février 2021 à la cinquante-huitième session du SC.3/WP.3. Les exposés et les débats ont porté sur :

- a) Les conséquences des changements climatiques sur la navigation intérieure et côtière ;
- b) Les mesures et stratégies permettant de lutter contre les conséquences des changements climatiques sur le transport par voie navigable ;
- c) Les obstacles à l'intégration des mesures d'adaptation aux changements climatiques dans les processus de planification et d'exploitation du secteur ;
- d) Les sources de données et les méthodes pour les projections climatiques ;
- e) Les mesures que le SC.3 devrait prendre pour aider les pays à relever ce défi.

28. Les participants ont souligné les graves dommages économiques occasionnés par les basses eaux des cours d'eau européens et ont insisté sur la nécessité d'une démarche harmonisée pour les mesures d'adaptation urgentes et pour les stratégies d'adaptation.

29. Un atelier sur la mise en place d'un cadre réglementaire international solide visant à accroître l'efficacité et la sécurité des transports par voie navigable s'est tenu le 23 juin 2021 dans le cadre de la cinquante-neuvième session du SC.3/WP.3. Les participants ont abordé les sujets suivants :

- a) Les avantages liés à l'adhésion aux conventions et accords internationaux ;
- b) Les moyens d'améliorer le cadre réglementaire international ;
- c) Les obstacles rencontrés par les pays lorsqu'ils souhaitent adhérer aux conventions et accords internationaux et les mettre en œuvre ;
- d) Les moyens d'accroître l'efficacité des instruments contraignants ;
- e) Les recommandations adressées au SC.3 afin d'accroître l'efficacité des conventions et accords internationaux qui relèvent de la compétence du CTI et le nombre de Parties contractantes.

## **3. Publications sur les transports par voies navigables parues en 2021**

30. La sixième édition révisée du CEVNI, adoptée par le SC.3 à sa soixante-cinquième session, a été publiée en 2021 sous la cote ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.6.

31. La brochure sur les services d'information fluviale dans la région de la CEE a été élaborée en 2021, approuvée par le SC.3 à sa soixante-cinquième session et publiée au début de 2022.

## **G. Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5)**

### **1. Groupe consultatif pluridisciplinaire informel des réponses du secteur des transports à la crise de la COVID-19**

32. Pour donner suite aux missions confiées au WP.5 par le CTI à ses quatre-vingt-deuxième et quatre-vingt-troisième sessions, deux réunions supplémentaires du groupe consultatif pluridisciplinaire informel se sont tenues en juin et septembre 2021 et ont abouti à la révision et à l'amélioration d'une série de recommandations.

33. Les recommandations formulées portent sur trois domaines d'action différents :

a) En ce qui concerne la réglementation du secteur des transports à l'échelon international :

- Privilégier une approche centrée sur l'humain et reconnaître le rôle essentiel des travailleurs du secteur des transports ;
- Évaluer la manière dont les mesures « temporaires » prises en raison de la pandémie de COVID-19 (extension temporaire de la validité des permis et documents, exemptions et mesures de facilitation temporaires) peuvent être transformées en protocoles d'urgence ;

b) En ce qui concerne les instruments juridiques internationaux existants :

- Analyser la manière dont les accords sur les infrastructures, à savoir l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) et l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), pourraient servir de base au recensement des itinéraires et des nœuds d'importance critique qui doivent rester ouverts en toutes circonstances ;
- Analyser la manière dont, dans le cadre de la Convention sur l'harmonisation, par exemple, des critères pourraient être définis s'agissant des postes frontière terrestres qui devraient rester ouverts à tout moment afin de permettre le transport international de marchandises et de fournitures essentielles ;

c) En ce qui concerne la poursuite du dialogue sectoriel et intersectoriel sur la préparation aux pandémies :

- Faire de la préparation aux pandémies et autres situations d'urgence un point récurrent de l'ordre du jour des futures sessions des groupes de travail de la CEE chargés des différents modes de transport (SC.1, SC.2, SC.3, WP.24 et WP.30) ;
- Poursuivre le travail effectué jusqu'à présent par le groupe consultatif pluridisciplinaire informel et continuer à recenser les mesures et outils qui pourraient accroître la résilience du secteur des transports intérieurs face aux futures pandémies, comme l'élaboration d'un cadre de planification des interventions d'urgence pour les secteurs ferroviaire, routier et fluvial.

### **2. Mobilité urbaine**

34. Le 17 septembre 2021, un atelier sur les transports urbains écologiques s'est tenu dans le cadre du module d'activités du WP.5 consacré à la mobilité urbaine, au cyclisme et aux transports publics durables. Organisé conjointement par la Division des transports durables de la CEE et la Section du développement urbain, du logement et de l'aménagement du territoire du secrétariat de la CEE, cet atelier s'est appuyé sur les recommandations énoncées dans la publication de la CEE relative au thème commun « Villes intelligentes et durables à dimension humaine – Villes intelligentes et durables pour tous les âges » (avril 2021).

35. À la quatre-vingt-troisième session du Comité (février 2021), les Gouvernements azerbaïdjanais, géorgien, kazakh, turc et ukrainien ont indiqué qu'ils souhaitent formuler des observations et apporter leur contribution aux fins de l'élaboration d'un mécanisme de gestion des couloirs qui s'appliquerait à l'itinéraire 3 du Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie. À la suite des débats qui ont eu lieu à la trente-quatrième session du WP.5, l'initiative a été lancée et un rapport d'activité sera soumis à la prochaine session du Groupe de travail en septembre 2022.

36. À la trente-quatrième session du WP.5 (septembre 2021), le secrétariat a organisé un débat sur la connectivité interrégionale, qui a réuni des représentants des cinq commissions régionales de l'ONU (Commission économique pour l'Europe (CEE), Commission économique pour l'Afrique (CEA), Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) et Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO)) ainsi que des représentants des États Membres de l'ONU suivants : Azerbaïdjan, Égypte, Fédération de Russie, Paraguay et Turquie. Les exposés ont porté sur les mesures nationales et régionales visant à renforcer la connectivité des transports interrégionaux.

### **3. Observatoire international des infrastructures de transport**

37. À la trente-quatrième session du WP.5 (septembre 2021), les secrétariats de la CEE, de la CESAO et de l'Organisation de coopération économique (OCE) ont organisé une présentation conjointe de l'Observatoire international des infrastructures de transport (OIIT), qui repose sur une plateforme de type SIG et dont la phase d'essai débutera au début de 2022.

38. Financé par la Banque islamique de développement dans le cadre d'un projet extrabudgétaire, l'OIIT est bâti sur une plateforme en ligne associant de multiples parties prenantes, qui rassemble des informations relatives à une grande variété de réseaux et de nœuds d'infrastructures de différents modes de transport, concernant notamment les routes, les voies ferrées, les voies navigables, les ports, les aéroports, les terminaux intermodaux, les centres logistiques et les postes frontière. Les grandes catégories d'utilisateurs de l'OIIT sont les pouvoirs publics, les banques multilatérales de développement, les organisations de coopération régionale et le grand public.

### **4. Indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables**

39. La trente-quatrième session du WP.5 a vu le lancement d'une série de 215 indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables (SITCIN) élaborée dans le cadre d'un projet du Compte de l'ONU pour le développement (UNDA) intitulé « Connectivité durable des transports et réalisation des ODD relatifs aux transports dans des pays sans littoral et des pays relais ou de transit », mis en œuvre par la CEE en coopération avec la CESAO et la CEPALC.

40. L'objectif principal de ces indicateurs, qui ont été mis à l'essai et validés entre 2019 et 2021 dans cinq pays pilotes (la Géorgie, la Jordanie, le Kazakhstan, le Paraguay et la Serbie) est de permettre aux États d'évaluer le degré de connectivité de leurs transports, tant au niveau national que bilatéral et sous-régional ainsi que sur le plan des infrastructures matérielles et immatérielles. Les indicateurs permettent également aux États d'évaluer avec quelle efficacité ils utilisent les instruments juridiques, accords et conventions des Nations Unies pertinents et de déterminer le degré d'interopérabilité de leurs systèmes de transport intérieur avec ceux de leurs sous-régions respectives.

41. Une plateforme automatisée de consultation et de collecte de données et une formation interactive en ligne ont été mises sur pied pour promouvoir l'utilisation du système SITCIN et le rendre aussi convivial et accessible que possible. Elles seront disponibles en 2022.

### **5. Adaptation du secteur des transports aux changements climatiques**

42. En 2021, le Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements a continué de mener des activités de sensibilisation, de renforcer les capacités et de prendre en compte les connaissances des États et de la communauté scientifique en matière d'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et d'adaptation à ces changements.



Il a également contribué à organiser une conférence internationale intitulée *Assessment of Climate Change Impacts : Deployment of New Technologies and Materials for Maintaining Design Road Characteristics During Adaptation of Transport Infrastructure to Climate Change* (Évaluation des effets des changements climatiques : Déploiement de nouvelles technologies et de nouveaux matériaux pour maintenir les caractéristiques nominales des routes pendant l'adaptation des infrastructures de transport aux changements climatiques) qui s'est tenue à Moscou en novembre 2021 (<https://rosdornii.ru/press-center/news/mezhdunarodnye-novosti/rosdornii-i-evropeyskaya-ekonomicheskaya-komissiya-oon-otkryli-konferentsiyu-po-teme-vozdeystviya-iz/>).

## H. Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6)

43. Une publication intitulée *Statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord* a été élaborée et devrait être publiée au début de l'année 2022. Elle compile les données sur les accidents de la route dans les différents pays de manière à ce qu'elles puissent être comparées. Grâce à la ventilation des données relatives au nombre de personnes tuées par catégorie d'usagers de la route, par type d'accident, par tranche d'âge et par sexe, il est possible non seulement d'établir des comparaisons de grande qualité, mais aussi de tirer des conclusions précises. Ces données sont essentielles pour comprendre les tendances en matière de sécurité routière dans les pays de la région de la CEE et elles permettent de mesurer directement l'indicateur 3.6.1 relatif aux objectifs de développement durable, qui vise à diminuer de moitié le nombre de décès dus à des accidents de la route d'ici à 2030.

44. En outre, compte tenu des perturbations que la pandémie de COVID-19 continue de faire subir aux réseaux de transport, les États membres ont souhaité améliorer rapidement les statistiques sur les transports plutôt que d'attendre les résultats des enquêtes annuelles traditionnelles. Le WP.6 a aidé les pays à prendre en compte de nouvelles sources de données dans leur production statistique. À cette fin, deux webinaires sur les nouvelles sources de données ont été organisés en collaboration avec le Forum international des transports et d'autres exemples de la manière dont les pays peuvent incorporer des sources de mégadonnées dans la production de statistiques officielles, en tenant compte des questions relatives au coût, à l'actualité, à l'exhaustivité et à la qualité des données, ont été présentés à la session du WP.6 en juin.

## I. Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11)

45. 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.

46. La République islamique d'Iran a adhéré à l'ATP en 2021, ce qui porte à 51 le nombre total de Parties contractantes. Le WP.11 a adopté des dispositions visant à définir une procédure de remplacement des gaz fluorés par d'autres réfrigérants présentant un potentiel de réchauffement planétaire inférieur, qui pourraient être découverts dans un avenir proche, ce qui contribuerait à la réduction des émissions et à la lutte contre les changements climatiques. En 2021, le secrétariat de la CEE a établi une édition récapitulative révisée de l'ATP, dans laquelle sont intégrées les modifications adoptées pendant la période 2019-2020 et qui entrera en vigueur en 2022.

## J. Transport des marchandises dangereuses et classification et étiquetage des produits chimiques, et travaux des organes du Conseil économique et social dont le secrétariat est assuré par la Division des transports durables

47. Les activités de la Division des transports durables 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). Les instruments juridiques internationaux régissant les transports aériens, maritimes et terrestres des marchandises dangereuses qui ont été mis à jour à la suite de la transposition, établie par le secrétariat de la CEE en 2020, des dispositions contenues dans le Règlement type pour le transport des marchandises dangereuses (21<sup>e</sup> éd. révisée) et dans le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH, 8<sup>e</sup> éd. révisée) et qui sont entrés en vigueur en 2021 ou peuvent être appliqués à titre facultatif à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021, sont les suivants :

- Pour les transports aériens et maritimes, les Instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (édition 2021/2022) et le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG, édition 2020 comprenant l'amendement 40-20) ;
- Pour les transports intérieurs, les dispositions de l'édition 2021 de l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) et de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) qui ont été adoptées par les organes intergouvernementaux respectifs en 2020, sont en harmonie avec celles de la vingtième édition révisée du Règlement type et sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021. Elles sont devenues obligatoires pour le transport international des marchandises dangereuses par route, chemin de fer et voie navigable entre les Parties contractantes à ces accords (52 pour l'ADR, 45 pour le RID et 18 pour l'ADN) ainsi que pour le trafic intérieur sur le territoire de tous les États membres de l'Union européenne.

48. À sa 110<sup>e</sup> session, le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a adopté la version révisée de la feuille de route pour l'adhésion à l'ADR et sa mise en œuvre, qui avait été établie par le secrétariat. Le Groupe de travail a estimé que cette feuille de route serait un bon outil pour faire avancer la mise en œuvre de la stratégie du CTI à l'horizon 2030 et a reconnu son utilité en tant qu'outil de promotion de l'ADR et de ses travaux.

49. Le Comité de sécurité et le Comité d'administration de l'ADN ont adopté en janvier 2021, respectivement à leurs trente-septième et vingt-cinquième sessions, et en août 2021, respectivement à leurs trente-huitième et vingt-sixième sessions, des propositions d'amendements dont l'entrée en vigueur était prévue au 1<sup>er</sup> janvier 2023, destinées à harmoniser les dispositions de l'ADN avec celles de l'ADR et du RID.

50. Après l'approbation par le 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 des recommandations formulées par ses deux sous-comités, le secrétariat a élaboré des éditions révisées du Règlement type (Rev.22) et du SGH (Rev.9) ainsi qu'un amendement à la septième édition révisée du Manuel d'épreuves et de critères aux fins de leur application à l'échelle mondiale.

51. À ce jour, le secrétariat a reçu, pour l'année 2021, des informations sur les dispositions nouvelles ou révisées de la législation nationale et régionale d'application du SGH en Afrique du Sud, au Chili, en Colombie, au Kirghizistan, au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et dans l'Union européenne. Le secrétariat recueille des informations détaillées sur la mise en œuvre du SGH dans le monde entier et les publie sur le site Web<sup>1</sup>.

52. En ce qui concerne les services de conseil et d'expertise technique, en 2021, le secrétariat a été invité à fournir des informations, ce qu'il a fait dans le cadre des activités mentionnées ci-après.

<sup>1</sup> <https://unece.org/ghs-implementation-0>.

53. Dans le cadre d'un projet financé par le Compte de l'ONU pour le développement, intitulé « Connectivité durable des transports et réalisation des objectifs de développement durable relatifs aux transports dans des pays sans littoral et des pays relais ou de transit », le secrétariat a organisé un atelier destiné aux administrations nationales géorgiennes sur les conseillers à la sécurité visés dans l'ADR. Cet atelier avait pour but d'aider les autorités nationales compétentes à organiser les examens de certification des conseillers à la sécurité et les formations préparatoires afférentes ainsi que de définir les mesures à mettre en place pour superviser les conseillers certifiés et contrôler l'exécution de leurs obligations réglementaires. Le secrétariat a également participé à l'atelier organisé à l'intention des administrations nationales géorgiennes et serbes afin de faire une mise au point sur les réglementations applicables en matière de restriction de la circulation des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers et de présenter les bonnes pratiques.

- Le secrétariat a participé à la téléconférence organisée dans le cadre du Projet euro-méditerranéen de soutien aux transports pour faire connaître l'ADR et les étapes nécessaires à sa mise en œuvre aux administrations nationales libanaises ;
- Le secrétariat a également contribué à organiser l'atelier sur les différents aspects de la sûreté du transport de marchandises dangereuses, en collaboration avec le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), et y a fait un exposé sur les dispositions de sûreté applicables au transport de marchandises dangereuses par route ;
- Le secrétariat a pris part à plusieurs webinaires sur le SGH, dont celui organisé par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) en mars 2021 à l'intention du Maroc, celui organisé par les professionnels du secteur des transports et l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel (ONUDI) en Colombie en juin 2021 et celui organisé en juillet 2021 par le Conseil de coopération du Golfe (CCG) à l'intention de ses États membres. Il a également contribué à un webinaire portant sur plusieurs aspects techniques du Règlement type pour le transport des marchandises dangereuses organisé à l'intention du Mexique en février 2021 ;
- Le 14 décembre 2021, le secrétariat a participé à un séminaire, organisé par la CEE en collaboration avec l'OCDE, qui portait sur l'explosion survenue dans le port de Beyrouth en 2020, en particulier sur les enseignements tirés de cette catastrophe, l'expérience acquise et les bonnes pratiques en matière de gestion des risques liés au stockage, à la manutention et au transport du nitrate d'ammonium dans les zones portuaires ainsi qu'en matière de prévention des accidents et d'atténuation de leurs conséquences.

54. En raison de la pandémie de COVID-19, les sessions officielles du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses se sont tenues sous forme hybride en 2021, ce qui a permis aux représentants d'y participer en personne ou à distance. L'organisation de ces sessions hybrides a représenté une charge supplémentaire pour le secrétariat.

55. À la suite de l'annulation des sessions officielles du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Sous-Comité d'experts du SGH au milieu de l'année 2020, le secrétariat avait mis en place une plateforme en ligne permettant d'échanger des observations écrites sur les propositions qui avaient été initialement soumises pour discussion à la session de juin-juillet 2020. Par la suite, plusieurs discussions informelles virtuelles avaient eu lieu pour clarifier certaines propositions et les faire avancer sur la base des observations écrites reçues par l'intermédiaire de la plateforme en ligne. Ces discussions étant considérées comme des sessions informelles, aucune décision n'avait pu y être prise. Ces arrangements avaient été fort appréciés par les délégations, car ils avaient permis aux sous-comités de progresser dans leur programme de travail en vue des sessions officielles suivantes. Les sous-comités avaient salué les efforts du secrétariat, qui avait de nouveau mis en place une plateforme en ligne pour l'échange d'observations écrites, et plusieurs délégations avaient même suggéré de se servir de celle-ci pour les travaux habituels des prochaines sessions officielles. En raison de la charge supplémentaire que représente la gestion de la plateforme, le secrétariat n'a pas pu assurer ces services en 2021.

## K. Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24)

56. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) a continué à œuvrer au renforcement du cadre des activités et politiques de transport intermodal et de logistique durables dans la région de la CEE. Il s'est également efforcé de promouvoir la coopération entre les États membres de la CEE dans le domaine du transport intermodal et de la logistique, grâce à l'échange de données d'expérience et de bonnes pratiques.

57. Le WP.24 a organisé un atelier sur les actions et projets récents menés afin de soutenir le développement durable du transport intermodal et de la logistique. Les participants à l'atelier ont examiné les actions et mesures figurant dans le *Handbook for national master plans for freight transport and logistics (Manuel pour les plans directeurs nationaux relatifs au transport de marchandises et à la logistique)*, qui a été élaboré en 2020 et publié au début de l'année 2021. La liste des mesures et actions visant à accroître l'efficacité du secteur du transport de marchandises et de la logistique, à améliorer ses performances environnementales, à créer des emplois décents, à améliorer le professionnalisme et les compétences des travailleurs et à renforcer la résilience qui ont été examinées peut être consultée à l'adresse suivante : <https://unece.org/info/Transport/Intermodal-Transport/events/358253>.

58. Le WP.24 a également contribué à des ateliers destinés à la Géorgie et au Kazakhstan, respectivement en mars et décembre 2021, afin de mettre en avant le fait que les pouvoirs publics et le secteur privé ont un rôle à jouer pour rendre le transport de marchandises plus durable.

59. Dans le cadre de ses efforts visant à renforcer le cadre des activités et politiques de transport intermodal, le WP.24 a décidé d'établir le mécanisme de surveillance des paramètres techniques des lignes AGTC et des installations connexes en créant l'inventaire AGTC dans un système d'information géographique. Ce mécanisme devrait être mis en place d'ici à octobre 2023 et, dans l'intervalle, les données relatives aux lignes AGTC et à leurs paramètres devraient être regroupées dans le système d'information géographique de la CEE.

60. Le WP.24 a commencé à examiner les défis que pose la dématérialisation des documents de transport intermodal et les moyens d'accélérer l'automatisation dans le secteur du transport intermodal et de la logistique.

61. Le WP.24 a également entamé une réflexion sur la manière de réviser le Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport afin qu'il puisse répondre encore davantage aux besoins du secteur en tenant compte des pratiques les plus récentes en matière de chargement et de manutention des cargaisons. Il étudie également la possibilité d'accéder au Code sur une application mobile, ce qui le rendrait ainsi plus facilement accessible.

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

### 1. Automatisation des véhicules

62. Après la création du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA), le WP.29 et ses organes subsidiaires ont mené leurs travaux conformément au Document-cadre sur les véhicules automatisés/autonomes (ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.2). Ce document, approuvé par le CTI à sa quatre-vingt-deuxième session, a servi de fil directeur pour les travaux menés sur les véhicules automatisés. Ces travaux, dirigés par les coprésidents d'Amérique, d'Asie et d'Europe, doivent être adaptés aux pays soumis au régime de l'homologation de type et aux pays soumis au régime de l'autocertification. Initiative inédite, ces activités ont pour objectif d'harmoniser les réglementations relatives aux véhicules automatisés au niveau mondial et à créer un environnement plus propice à l'innovation. En 2021, parmi les faits marquants réalisés au titre du Document-cadre figurent la première version de la Nouvelle méthode d'évaluation et d'essai de la conduite automatisée – Document de référence, ainsi que le projet de

recommandations relatives à des prescriptions uniformes concernant la cybersécurité et les mises à jour logicielles des véhicules automobiles.

63. Ces faits marquants font suite aux réalisations de l'année 2020, pendant laquelle une première série de Règlements ONU relatifs aux véhicules automatisés avait été adoptée, laquelle est entrée en vigueur le 22 janvier 2021. Parmi ces nouveaux règlements figuraient le Règlement ONU n° 157 sur les systèmes automatisés de maintien dans la voie (qui constitue la première application du niveau 3 d'automatisation de la *Society of Automotive Engineers*, avec domaine de conception fonctionnelle réduit), ainsi que les Règlements ONU n°s 155 et 156, règlements précurseurs qui portent respectivement sur la cybersécurité et sur les mises à jour logicielles sans fil. Depuis son adoption, le Règlement ONU n° 157 a été modifié de façon à y inclure des dispositions relatives à l'homologation des véhicules lourds équipés de systèmes automatisés de maintien dans la voie (ALKS). D'autres évolutions axées sur l'augmentation de la vitesse maximale de fonctionnement ainsi que l'ajout de dispositions relatives au changement de voie sont en cours d'examen.

## 2. Accord de 1958

64. Deux nouveaux Règlements ONU ayant pour objet de protéger les usagers de la route vulnérables sont entrés en vigueur en 2021 :

a) Le Règlement ONU n° 158 relatif à l'homologation des dispositifs d'aide à la vision lors des manœuvres en marche arrière et des véhicules à moteur en ce qui concerne la détection par le conducteur d'usagers de la route vulnérables derrière le véhicule ;

b) Le Règlement ONU n° 159 relatif à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les systèmes de détection de piétons et de cyclistes au démarrage.

65. À sa session de mars 2021, le WP. 29 a adopté les quatre nouveaux Règlements ONU suivants, qui sont entrés en vigueur le 30 septembre 2021 :

a) Le Règlement ONU n° 160 relatif aux enregistreurs de données de route ;

b) Le Règlement ONU n° 161 relatif aux dispositifs de protection contre une utilisation non autorisée ;

c) Le Règlement ONU n° 162 relatif aux dispositifs d'immobilisation ;

d) Le Règlement ONU n° 163 relatif aux systèmes d'alarme pour véhicules.

66. Les Règlements ONU existants ont été actualisés au moyen de 134 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.

## 3. Accord de 1997

67. Le WP.29 a entrepris d'examiner une proposition de document-cadre sur la conformité des véhicules pendant leur durée de vie, qui prévoit un régime de conformité appliquant aux véhicules une démarche globale, depuis l'homologation de type jusqu'à leur fin de vie et leur mise au rebut en passant par les contrôles techniques périodiques et les contrôles techniques routiers.

## 4. Accord de 1998

68. En 2021, le WP.29 a mené à terme plusieurs années de travail sur des amendements au Règlement technique mondial ONU n° 4 (Procédure d'essai applicable aux moteurs à allumage par compression et aux moteurs à allumage commandé alimentés au gaz naturel (GN) ou au gaz de pétrole liquéfié (GPL) en ce qui concerne les émissions de polluants (WDHC)) et une Résolution mutuelle sur les vitrages de toit panoramique, qui ont été adoptés en 2021. Ces amendements adaptent les Règlements techniques mondiaux ONU aux innovations technologiques les plus récentes et mettent en place des prescriptions plus strictes visant à accroître à la fois la sûreté et les performances environnementales des véhicules.

## M. Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30)

69. Dans le domaine de la facilitation du passage des frontières, l'année écoulée a été, avant tout, marquée par l'entrée en vigueur, le 25 mai 2021, d'une série de propositions d'amendement visant à introduire le régime TIR informatisé, connu sous le nom de procédure eTIR, dans le texte juridique de la Convention TIR de 1975, en particulier grâce à la nouvelle annexe 11. Non seulement la procédure eTIR consolide le système TIR, en le rendant plus efficace et plus compétitif, mais elle permet aussi de faciliter les opérations de passage des frontières des marchandises, sans papier et sans contact, ce qui est plus important que jamais depuis le début de la pandémie de COVID-19. Le système eTIR est un outil important qui permet de protéger les conducteurs et les agents des douanes contre le virus tout en garantissant que les frontières restent ouvertes.

70. À sa 158<sup>e</sup> session (octobre 2021), le WP.30 a accueilli favorablement une version 4.3 complète des spécifications eTIR, comprenant des spécifications conceptuelles, fonctionnelles et techniques<sup>2</sup>. Le WP.30 a décidé de transmettre les spécifications eTIR à l'Organe de mise en œuvre technique (TIB), nouvellement créé, puis au Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2) pour adoption par les pays visés par l'annexe 11.

71. À la suite de l'introduction du système eTIR, le secrétariat TIR a entrepris plusieurs activités pour aider les pays à lancer des projets d'interconnexion entre les systèmes informatiques des douanes nationaux et le système international eTIR. Plateforme centralisée, mise au point et administrée sous les auspices de la CEE, le système international eTIR garantit l'échange sécurisé, entre systèmes douaniers nationaux, de données relatives au transit international de marchandises, de véhicules ou de conteneurs, conformément aux dispositions de l'annexe 11 de la Convention TIR, et permet aux administrations douanières de gérer les données relatives aux garanties émises par les chaînes de garantie aux titulaires autorisés à utiliser le système TIR. Au cours de l'année 2021, les pays ci-après ont manifesté leur intérêt pour un projet d'interconnexion, soit en demandant des informations complémentaires, soit en indiquant leur souhait de lancer un tel projet : Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Géorgie, Inde, Iran (République islamique d'), Israël, Kirghizistan, Liban, Maroc, Monténégro, Ouzbékistan, Pakistan, Qatar, République de Moldova, Tadjikistan, Tunisie, Turkménistan, Turquie et Ukraine. Les 10 pays suivants avaient déjà lancé un projet d'interconnexion : Arménie, Azerbaïdjan, Géorgie, Iran (République islamique d'), Kirghizistan, Ouzbékistan, Pakistan, Tadjikistan, Tunisie et Turquie. À l'appui des projets d'interconnexion, le secrétariat TIR a élaboré et publié 19 guides techniques au total<sup>3</sup>.

72. En 2021, le secrétariat, avec le soutien financier de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), a lancé un site Web moderne et orienté vers les entreprises qui est exclusivement consacré au système eTIR<sup>4</sup>. Ce site joue le rôle de plateforme d'apprentissage en ligne et comprend, outre les guides techniques susmentionnés, des études de cas, des nouvelles, des interviews, l'accès à différents services, dont la Banque de données internationale TIR (ITDB), etc. Il ne remplace pas le site Web existant de la CEE, où continue d'être téléchargé l'ensemble des documents des organes intergouvernementaux. L'adresse de ce nouveau site Web est la suivante : [etir.org](http://etir.org).

73. Le 22 novembre 2021, la CEE et l'IRU ont conclu un mémorandum d'accord qui a pour objet d'appliquer la Convention TIR et, en particulier, l'annexe 11, qui établit la procédure eTIR, en assurant la connexion entre les systèmes de l'IRU et le système international eTIR ainsi qu'entre le plus grand nombre de systèmes douaniers nationaux possible et le système international eTIR, conformément aux spécifications techniques eTIR.

<sup>2</sup> Voir les documents informels WP.30/GE.1 (2021) n<sup>os</sup> 11 (Introduction), 13 (Concepts), 14 (Spécifications fonctionnelles) et 12 (Spécifications techniques).

<sup>3</sup> Voir [unece.org/etir-specifications](http://unece.org/etir-specifications).

<sup>4</sup> Voir [unece.org/transport/etir](http://unece.org/transport/etir).

74. L'entrée en vigueur, le 1<sup>er</sup> juin 2021, d'un amendement à l'annexe 6 de la Convention TIR visant à ajouter une note explicative 0.49 a également été une étape importante pour l'avenir de ladite Convention. Cette note explicative accorde aux transporteurs des facilités plus grandes dans l'application de la Convention TIR, en introduisant notamment la possibilité de devenir destinataire ou expéditeur agréé, sous réserve de l'application d'un ensemble de prescriptions strictes imposées par les autorités compétentes.

75. Le 20 octobre 2021, la CEE et l'Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA) ont conclu un mémorandum d'accord sur la revitalisation et l'informatisation des conventions pertinentes des Nations Unies en matière de transports intérieurs et, en particulier, sur la mise au point d'un système eCPD (carnet de passage en douane électronique).

76. Depuis le début de la crise liée à la COVID-19, le secrétariat, avec l'appui d'autres commissions régionales et du secteur privé, administre l'Observatoire sur l'état du franchissement des frontières en raison de la COVID-19<sup>5</sup>, qui collecte des informations auprès de la quasi-totalité des États Membres de l'ONU, et propose des informations mises à jour quotidiennement sur la situation concernant le franchissement des frontières par les moyens de transports intérieurs. Des informations actualisées sont collectées et mises en ligne pour 174 États Membres de l'ONU. L'Observatoire bénéficie de l'appui officiel de la Commission économique pour l'Afrique (CEA), de la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC), de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et de la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO), ainsi que de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), de l'Organisation mondiale des douanes (OMD), du Forum international des transports (FIT), de l'Union internationale des transports routiers (IRU), de la Fédération internationale de l'automobile (FIA), de l'Organisation de coopération économique (OCE) et de l'Union internationale des chemins de fer (UIC). En collaboration avec l'IRU, le secrétariat a également publié une brochure qui traite des mesures prises dans le cadre du système TIR pour maintenir les frontières ouvertes pendant la pandémie de COVID-19<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> [unece.org/transport/border-crossing-facilitation](https://unece.org/transport/border-crossing-facilitation).

<sup>6</sup> [unece.org/DAM/trans/bcf/news/documents/TIR\\_during\\_COVID-19.pdf](https://unece.org/DAM/trans/bcf/news/documents/TIR_during_COVID-19.pdf).