



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Quatre-vingt-quatrième session

Genève, 22-25 février 2022

Rapport du Comité des transports intérieurs sur les travaux de sa quatre-vingt-quatrième session

Additif 1

Table des matières

	<i>Page</i>
Annexes	
I. Réunion ministérielle sur le thème : « Soixante-quinzième anniversaire du Comité des transports intérieurs : relier les pays et favoriser la mobilité durable » (salle XIX, Palais des Nations (Genève), et virtuellement, 22 février 2022)	2
II. Report of the 2022 Global Road Safety Film Festival	12
III. Report of the side event on “Used Cars for Africa”	14
IV. Report of the side event on “Automation, Connectivity and E-mobility”	19
V. Report of the side event “Roundtable on Euro-Asian Transport Links”	24
VI. Full Government statements delivered during the eighty-fourth Annual Session of the Inland Transport Committee	26
VII. Rapport de la table ronde du Comité des transports intérieurs intitulée « Sur la voie d'une reprise soutenue et complète : l'initiative post-COVID-19 pour les transports intérieurs et le rôle du Comité »	28



Annexe I

Réunion ministérielle sur le thème : « Soixante-quinzième anniversaire du Comité des transports intérieurs : relier les pays et favoriser la mobilité durable » (salle XIX, Palais des Nations (Genève), et virtuellement, 22 février 2022)

I. Introduction

1. Les ministres des transports du monde entier, plus de 550 participants de 92 pays et les dirigeants des organisations de transports intérieurs concernées se sont réunis en personne et virtuellement pour une réunion ministérielle sur le thème : « Soixante-quinzième anniversaire du Comité des transports intérieurs : relier les pays et favoriser la mobilité durable » (22 février 2022, Genève et virtuellement) afin de célébrer le soixante-quinzième anniversaire du Comité des transports intérieurs, de faire le point sur ses contributions passées et de décider de sa mission future jusqu'en 2030, à une époque de changements, de défis et d'opportunités sans précédent au niveau mondial.

II. Ouverture

2. S. E. M. Georges Gilkinet, Vice-Premier Ministre et Ministre belge de la mobilité, en sa qualité de Ministre des transports du pays qui présidait le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe, a ouvert la quatre-vingt-quatrième session du Comité, qui marquait le soixante-quinzième anniversaire de celui-ci. Il y a soixante-quinze ans, lorsque le Comité des transports intérieurs avait été créé, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, le monde était à la croisée des chemins, se remettant lentement des ravages de la guerre. À présent, le monde était à un autre carrefour, confronté à des défis mondiaux qu'il devait relever : changements climatiques, sécurité routière, congestion urbaine ou pandémie. Une fois encore, les défis étaient sans précédent et une fois encore, le Comité devait assumer son rôle unique d'instance de l'ONU pour les relever. Face au défi climatique, il était indispensable d'agir pour réduire les émissions de CO₂ liées à la mobilité – en Belgique, cela représentait 30 % des émissions totales de CO₂. La mobilité, c'était la liberté, et les décideurs politiques devaient offrir à chaque citoyen la liberté de choisir le mode de déplacement le plus adapté, qui pouvait être la marche pour les distances les plus courtes, le vélo pour les courtes distances, le train ou la voiture pour les trajets plus longs, et l'avion pour les voyages intercontinentaux – et, de plus en plus souvent, une combinaison de ces modes.

3. S. E. M^{me} Elisabeth Tichy-Fisslberger, Présidente de la Commission économique pour l'Europe, a exprimé sa satisfaction pour l'approbation du mandat révisé du Comité par le Conseil économique et social, après six mois de travail avec le Président du Conseil pour obtenir ce résultat. En effet, le mandat révisé avait été adopté la semaine précédant l'anniversaire du Comité. Pour son soixante-quinzième anniversaire, le Comité se trouvait au cœur des défis actuels les plus urgents : protéger la planète des menaces liées aux changements climatiques et intégrer les considérations environnementales dans toute planification des transports. Étant donné l'évolution rapide du progrès technique, on comptait sur le Comité pour harmoniser davantage les cadres réglementaires internationaux. Les débats tenus lors de la session annuelle du Comité donnaient un aperçu de l'avenir proche, celui des systèmes de transport numérisés, des véhicules autonomes et connectés et de la conduite automatisée, qui nécessiteraient un cadre réglementaire international afin que les personnes et les marchandises puissent continuer à se déplacer en toute sécurité à l'intérieur des frontières et à travers celles-ci.

4. S. E. M^{me} Tatiana Valovaya, Directrice générale de l'ONUG, a félicité le Comité, le qualifiant de grande réussite de la Genève internationale et notant qu'il jouait depuis soixante-quinze ans un rôle décisif pour créer une mobilité plus sûre, plus durable et plus accessible en mettant en place et continuant à développer le cadre réglementaire international

de base des transports intérieurs, non seulement dans sa région, mais aussi dans le monde entier. Le secteur des transports jouait un rôle de catalyseur pour tous les objectifs de développement durable, dans un monde où les défis mondiaux étaient de plus en plus liés, mais où nos réponses restaient encore fragmentaires. Pour surmonter cette difficulté et les autres défis mondiaux qui nous attendaient, il convenait de réduire la fragmentation et d'accroître la connectivité au sein des pays et des sociétés et entre eux, et le Comité avait un rôle de premier plan à jouer pour que cet objectif soit atteint.

5. S. E. M^{me} Olga Algayerova, Secrétaire exécutive de la CEE, a salué le soixante-quinzième anniversaire du Comité comme un moment historique dans la vie du Comité et de la CEE. Cet anniversaire du Comité coïncidait avec le soixante-quinzième anniversaire de la CEE, son organe de tutelle. En effet, le Comité avait été créé quatre mois seulement après la CEE elle-même, et il s'agissait de l'une des premières décisions majeures de la CEE qui avait résisté à l'épreuve ultime – celle du temps. Aujourd'hui, le Comité, en tant que dépositaire de 59 conventions et accords de l'ONU relatifs aux transports intérieurs, remplissait des fonctions équivalentes à celles d'une institution spécialisée dans les transports intérieurs. Cent cinquante et un États Membres de l'ONU étaient Parties contractantes aux instruments juridiques sur les transports intérieurs relevant de la compétence du Comité, en plus de deux observateurs permanents et d'une Partie contractante non étatique. Parmi ces États Membres de l'ONU, 95 n'étaient pas membres de la CEE. Dans son discours d'ouverture, la Secrétaire exécutive a également lancé la publication anniversaire intitulée « 75 Years of Inland Transport Committee – 75 Documents that Changed the World of Transport » (soixante-quinze ans du Comité des transports intérieurs – 75 documents qui ont changé le monde des transports), qui offrait un récit cohérent et une plongée en profondeur dans les moments les plus importants de l'histoire du Comité. Pour conclure son allocution, la Secrétaire exécutive a souligné que pour mieux faire face aux urgences futures, nous devons travailler plus intelligemment et exploiter les synergies et les possibilités de renforcer la coopération, en commençant par l'approbation de la Résolution ministérielle intitulée « En route pour une décennie au service de transports intérieurs et d'un développement durables », qui était elle-même le résultat d'une consultation et d'un consensus internationaux.

6. M. Yuwei Li, Directeur de la Division des transports durables de la CEE, a souhaité la bienvenue aux délégués présents et virtuels de 92 pays et a remercié les parrains pour leur généreux soutien. Il a rappelé qu'au cours des soixante-quinze dernières années, le Comité avait apporté une énorme contribution à la sûreté des déplacements des personnes, à la livraison en temps voulu des marchandises sur les marchés et à l'efficacité des échanges commerciaux grâce à ses 59 conventions de l'ONU sur les réseaux d'infrastructure, les règles de circulation, la signalisation, l'harmonisation des règlements relatifs aux véhicules, la facilitation du passage des frontières et du transit, et le transport des marchandises dangereuses ou des denrées périssables. Ces conventions avaient grandement favorisé la connectivité, la coopération et l'intégration des pays. Plus important encore, les délibérations de la réunion ministérielle permettraient d'étudier les orientations futures pour les soixante-quinze prochaines années, sur la base de ce qui avait été réalisé jusqu'à présent et des mandats qui avaient déjà été reçus de l'Assemblée générale, du Conseil économique et social et de la CEE, y compris les 56 États membres de la CEE et les 95 autres États qui étaient Parties contractantes à des conventions de l'ONU gérées par le Comité. Conformément à la stratégie du Comité jusqu'en 2030 adoptée par toute l'assistance en 2019, la Division des transports durables continuerait à soutenir le Comité, afin qu'il devienne un centre de l'ONU à part entière offrant une instance pour l'examen de tous les aspects du développement et de la coopération en matière de transports intérieurs, avec une attention particulière à la gouvernance réglementaire interrégionale et intrarégionale, notamment, mais pas exclusivement, au moyen des conventions de l'ONU relatives aux transports. La Division des transports durables continuerait à fournir ses meilleurs services aux États, membres ou non de la CEE, qui étaient Parties contractantes aux conventions de l'ONU relatives aux transports, afin de rendre leurs systèmes de transport plus sûrs, plus efficaces, plus résilients, plus inclusifs et plus durables.

III. Discours liminaires

7. S. E. M^{me} Simonetta Sommaruga, ancienne Présidente de la Confédération suisse et Chef (Ministre) du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication de la Suisse, a commencé son discours en rappelant que le Comité avait été créé en 1947, après la Seconde Guerre mondiale, dans le cadre des efforts visant à remettre un continent européen et un monde déchirés par la guerre sur la voie du redressement et de la prospérité. Depuis lors, le Comité avait accompli beaucoup de choses et était devenu l'instance de l'ONU pour les transports intérieurs. Pour atteindre les objectifs de développement durable du Programme 2030, il était essentiel de transformer la mobilité. Le Comité devait aller de l'avant dans le monde de la mobilité à faibles émissions de carbone, élaborer des exemples de bonnes pratiques et promouvoir leur mise en œuvre à grande échelle. Pour la Suisse, siège du Comité et gardienne d'une longue tradition ferroviaire, le transport ferroviaire était essentiel à la décarbonation, tant pour les marchandises que pour les passagers. En 2021, la part du rail dans le transport de marchandises à travers les Alpes avait de nouveau atteint un niveau record de près de 75 %. Dans le Grand Genève, le Léman Express était un bon exemple de transport ferroviaire absorbant d'importants flux pendulaires, réduisant la pollution et les gaz à effet de serre, et évitant les embouteillages sur les routes. En effet, les transports intérieurs, et notamment le transport routier, était l'un des principaux émetteurs d'émissions de CO₂. En 2021, plus d'une voiture neuve sur cinq en Suisse était équipée d'une prise électrique. Et, à la fin de 2022, la moitié des aires de repos des autoroutes seraient équipées de bornes de recharge rapide. En parallèle, la Suisse entendait continuer à développer la production d'énergies renouvelables.

8. S. E. M. Mohammed Abdeljalil, Ministre du transport et de la logistique du Maroc, a commencé son discours d'ouverture en soulignant le rôle efficace joué par le Comité en tant qu'instance d'élaboration de systèmes de transport régionaux et internationaux satisfaisant aux critères d'efficacité, d'harmonisation, d'intégration et d'insertion. Le Ministre a aussi félicité le Comité pour le travail accompli depuis sa création en vue de développer les mécanismes juridiques internationaux régissant le transport sous toutes ses formes et la coopération entre les États et les organisations gouvernementales et non gouvernementales et de renforcer l'intégration des réseaux de transport internationaux tout en se conformant à l'impératif d'atteindre les objectifs de développement durable en fournissant des transports sûrs et durables. Les transports intérieurs sous toutes leurs formes jouaient un rôle vital pour faciliter les relations entre les pays, les échanges commerciaux mondiaux et la circulation des personnes et pour promouvoir le développement de la mobilité durable. La pandémie de COVID-19 avait montré l'importance du secteur des transports, car celui-ci avait contribué à assurer la continuité des chaînes d'approvisionnement mondiales, notamment pendant les quarantaines imposées par la plupart des pays du monde. Pour relever le défi du passage à des transports durables et sûrs, il convenait tout d'abord de poursuivre les efforts visant à étendre les accords et les traités internationaux dans le domaine du transport et de la normalisation qui y était associée, ainsi que moderniser les infrastructures, adopter les technologies numériques, intégrer les réseaux de transport internationaux et régionaux et renforcer leur compétitivité. Par conséquent, pour mettre en place des systèmes de transport sûrs et durables dans le cadre d'une vision unifiée et d'objectifs communs et tenant compte des particularités des pays et des capacités disponibles, une mobilisation collective était aujourd'hui nécessaire.

9. S. E. M. Juan Edghill, Ministre des infrastructures publiques de la République coopérative du Guyana, s'est félicité du thème de la Résolution ministérielle intitulée « En route pour une décennie au service de transports intérieurs et d'un développement durables », qu'il a estimé être le plus approprié pour faire face aux défis actuels, et a exprimé sa conviction que si une réponse coordonnée et soutenue était apportée aux problèmes qui se posaient aux transports intérieurs à l'échelle mondiale, l'histoire jugerait favorablement les participants à la fin de la décennie. Les transports constituaient l'armature qui sous-tendait la chaîne d'approvisionnement, car c'étaient eux qui reliaient entre elles chacune des étapes du processus. C'étaient les transports qui acheminaient les matières premières depuis les gisements d'où elles étaient extraites jusqu'aux lieux où elles étaient traitées, puis aux distributeurs et enfin aux consommateurs. Les défaillances de la chaîne d'approvisionnement transféraient aux consommateurs des coûts plus élevés et augmentaient considérablement le

coût de la vie. Les effets de cette tendance étaient actuellement visibles, car la hausse des coûts aggravait la pauvreté d'un nombre de plus en plus grand de communautés. Le Ministre a ajouté que son pays était déterminé à soutenir les efforts mondiaux visant à combattre les effets de la pandémie de COVID-19, qui menaçaient les moyens de subsistance individuels et collectifs. D'un point de vue régional, les principaux problèmes qui touchaient l'Amérique latine et les Caraïbes étaient l'expansion rapide des flottes de véhicules, en particulier des véhicules utilisés pour les transports individuels, alors que le réseau routier n'avait pas suivi le rythme de cette expansion. Pour les administrations de nombreuses villes, la mobilité était devenue à la fois un problème et une question prioritaire en termes de confort, de temps de transit et de pollution atmosphérique. Ce phénomène était particulièrement marqué en Amérique latine. Une autre tendance évidente en Amérique latine était l'utilisation croissante du carburant diesel par les automobiles, principalement en raison du prix du gazole, en général inférieur à celui de l'essence, et de l'accroissement de l'utilisation de véhicules tout terrain de loisir, dont beaucoup étaient alimentés au gazole. Le Ministre a salué le travail exceptionnel accompli au fil des ans par le Comité des transports intérieurs pour promouvoir le développement durable dans les transports. Ce travail se poursuivait et c'était précisément la raison pour laquelle les participants étaient réunis, afin de dialoguer et d'échanger des idées, ainsi que, plus tard dans la journée, pour s'engager fermement, par la signature de la Résolution ministérielle, à passer des paroles aux actes.

IV. Table ronde I : Le Comité des transports intérieurs, l'instance de l'ONU qui fait avancer la connectivité des transports intérieurs

10. La table ronde I a été animée par M. Umberto De Pretto, secrétaire général de l'Union internationale des transports routiers (IRU).

11. S. E. M. Andrzej Adamczyk, Ministre polonais des infrastructures, a félicité le Comité et ses membres pour le soixante-quinzième anniversaire de la création du Comité. Au cours des soixante-quinze dernières années, l'infrastructure de transport avait été reconstruite et modernisée, notamment grâce aux travaux du Comité, pour faire face à l'augmentation rapide de la circulation. La passion pour le développement des divers domaines du transport trouvait son expression dans les nombreux groupes de travail et groupes d'experts du Comité. La Pologne participait activement aux travaux du Comité et utilisait les outils qu'il mettait à la disposition des pays. Au cours des dix dernières années, elle avait connu une intensification réelle et sans précédent des investissements dans les transports, afin de satisfaire les besoins croissants de la société en matière de mobilité. Elle avait aussi développé les chemins de fer et la navigation intérieure, qui étaient des modes de transport respectueux de l'environnement, construisant et modernisant les réseaux et le matériel roulant. En outre, la Pologne soutenait le développement de couloirs de transport internationaux. Dans le cadre des initiatives du Comité, il s'agissait des liaisons de transport eurasiatiques, mais la Pologne mettait également en œuvre ses propres initiatives, par exemple la route Via Carpatia, qui était en cours de construction, et le projet de ligne ferroviaire Rail Carpatia. Le Ministre a conclu en encourageant chacun à participer activement aux travaux du Comité. Comme l'histoire l'avait montré, les activités des structures de l'ONU avaient fait la preuve de leur efficacité et assuraient le développement global des pays, des régions et du monde.

12. S. E. M. Chanthol Sun, Ministre d'État, Ministre des travaux publics et des transports du Cambodge, a souligné que la connectivité des transports jouait un rôle très important dans le développement socioéconomique de son pays. Elle offrait des opportunités en matière d'emploi, d'accès aux marchés et aux approvisionnements, de développement du commerce intérieur et international et d'approfondissement des liens entre les peuples du monde entier. Au cours des deux dernières décennies, le Cambodge avait connu une transition importante, atteignant le statut de pays à revenu moyen inférieur en 2015 et aspirant à atteindre en 2030 le statut de pays à revenu moyen supérieur. La pandémie de COVID-19 avait posé des problèmes majeurs, en particulier la perturbation de la chaîne d'approvisionnement non seulement pour le Cambodge, mais aussi pour d'autres pays du monde. À cet égard, la connectivité des transports et la logistique jouaient un rôle encore plus important dans la

résolution des goulets d'étranglement des chaînes d'approvisionnement et dans le soutien des efforts de redressement après la pandémie. L'objectif était donc de parvenir à un monde intégré et connecté de manière fluide et complète.

13. S. E. M. Khaltar Luvsan, Ministre mongol du développement des routes et des transports, a souligné les conséquences de deux années de perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales en raison de la pandémie de COVID-19. La Mongolie était un pays enclavé disposant de vastes réserves minérales. L'exploitation minière était le principal moteur du développement économique et le fondement de la croissance future. Cependant, il était urgent d'améliorer l'efficacité des activités de transport et de logistique pour assurer l'exportation des ressources minérales de la Mongolie vers les marchés mondiaux et les consommateurs nationaux de ces pays. Le Ministre a souligné qu'il était essentiel de simplifier et coordonner les procédures de contrôle aux frontières pour faciliter et accélérer les transports transfrontières. Il a donc invité les pays à éviter autant que possible d'imposer des limitations inutiles et des procédures supplémentaires. De plus, les processus et les exigences nécessaires à la conclusion d'accords bilatéraux de transport réglementant les mouvements de transport entre les pays prenaient généralement beaucoup de temps, parfois plusieurs années. C'était une des raisons qui entravaient la fluidité et l'efficacité de la connectivité des transports. À cet égard, le Ministre a exhorté toutes les parties à envisager de raccourcir les procédures internes et la bureaucratie nécessaire pour négocier, examiner et approuver les documents. Le Ministre a réaffirmé l'engagement de la Mongolie à s'enquérir de nouvelles expériences et solutions internationales et régionales, à améliorer les liens commerciaux et les liaisons de transport et à tirer parti des connaissances, des compétences et de l'expérience acquises dans le cadre de projets et d'initiatives nationaux et internationaux.

14. S. E. M. Aliaksei Auramenka, Ministre des transports et des communications de la République du Bélarus a noté que dans le contexte du Programme de développement durable à l'horizon 2030, le Comité des transports intérieurs de la CEE jouait un rôle majeur pour créer une instance fiable et complète de coopération et de dialogue en vue de parvenir à des documents convenus et pour œuvrer à établir une infrastructure de transport international efficace. Un travail énorme était en cours dans le pays pour préserver l'environnement, ce qui avait permis d'établir une tendance positive en ce qui concernait les émissions des sources mobiles et stationnaires. La République du Bélarus était Partie contractante à de nombreux accords internationaux élaborés sous les auspices du Comité dans les domaines du transport routier, ferroviaire et combiné et des procédures douanières, et elle encourageait également le passage sans entrave des frontières étrangères et le passage en toute sécurité des voyageurs et des marchandises sur son territoire. Le principal sujet de ce segment ministériel était la garantie des liaisons de transport entre les pays et, à cet égard, le Ministre a souligné que la liberté de transit et le passage sans entrave des frontières étaient des éléments vitaux pour l'amélioration du transport international. Le passage sans entrave des frontières devait être garanti non seulement en introduisant les dispositions nécessaires dans les conventions et autres accords internationaux multilatéraux, mais aussi en respectant véritablement les obligations contractées en vertu des traités. En conclusion, le Ministre a exprimé sa conviction que les travaux du Comité feraient surgir des idées nouvelles pour améliorer l'ensemble des processus impliqués dans le transport et pour établir un système de transport efficace, respectueux de l'environnement et en mesure d'atteindre les objectifs de développement durable.

15. S. E. M. Temirbek Asanbekov, Ministre de l'énergie et de l'infrastructure de la Commission économique eurasiennne, a félicité le Comité pour son soixante-quatrième anniversaire, notant qu'il était devenu une instance efficace et faisant autorité dans le monde entier, qui permettait d'approfondir l'intégration économique et de renforcer la coopération entre les pays, contribuant ainsi à leur développement durable et à leur prospérité. L'activité économique de tous les pays de la région de la Grande Eurasie, y compris l'Union économique eurasiennne, était axée sur la réalisation des objectifs de connectivité des territoires, de multimodalité des transports, de numérisation à grande échelle des secteurs économiques et de mobilité durable. De grandes entreprises internationales avaient déjà annoncé leurs plans pour une transition complète vers des processus électroniques d'interaction entre les participants au marché des transports. Ces mesures nécessiteraient également la synchronisation de l'échange de données électroniques tout au long de la chaîne,

du fabricant au consommateur final. La Commission économique eurasiennne et ses pays membres participaient activement aux travaux s’y rapportant. Le monde était à l’aube de grands changements. La mondialisation de l’économie et de toutes les sphères de la vie était un processus irréversible et très complexe qui toucherait tous les pays. Seuls des démarches communes, un dialogue constructif et des travaux conjoints clairement définis permettraient de développer les systèmes de transport des pays.

Interventions de haut niveau programmées

- S. E. M. Tomislav Momirović, Ministre de la construction, des transports et des infrastructures de la République de Serbie ;
- M. Dmitry Zverev, Secrétaire d’État, Vice-Ministre des transports de la Fédération de Russie ;
- M. Oliver Luksic, Ministre adjoint auprès du Ministre fédéral du numérique et des transports, Secrétaire d’État parlementaire, Allemagne ;
- M. Berik Kamaliyev, Vice-Ministre de l’industrie et du développement des infrastructures du Kazakhstan ;
- M. Armen Simonyan, Vice-Ministre de l’administration territoriale et des infrastructures d’Arménie ;
- M. Mustafa-Masi Nayyem, Ministre adjoint, Ministère des infrastructures de l’Ukraine ;
- S. E. M. Lazăr Comănescu, Ambassadeur, Secrétaire général de la Coopération économique de la mer Noire ;
- M^{me} Shamika Sirimanne, Directrice de la Division de la technologie et de la logistique de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement ;
- M. Steve Phillips, Secrétaire général de la Conférence des directeurs des routes européens ;
- M. Mirosław Antonowicz, Président de la Commission de l’Organisation pour la coopération des chemins de fer.

V. Table ronde II : Le Comité des transports intérieurs, une décennie de résultats pour la sécurité routière

16. La table ronde II a été animée par M. Young Tae Kim, Secrétaire général, ITF.

17. M. Jean Todt, Envoyé spécial pour la sécurité routière du Secrétaire général de l’Organisation des Nations Unies, a d’abord félicité le Comité pour son soixante-quatrième anniversaire, qui avait effectué un parcours remarquable, évoluant au fil du temps jusqu’à être désormais reconnu dans son mandat mondial. Au moment d’entrer dans la deuxième Décennie d’action pour la sécurité routière, il y avait quelque chose à apprendre du Comité, à savoir la nécessité d’adapter les efforts au contexte actuel et aux tendances nouvelles. À cet égard, l’Envoyé spécial a fait part de deux messages importants. Premièrement, il n’y avait pas de place pour l’autosatisfaction, et cela valait aussi bien pour les pays à haut revenu que pour les pays à revenu intermédiaire et à faible revenu. Ce n’était pas la première fois que l’on pensait que la situation s’améliorerait, mais ce n’était pas le cas. L’exemple le plus récent était celui des attentes non satisfaites de la première décennie d’action, qui reposait avant tout sur l’espoir mais nécessitait une analyse minutieuse et méthodique des tendances et des solutions adaptées. Le monde et les générations futures avaient besoin de solutions systémiques et à long terme. Deuxièmement, le monde était équipé mieux que jamais pour atteindre les objectifs du Programme 2030, à savoir réduire de moitié le nombre de tués et de blessés sur les routes et donner à tous l’accès à des transports sûrs, durables et abordables d’ici à 2030. Des outils avaient été élaborés au cours de la décennie écoulée. Tous devaient se rassembler pour mener des actions concrètes et coordonnées. À cet égard, il était nécessaire d’au moins doubler le montant des fonds alloués au niveau national et l’Envoyé spécial a appelé tous les pays à augmenter les investissements aux niveaux local et international, y

compris dans le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, et les a exhortés à être prêts à prendre des engagements forts lors de la réunion de haut niveau sur la sécurité routière, qui devait se tenir du 30 juin au 1^{er} juillet 2022, à New York.

18. S. E. M. Jernej Vrtovec, Ministre des infrastructures de Slovénie, a souligné que l'un des domaines les plus importants du transport et l'un des principaux domaines de travail du Comité était la sécurité routière. La présente décennie avait commencé avec la pandémie, qui avait affecté les transports à plus d'un titre et dont plusieurs années seraient peut-être nécessaires pour mesurer toutes les répercussions. Pour citer quelques-uns des défis connexes ayant une incidence directe sur la sécurité routière, il s'agissait de garantir un fonctionnement sûr des transports publics, des services de taxi, des auto-écoles et des procédures d'immatriculation des véhicules. Par ailleurs, la pandémie avait entraîné un changement des habitudes de transport, le public s'étant détourné des transports publics au profit des transports individuels, ce qui n'était pas souhaitable eu égard aux objectifs de développement durable. Au cours de la décennie écoulée, l'Union européenne n'avait pas atteint son objectif de réduction du nombre de victimes, même si la Slovénie faisait partie des pays dont le pourcentage d'amélioration était supérieur à la moyenne, car le nombre de victimes y avait diminué de 42 %. Les principaux défis à relever au cours de la présente décennie étaient la vitesse, l'alcool et l'utilisation d'appareils mobiles au volant, ainsi que l'intégration de nouveaux véhicules dans le système de transport, la sécurité du transport de marchandises. Il convenait aussi de garantir que tous les usagers de la route possèdent une compétence adéquate. En conclusion, le Ministre a souligné que la situation dans le domaine de la sécurité routière mondiale était encore très préoccupante et qu'il ne serait donc pas facile d'atteindre les objectifs de la Décennie de la sécurité routière, mais que la Slovénie était prête à mener une action coordonnée aux niveaux national et international pour atteindre des résultats réels.

19. S. E. la baronne Vere of Norbiton, Ministre des routes au Ministère des transports du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, a exprimé son inquiétude face à la crise en cours, soulignant de manière caractéristique qu'au moment où son discours se terminerait, 15 personnes seraient mortes sur les routes. Elle a exprimé sa détermination à poursuivre sans relâche, car on disposait encore de huit ans pour redresser la situation, soulignant que d'ici à 2030, l'ONU voulait réduire de moitié le nombre de morts et de blessés sur les routes. Pour y parvenir, il était clair qu'il n'existait pas de solution unique, c'est pourquoi, à l'instar de la Slovénie, le Royaume-Uni travaillait très dur sur son cadre de sécurité routière. Le Royaume-Uni y plaiderait explicitement en faveur d'une stratégie visant à mettre en place un système sûr, axé sur le partage des responsabilités entre tous les usagers de la route, qu'il s'agisse des voitures, des vélos, des chevaux, des piétons ou, de plus en plus, de micromobilité, comme les scooters électriques et d'autres types de véhicules utilisant un espace routier souvent très limité. Le Royaume-Uni étudiait également très attentivement ce qu'il convenait de faire avec les énormes quantités de données disponibles, qui devaient être reliées entre elles afin que l'on puisse les utiliser de la meilleure manière possible et d'en tirer des enseignements. Le Royaume-Uni avait également actualisé son Code de la route en vue de mettre les cyclistes, les piétons et les cavaliers sur un pied d'égalité avec les automobilistes et de reconnaître la nécessité d'une relation beaucoup plus attentionnée et collaborative entre les différents usagers de la route.

20. S. E. M. Felix Tapiwa Mhona, Ministre des transports et du développement des infrastructures de la République du Zimbabwe, a souligné que la question cruciale était de savoir comment transformer la deuxième Décennie d'action en une décennie de résultats pour la sécurité routière, en notant que le Zimbabwe était l'un des nombreux pays qui n'avaient pas atteint l'objectif de réduire de moitié en 2020 le nombre de décès et de blessures dus aux accidents de la route. Peu avant la quatre-vingt-quatrième session du Comité, le Zimbabwe avait entrepris son étude de performance en matière de sécurité routière, à propos de laquelle le Ministre a rendu un hommage particulier à l'Envoyé spécial pour la sécurité routière, M. Jean Todt, à la Commission économique pour l'Afrique et à la CEE pour l'appui qu'ils avaient apporté tout au long du processus. Le Zimbabwe commençait à mettre en œuvre les recommandations concernant les principaux piliers de la gestion de la sécurité routière, ce qui galvaniserait son système national de gestion de la sécurité routière en actualisant le cadre réglementaire de manière à y inclure les recommandations internationales et régionales. Le Zimbabwe accélérerait aussi le processus d'adhésion aux Conventions de l'ONU sur la

sécurité routière gérées par le Comité et, à cet égard, espérait continuer à travailler en étroite collaboration avec la CEA et la CEE.

21. S. E. M^{me} Dagmawit Moges, Ministre des transports et de la logistique de l'Éthiopie, a d'abord rappelé que son pays avait adhéré en août 2021 à la Convention de 1968 sur la circulation routière, l'une des sept principales conventions de l'ONU sur la sécurité routière recommandées par les résolutions de l'Assemblée générale. L'Éthiopie était ainsi devenue le 151^e État Membre de l'ONU à adhérer à au moins une convention relevant de la compétence du Comité des transports intérieurs de la CEE. Cette évolution majeure témoignait du sérieux avec lequel le Gouvernement éthiopien considérait la question de la sécurité routière comme une priorité absolue. Parmi les autres mesures importantes, on pouvait citer la création d'un organisme responsable de la sécurité routière et les investissements importants qui avaient été faits dans le renforcement des capacités et la sensibilisation, en partenariat avec des organismes locaux et internationaux. Le Gouvernement œuvrait aussi à mettre en place un système de gestion des données sur les accidents, ce qui offrait une excellente occasion de s'inscrire dans les perspectives africaines. Dans une perspective à plus long terme, le Ministère des transports s'était associé au Ministère éthiopien de l'éducation pour intégrer la sécurité routière dans les programmes d'enseignement primaire et secondaire du pays.

Interventions de haut niveau programmées

- S. E. M. Yuri Sterk, Ambassadeur, Représentant permanent de la Bulgarie, au nom de S. E. M. Nikolay Sabev, Ministre des transports et des communications de la Bulgarie ;
- M. Seiji Takai, Directeur du Bureau des transports routiers de la Division de la planification politique internationale du Ministère du territoire, des infrastructures, des transports et du tourisme du Japon ;
- M. Matthew Baldwin, Directeur général adjoint de la Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne ;
- M. Matej Zakonjšek, Directeur de la Communauté des transports ;
- M^{me} Susanna Zammataro, Directrice générale de la Fédération routière internationale.

VI. Table ronde III : Le Comité des transports intérieurs, catalyseur de la mobilité et du développement durables

22. La table ronde III a été coanimée par M^{me} Lucia Luijten, Secrétaire générale de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et par M. François Davenne, Directeur général de l'Union internationale des chemins de fer.

23. S. E. M. Adil Karaismailoğlu, Ministre des transports et de l'infrastructure de la Turquie, a félicité le Comité pour son soixante-quinzième anniversaire en notant qu'un organisme de l'ONU était devenu l'organisme investi de pouvoirs réglementaires en matière de transport routier, ferroviaire, fluvial et intermodal. Les 59 accords de l'ONU établis au sein de la CEE étaient mis en œuvre non seulement dans les 56 États membres de la CEE, mais aussi dans 95 autres États Membres de l'ONU de quatre continents. Cette généralisation témoignait de la stature et de l'efficacité du Comité à l'échelle mondiale. Le Ministre a alerté l'assemblée plénière sur le fait que les plans actuels étaient insuffisants pour relever les défis : avec les engagements actuels, et à supposer que les politiques actuelles de décarbonation du transport de marchandises et de passagers soient pleinement mises en œuvre, les émissions de carbone augmenteraient encore de 16 % jusqu'en 2050. Par conséquent, les décideurs politiques devaient placer les concepts de décarbonation, d'électrification, de résilience, de numérisation et d'inclusion au centre de leurs mesures afin de minimiser les incidences négatives des transports. Il était de la responsabilité commune d'élaborer des réglementations efficaces et des mécanismes d'incitation, et de jeter les bases d'une coopération internationale. Dans ce contexte, le Comité des transports intérieurs de la CEE, qui jouait un rôle de premier plan à l'échelle mondiale dans la réglementation des transports intérieurs, serait une instance importante pour la mobilité durable et les nouveaux cadres institutionnels et juridiques des transports.

24. S. E. M. Mark Harbers, Ministre des infrastructures et de la gestion de l'eau des Pays-Bas, a félicité le Comité pour son soixante-quinzième anniversaire, notant que ses travaux avaient fait du monde un endroit plus sûr, plus durable et plus connecté. Du point de vue néerlandais, le Comité avait un rôle décisif à jouer, tout d'abord pour rendre la mobilité plus durable, plus sûre et plus fiable et pour accélérer la transition. Ensuite, pour veiller à ce que la transition soit pratique : recharger un véhicule électrique ou faire le plein d'hydrogène devait être simple. Il devait être facile de trouver une station de recharge, et être facile de payer. Les Pays-Bas possédaient le plus grand nombre de bornes de recharge publiques par habitant au monde. Cette transition n'aurait pas de sens si elle ne s'étendait pas au-delà des frontières et pour cela, des normes mondiales ouvertes étaient nécessaires. Enfin et surtout, le Comité devait veiller à ce que la transition soit équitable. Il n'était tout simplement pas possible de laisser exporter légalement les vieux véhicules diesel ou à essence alors qu'ils ne satisfaisaient pas aux normes en matière de sécurité et d'émissions. Actuellement, ils finissaient dans les pays en développement, où ils continuaient de polluer l'atmosphère.

25. S. E. M^{me} Merav Michaeli, Ministre des transports et de la sécurité routière de l'État d'Israël, a fait part de l'engagement du nouveau Gouvernement israélien à s'impliquer davantage dans les dialogues politiques régionaux, interrégionaux et mondiaux afin de prendre les mesures essentielles pour que le transport s'intègre dans un avenir durable. La Ministre a salué la forte représentation des femmes dirigeantes dans les tables rondes de la session anniversaire et a souligné que les femmes devaient jouer un rôle de premier plan dans ces débats car c'étaient elles qui bénéficieraient le plus de l'accroissement de la mobilité accrue qui était recherché. Elle a décrit la révolution en cours en Israël, où, en l'espace de quelques mois, la priorité avait été inversée : les piétons, qui n'étaient même pas considérés comme un moyen de transport, étaient désormais la priorité absolue, suivis de la micromobilité et des transports publics, et enfin des véhicules privés. D'importants investissements dans les infrastructures pour les pistes cyclables, le rail et le métro léger étaient actuellement en cours et, d'ici à 2026, tous les nouveaux autobus seraient électriques. Israël apportait une contribution essentielle à un monde interconnecté grâce à son savoir-faire technologique et à ses capacités d'innovation, où des centaines de start-ups et de grandes entreprises ouvraient la voie aux véhicules autonomes, à la mobilité partagée et à la sécurité routière.

26. S. E. M^{me} Aishath Nahula, Ministre des transports et de l'aviation civile des Maldives, a félicité le Comité pour ses soixante-quinze années d'excellence, pour avoir collaboré à veiller sur les liaisons de transport mondiales, pour avoir géré des accords mutuels et pour avoir adhéré aux normes convenues à l'échelle mondiale. Il convenait de faire en sorte de ne plus dépendre des véhicules reposant sur les énergies carbonées pour les transports publics. Dans les pays qui connaissaient des taux élevés d'insécurité routière, de perturbations des transports liées au climat et de compromission de la connectivité, une trop grande partie des ressources était consacrée aux véhicules personnels. La solution immédiate à la congestion avait toujours été de construire plus de routes, de ponts, d'échangeurs, etc. Cette solution s'était révélée peu durable. Le Programme 2030 s'imposait à l'évidence, en particulier pour les pays comme les Maldives qui se trouvaient exposés en première ligne aux dangers liés au climat en raison des niveaux élevés des émissions mondiales de carbone. Tous devaient se rassembler pour protéger ceux qui, sans être eux-mêmes des pollueurs, se trouvaient victimes de la pollution et des changements climatiques.

27. S. E. M. Kwaku Ofori Asiamah, Ministre des transports du Ghana, a félicité le Comité pour son soixante-quinzième anniversaire et a souligné que les systèmes de transport et de mobilité figuraient désormais en bonne place dans l'ordre du jour, car les pays et les régions du groupe cherchaient à assurer la durabilité. Malheureusement, la majeure partie du continent africain était en retard par rapport à d'autres régions en ce qui concernait la disponibilité d'infrastructures et de logistique pour assurer des transports efficaces. Au fil des ans, ces déficiences avaient freiné la croissance économique et la capacité des pays africains à répondre à l'appel en faveur du développement durable. Il convenait peut-être de se pencher sur la question la plus urgente, à savoir comment attirer des ressources financières suffisantes pour rendre possibles la mise en place des infrastructures de développement. La population ainsi que le niveau de motorisation connaissaient une croissance très rapide, mais les infrastructures et les investissements correspondants n'étaient pas au rendez-vous, ce qui entravait les progrès. Au Ghana, par exemple, comme la plupart des autres pays, le système

de transport consistait principalement en transport routier, suivi par les transports ferroviaire, maritime, fluvial et aérien. Le maillon faible était l'insuffisance des routes et du système de transport routier. Au fil des ans, le nombre de voitures avait plus que doublé, ce qui exerçait une pression énorme sur des infrastructures de transport déjà fragiles. En raison de ces déséquilibres, les usagers de la route étaient confrontés à de longues files d'attente et à des encombrements dans les villes. Afin de remédier à ces déséquilibres et garantir une mobilité durable, les solutions devaient aller au-delà des infrastructures et renforcer les capacités institutionnelles pour relever les défis et faire de nouveaux choix. Il n'existait pas de solution unique et, pour être efficaces, les solutions devaient être adaptées aux contextes et aux besoins nationaux spécifiques.

Interventions programmées de haut niveau

- M. Kris Peeters, Vice-Président de la Banque européenne d'investissement ;
- M. Anouar Benazzouz, Vice-Président de la Fédération routière internationale ;
- M^{me} Karen Vancluysen, Secrétaire générale du réseau POLIS ;
- M. Mohamed Mezghani, Secrétaire général de l'Union internationale des transports publics.

VII. Clôture

28. La réunion a été clôturée par l'approbation de la Résolution ministérielle intitulée « En route pour une décennie au service de transports intérieurs et d'un développement durables » et par les remarques finales de M. K. Schockaert, Président du Comité des transports intérieurs.

Annexe II

[Anglais seulement]

Report of the 2022 Global Road Safety Film Festival

1. The 8th edition of the Global Road Safety Film Festival took place on the 21st and 22nd of February 2022 at the Palais de Nations in Geneva. The event, held during the Inland Transport Committee's 75th Anniversary, was run by the Laser International Foundation, together with the UN Road Safety Fund and UN Economic Commission for Europe.
2. The Festival focusing on smart and safe mobility followed a global call over the last four months for short films – from professional video makers, interested individuals, civil society and government bodies – to promote awareness of how to make roads safer and fight the silent crisis of road deaths.
3. Over 95 films took part in the Film Festival competition from 40 countries worldwide including Chile, Egypt, El Salvador Ethiopia, India, Jordan, Kyrgyzstan, Morocco, Pakistan and Senegal. Screenings were held on the first day of the festival, with the award ceremony organized on the second day.
4. The Award Ceremony was chaired by Ms. Luciana Iorio, Chair of the ECE/ITC Global Forum for Road Traffic Safety and President of the Jury of the Global Film Festival, and by Mr. Robert Trottein, President Laser International Foundation (LIFE) and Global Film Festival for Road Safety Producer.
5. The Grand Prize of The Festival was awarded by the UN Secretary General's Special Envoy for Road Safety, Mr Todt, to two ex-aequo winners. Both awarded movies highlighted prevention for road safety, one at the global level and one at the local level. Both were selected in the Smart and safe mobility category. The first one Botswana Donkey Carts In The Village,¹ was directed by Lotte Brondum. It shows how, despite the increased motorization in Botswana, donkey carts are the main means of transport in rural areas. The local authorities explain how they prevent road crashes in this context. The second one is "Toyota Mobility Teammate Concept",² directed by Toyota Mobility Team Concept. It shows how technology can help to prevent road crashes at the global level.
6. In addition to the Grand Prize, this Edition of the Festival included a special UN Road Safety Fund moments2live4³ campaign prize, which was attributed by the public among 600 online votes. The Category moments2live4 awarded the best movie referring to the UN Road Safety Fund campaign #moments2live4. The goal of this campaign is to raise awareness about the needs for more investment and financing for road safety as Road Safety is underfunded in most countries. The campaign will close with the UNRSF Pledging conference during the High-Level Meeting for Road Safety to be held in New York City on 30 June-1st July 2022.
7. The moments2live4 prize was awarded by Mr. Dmitry Mariyasin, Deputy Executive Secretary of ECE, to the Italian NGO Adesso basta for his movie talking about Giovanni Pintor's #moments2live4⁴ to mobilize the youth community to think about road safety through sports activities and events.
8. Additional prizes were awarded to films under the categories of speed, driving under influence, safe equipment, protecting children, distracted driving and on youth and women.

¹ <https://www.youtube.com/watch?v=UK-K7wBAfC8>

² <https://www.youtube.com/watch?v=kxhUtB2Thg4>

³ <https://roadsafetyfund.un.org/moments2live4>

⁴ <https://www.youtube.com/watch?v=e5I2aEi5hL0>

9. The UN Road Safety Fund also launched the premiere of its ‘Join the Change’⁵ short film at the Festival, which has been produced by La Nuez Audiovisual Productions, featuring a new platform for individual donations.⁶

10. Awareness and advocacy matter if we are to create the lasting change we want to see for safer and cleaner roads. Films and stories have a unique power to engage emotions and shape behaviours.

11. As we enter in the New Decade of Action for Road Safety, having now a new Plan of Action to halve the number of the victims of the road by 2030, we learned from the previous Decade. Raising awareness and advocating for road safety is key to have road safety high at the political agenda.

12. The list of the awarded movies can be found in the footnote link.⁷

⁵ <https://roadsafetyfund.un.org/en/articles/join-change>

⁶ <https://give.undp.org/give/354912/#!/donation/checkout>

⁷ <https://roadsafetyfund.un.org/en/events/global-road-safety-film-festival-2022>

Annexe III

[Anglais seulement]

Report of the side event on “Used Cars for Africa”

I. Introduction

1. Mr. W. Nissler of the United Nations Economic Commission for Europe (ECE) who co-moderated the event welcomed the participants of the side event. He explained the housekeeping rules of the side event and gave the floor to H.E. Mrs. Olga Algaverova, Executive Secretary of ECE.

2. H.E. Mrs. Olga Algaverova, Executive Secretary of ECE opened the ECE/Inland Transport Committee (ITC) side event on Used Cars for Africa by speaking on the importance of transportation in providing access to work, health education and other public services. She further explained the dependence of transport on oil and the potential negative impact it could have on air pollution and climate change. She highlighted the extensive work done by ECE, ITC, and its subsidiary body the World Harmonization of Vehicles Regulations (WP.29), on developing technologies to reduce the harmful effects of diesel and petrol engines in new vehicles and used vehicles through periodic technical inspection (PTI) which controls the environmental behaviours and safety conditions of vehicles. She introduced the project Safer and Cleaner Used Vehicles for Africa as an immediate reaction to the outcome of an ITC conference held five years ago and explained how it contributes to achieving targets of Sustainable Development Goals 3, 11 and 13⁸. In conclusion, she explained the need of having an international approach in solving the global road safety crisis related to both new and used vehicles and how the 2021 -2030 decade of action for road safety can guide us in solving this crisis.

3. Mr Jean Todt, The United Nations Special Envoy for Road Safety gave a brief introduction to the global figures on road safety and the situation in Africa regarding road fatalities and in-use vehicle fleet. He briefly discussed the number of vehicles exported into Africa from exporting regions. He stated the importance of vehicle safety and the importance of upholding minimum safety requirements as laid down by international regulatory frameworks of the United Nations. He also highlighted the importance of periodic technical inspection in Africa for both new and used vehicles and how this is a shared responsibility of both importing and exporting regions. He also explained the importance of a safe communication tool to be used by importing region to assist port authorities in examining the availability of safety features of vehicles and whether they meet the required safety standards. He concluded by reiterating his commitment to support the work done to improving safety and environmental conditions of cars and encouraged countries to accede to UN Vehicle Agreements.

4. Subsequently, the second co-moderator of the event, Mr. Rob de Jong of the United Nations Environment Programme (UNEP), briefly introduced himself as the Head, Mobility Unit of UNEP and went on to introduce speakers of the first session which was focused on the project of “Safer and Cleaner Used Vehicles for Africa”.

(a) Session I: UNRSG Project on Safer and Cleaner Used vehicles for Africa and recent developments.

- Jane Akumu, UNEP;
- Eduard Fernandez, CITA;
- Laurianne Krid, FIA Region;

⁸ SDG 3: wit not only target 3.6 on road safety but also 3.9 related to air pollution
SDG 11: with its target 11.2 on access to safe and affordable transport for all
SDG: with its target 13.3 on climate change mitigation.

- Jane Obikwelu, ECE;
 - Robert Lisinge, ECA.
 - Stella Apolot, EAC.
- (b) Session II: Towards a harmonized Framework for New and Used Vehicles
- Herman Sips, Netherlands;
 - Eduard Fernandez, CITA;
 - Major (Rtd.) John K Yator, Kenya;
 - Zacherie Ngoumbe, Cameroon;
 - Yves van der Straaten, International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, OICA.
- All presentations were made available at:
<https://unece.org/transport/events/itc-side-event-used-cars-0>

II. Main insights

A. Session I: UNRSG Project on Safer and Cleaner Used vehicles for Africa and recent developments.

5. Ms. J. Akumu of UNEP shared the most recent update on UNEP's report, Used Vehicles and the Environment which includes data from the Republic of Korea as a major exporter of used vehicles. She highlighted the importance of the project to ensure that only quality used vehicles are imported or exported. She also highlighted that the impact of the project will improve the situation of climate change in most African countries. In her presentation she spoke about the adoption of the EURO 4/IV standards in some African regions to ensure that imported vehicles have improved emission levels. She highlighted that there was work being done at multiple governmental levels in the different regions in Africa with a focus on what has been established in Economic Commission of West African States (ECOWAS) and East African Community (EAC). She underlined that there has been a directed focus to set standards to include to type approval, a 5-year limit on light duty vehicles (LDV), periodic audits and technical inspections. She also spoke of some upcoming events organized by UNEP to continue the work of the project, and these include regional training for east and west African regions in the inspection and monitoring framework in the importation of used vehicles. She spoke on the South African Development Community (SADC) and the region's focus on fuel quality.

6. Mr. E. Fernandez of the International Motor Vehicle Inspection Committee (CITA) said that the work of the project needs to address the operations of vehicles and there is a need to define responsibilities for both importing and exporting countries. He further explained that the question of sovereignty is one that should be addressed directly, because one country cannot set rules for another country when it has to do with importing vehicles. He spoke on the responsibilities of importing countries stating there needs to be a clear definition of what can and cannot be accepted and it is the responsibility of the country to manage this system. For exporting countries there should be predefined limits on what can be exported to prevent the shipment of waste, these countries also need to facilitate the right vehicle data and share their knowledge with importing countries. He stated that if the vehicle is not fit for use in the country of origin, then it should not be transported to another country as a form of disposal. In the discussions involving what should be done as it relates to new and used car regulations, he explained that it is necessary that countries share experience and knowledge as it relates to regulatory and compliance schemes. Mr. Fernandez also highlighted the need for accountability. After the standards have been defined there needs to be accountability on the part of the exporter when a non-compliant vehicle is shipped. In setting up the system for exchange of used vehicles we also need to look at the reliability of data and the transfer of this data between the parties involved in the importing and exporting

of the vehicle. He said many importing countries do not have access to the right information from the exporting countries, so they are unable to conform to the necessary standards.

7. Ms. L. Krid from Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), presented the work that is being done by FIA Region 1 to support this project and explained their role in communications of the Safer and Cleaner Used Vehicles for Africa project. So far, FIA has created 3 factsheets containing information on safety and environmental issues related to used vehicles in Africa as well as updates and progress. FIA has also developed 2 videos that are focused on the situation in Africa and the need for regulations, data inspection, and enforcement. These documents and videos would provide clear information to support countries and organisations in their process to make informed decisions. In total, FIA will develop 5 videos, and 5 fact sheets, and create 10 visuals for this project which aims to achieve the 2030 agenda for sustainable development by ensuring prosperous lives, promoting well-being, and making roads safe, inclusive, and sustainable. She confirmed that various UNEP reports are sources of the data used for these communication materials. Furthermore, Ms. Krid highlighted that to help raise awareness on the importance of regulated import-export of used vehicles, FIA actively uses various channels such as their public and member websites and their social medial tools to regularly promote and disseminate the information about the projects within their network and beyond. Finally, Ms. Krid encourages stakeholders to make effective use of, and benefit from these communication materials since created videos, factsheets, and visuals can be accessed and downloaded via FIA and project websites.

8. Ms. J. Obikwelu, member of ECE sustainable transport division, provided updates on the key findings from the road safety project. She highlighted the main goals of the project were focused on the safety and environmental performance of used vehicles. She noted that there were two main questions being addressed within the project, What level of performance is needed before export and How to ensure the export of only quality used vehicles. Under the umbrella of safety, the ECE secretariat had defined the starting point as the use of the recommended minimum set of UN Vehicle Regulations. She also highlighted that quality can be achieved through Periodical Technical Inspections (PTI) to certify that a car is roadworthy at the time of export and highlighted the importance of random and/or systematic testing on the importing side. She emphasised that WP.29 has existing tools in form of the UN 1958 and 1998 Agreements when it comes to the manufacture of new vehicles and the UN 1997 Agreement which could be utilized by countries to fulfil their PTI operations to validate a vehicles' quality. She explained that these tools could be used between exporting and importing countries for a more harmonized approach in addressing the safety and environmental elements of used (and also new) vehicles. She also recalled WP.29's decision to endorse the establishment of an Informal Working Group (IWG) to address technical issues related to safety and environmental features for new and used vehicles. Finally, she highlighted the main principles of the secretariat's work on new and used vehicles as focusing on performance requirements and noted that once a vehicle is manufactured in accordance with the UN Global Technical Regulations (GTRs) or UN Regulations, it will meet the necessary minimum safety and environmental requirements.

9. Mr. R. Lisinge, the representative of the United Nations Economic Commission for Africa (ECA), gave an update on the current situation in Africa from the ECA perspective. He said that the fleets of vehicles have grown exponentially in the last few years highlighting specifically countries like Cameroon, Uganda, Zimbabwe and Ethiopia. In addressing the issue of new and used cars he underscored the need to also look at the environmental impact of used cars as they often contribute substantially to greenhouse gas emissions, and this is especially true for buses. With the expected continued growth of vehicle purchases on the continent, there is the need for more action to cope with the upcoming demand for large vehicles. He said ECA has established standards and the African Road Safety Plan and is working on communicating the ways on how the plan can be achieved. The representative of ECA noted that while things are moving forward there were still gaps that were identified including the inspection stations specifically in rural areas and they will need to be addressed He also noted that there needs to be a strong enforcement regime for the implementation of regulations at country's national level.

10. Ms. Stella Apolot the representative of The East African Community (EAC), presented on the work being done by EAC in the transport sector and the focus for driving development within EAC countries. She explained this work also includes a focus on climate change, and while not encouraging the ban of used vehicles in order to maintain the positive impact of the vehicles, there is a need to improve the quality of imported vehicles. The harmonization of standards, clean fuels and vehicle emissions have been a focus for EAC countries with Kenya and Rwanda already adopting the Euro 4/IV Standard for vehicle exhaust emissions. The harmonization of EAC Standards and Euro 4/IV is currently on track to be finalised by April 2022. She highlighted that there are two main groups responsible for raising awareness and recommending a way forward, they are African Standardization Organization (ARSO) and Tripartite Transport and Transit Facilitation Programme (TTTFP). In conclusion, the representative of EAC said the next steps will focus on awareness and capacity building to facilitate standards implementation in African countries

B. Session II: Expert Roundtable: Towards a harmonized Framework for New and Used Vehicles

11. The second session of the side event was moderated by Mr. Nissler, the representative of ECE. The second session was a roundtable discussion of experts from different regions. He began by introducing the representative of the Netherlands

12. Mr. Herman Sips from the Transport Decarbonisation Alliance (TDA) at Ministry Infrastructure and Water Management of the Netherlands, stated that there needs to be a worldwide transition to Zero Emissions Vehicles (ZEV) in addressing the question of how to ensure that environmentally suitable vehicles are shipped. He noted that while making this transition the issue of a green divide for the developed countries and the countries receiving the large portion of imports of vehicles needs to be acknowledged and addressed to ensure that it does not occur. He highlighted that during a desk study on exported vehicles, many vehicles were in the EURO 2 or 3 category with poor airbags and did not pass a minimum road worthiness test and would be considered End-of-Life Vehicles (ELV) by European Standards. Based on the study, he emphasised that there were four action areas that should be in focus: the import standards, the export standards, maintenance and inspection and circularity and quality of fuels. To achieve this focus, he noted that there needs to be a global and European approach in the export of vehicles to Africa. At the global level he suggested that there is an opportunity to work with environment ministers at the upcoming UNEA to give stronger mandates to UNEP and these mandates should be linked to the harmonised standards of WP.29. The ELV Directive needs to be updated to include language to ensure there is a valid road worthy certificate for transport. He said in the Netherlands, there is no specific plan, but he also suggested that this could be a possible place for a pilot.

13. Mr. Fernandez from CITA addressed the question of How can we demonstrate or achieve greater rolling out of PTIs and other systems for testing in Africa? He highlighted that there is strong need to develop vehicle compliance schemes for new and used vehicles. He said this can be done through two ways, technicalities, and governance. Under the technicality aspect, Mr. Fernandez noted that the focus would be a mutual recognition and worldwide standardization utilising the WP.29 agreements as new tailoring is too expensive. The other aspect of governance addresses the need for governmental responsibility and that standardization needs to work together with governance. There needs to be realistic and updatable vehicle compliance and there needs to be a mechanism to empower authorities.

14. Major (Rtd), John Kipchumba Yator, the expert from Hilltop Engineering in Kenya, addressed the question, Do you see the need for some regulatory activities in your country to be on equal footing with local car production? And if so - should these be harmonized among countries to avoid a grey market? He noted that in the case of Kenya, vehicles are mainly imported from Japan and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland. He noted that the first step was the need for regulation which will help with curbing crime (theft of vehicles), reduce air pollution, and increase safety. He further expanded that to adequately address the question of equal footing regulation is essential for the importers and exporters of the vehicles to establish and understand the rules of the game. He underscored the need for a harmonized framework so that the different regional players can be brought under one

roof through extended producer responsibility and address issues related to achieving the circular economy. Finally, he noted that the used spare parts should also be considered in the development of regulations when thinking about new and used vehicles, the regulation should take into consideration the testing standards for the spare parts similar to those for used cars.

15. Mr. Zacharie Ngoumbe, the Secretary General of the Economic and Social Council in Cameroon, began his presentation by highlighting that the Economic Community of Central African States (ECCAS) is lagging in implementation of certain directives to improve vehicle efficiency. However, Cameroon is the most advanced country in this area and are on the way to establishing baseline for a less polluting economy. He noted that costs have been a factor in the purchase of used vehicles for those in Cameroon as they are much cheaper for middle- and low-income communities. However, he noted that many of these vehicles are as far back as the Euro 2 standard. He then highlighted the measures taken in Cameroon as it relates to homologation, technical inspection and governance as there had been issues with fake certificates which have had an impact on technical inspections. The measures also included tax incentives on newer vehicles and heavier import duties for older vehicles. Looking forward, he also suggested that there should be a mechanism to carry out a vehicle inventory analysis and a ban on non-standard vehicles, with further capacity building efforts in African countries. He Further noted that there should be international sanctions for countries that import or export polluting non-standard vehicles. The global approach needs to balance the needs of the community.

16. Mr. Tiéssé Lucien representative from Cote d'Ivoire provided an update on the used car market in Cote d'Ivoire. He noted that once an imported used vehicle is over 10 years it was subject to taxes, and this is as a result of 2011 and 2012 redesign of the import policy for cars. He further explained that in 2017, the government decided to ban all imports for vehicles which were older than five years. For vehicles weighing more than eight tons the frame was seven years. Due to this change, there was a drop in imports, and there was a policy developed to help operators gain access to a younger vehicle fleet. In 2016 & 2017 around 500 taxis were delivered by the ministry to ensure that the vehicle fleet is newer, and the aim is by 2023 the number will be up to 1,000. He stated that the government is also looking into the purchase of electric vehicles, liquefied petroleum gas (LPG) and liquified natural gas (LNG) vehicles to reduce the country's impact on greenhouse gases. Since the change in regulations, there has been a 30 per cent increase in new vehicles.

17. Mr. Yves Van der Straaten the expert from the International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA) provided his input from the manufacturer perspective. He said that manufacturers needed to take into consideration affordability and highlighted that in developed markets most vehicles are much safer now. He highlighted the need to have minimum legal requirements in all markets for vehicles. From the manufacturer perspective this can ensure there is a level playing field and putting this structure in place is relatively easy. The expert from OICA also highlighted that the cherry picking of requirements could also cause a problem, for example, picking requirements from one country or region and another requirement from another region. There needs to be harmonization in the development. Regular maintenance and regular control tests were key for vehicles inclusive of used cars and he closed by highlighting that mobility should be sustainable for all people.

C. Conclusions

18. The moderators wrapped up the session by highlighting the points made by the stakeholders during the session. This included the need for there to be a vehicle compliance schemes and inspections before export. Further, a system for regular inspections within the importing countries. Also highlighted was the essential need to bring all the players under one roof and we saw the powerful effect of taxation on the changes of behaviour in Kenya and Cameroon. Subsidies in public transport can create shifts towards newer vehicles and the industry is willing to place on the marked compliant vehicles if there is a level playing field.

Annexe IV

[Anglais seulement]

Report of the side event on “Automation, Connectivity and E-mobility”

I. Introduction

1. The United Nations Economic Commission for Europe (ECE)/Inland Transport Committee (ITC) side event was opened by Ms. Olga Algayerova, Executive Secretary of ECE. She highlighted the role of transport in providing access to work, health, education, to markets and supply chains for business and more. She also mentioned the negative externalities coming from transport like the road safety crisis, impact on air pollution, climate change and congestion, among others. She stated that the ITC and its subsidiary body the World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations, (WP.29), had done a lot of work on technologies to reduce the harmful effects of internal combustion engines, to define testing and assessment procedures for hybrid vehicles, electric vehicles (EVs) and Hydrogen Fuel Cells Vehicles (HFCVs). She added that WP.29 also worked hard to tackle the issues related to Automated and Connected Vehicles, together with the Global Forum for Road Traffic Safety, WP.1. She acknowledged, that automation itself would not solve the road safety crisis, but by following the regulations it played an essential role in saving lives. She added that recently adopted UN regulations on automated driving functionalities and cyber security were a clear demonstration of this potential. Regarding climate change, she stated that the switch to EVs, powered by green electricity, was essential. She also stated the importance of considering managing and recycling batteries from old vehicles would also support the circular economy. She stressed the necessity to continue working together and gathering global expertise at the World Forum to make these changes possible.

2. Mr. Jean Todt, United Nations Special Envoy for Road Safety, thanked Austria for organizing this event. He recalled the proclaiming of the Decade of Action for Road Safety 2021-2030 by the UN General Assembly in August 2020, which targeted on halving the number of road traffic deaths and injuries by 2030. He pointed out that transport could make a positive contribution to a more safe, efficient and sustainable future, as it generates some 25 per cent of global carbon dioxide (CO₂). He stated that the required technologies already existed, for instance electric transport. He acknowledged that automation would not solve the road crisis by itself, but that it could contribute to road safety. However, regulations for automation were needed. He emphasized that one of the main challenges was ensuring access to technology for low- and middle-income countries in order to save lives and suggested that features like the Emergency Call and Electronic Stability Control should be standard features.

3. Mr. Christoph Wieland, Deputy Permanent Representative of Austria to the United Nations Office in Geneva, stated that Austria believed the work of ITC was a best practice of effective multilateralism. He stressed that the technological developments of these century should aim at reducing CO₂ emissions and mitigating climate change, where WP.29 had a very important role to play. He added that WP.29's work was aligned with Austrian's master plan for mobility and being climate neutral by 2040. He remarked that E-mobility for the passenger and freight transport sector was an important element for reaching this goal. He stated that Austria's aim for the future was digitalisation, energy efficiency and decarbonisation, and stressed that partnerships between private and public sectors were needed to reach good results.

4. The conference was moderated by Mr. Antonio Erario, Chair of WP.29. It consisted of two sessions with presentations from speakers, followed by discussions, and a concluding observation segment. The first session was moderated by Mr. Richard Damm, Chair of the Working Party of Automated/Autonomous and Connected Vehicles (GRVA) and the second session by Mr. André Rijnders, Chair of the Working Party on Pollution and Emissions (GRPE).

- (a) Session I: Expert Roundtable on Automation and Connectivity
 - Luciana Iorio, Chair of WP.1;
 - Gerhard Greiner, ALP.Lab, Austria;
 - Governor Matthew Blunt, American Automotive Policy Council (AAPC);
 - Julia Belyakova, Yandex Self-Driving Group, Russian Federation;
 - Christopher Wright, Vehicle Standards, Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Communications, Australia;
 - Alejandro Furas, Global New Car Assessment Programme (Global NCAP).
- (b) Session II: Expert roundtable on E-mobility
 - Eva Gerold, Montan University Leoben, Austria;
 - Yves van der Straaten, International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, OICA;
 - Karl Simon, U.S. Environmental Protection Agency (EPA), United States of America;
 - Jongsoon Lim, Korean Transportation Safety Authority (KOTSA), The Republic of Korea;
 - Christoph Nolte, DEKRA SE, Germany.

5. All presentations were made available at: <https://unece.org/transport/events/itc-side-event-automation-connectivity-and-e-mobility>

II. Main insights

6. Mr. Erario, Chair of WP.29, opened the side event by welcoming all the participants and thanking ECE and the Government of Austria for organizing this event. He briefly introduced the two sessions and recalled the importance for ITC and WP.29 of vehicle automation, connectivity and electrification which were addressed by the two sessions.

A. Session I: Expert Roundtable on Automation and Connectivity

7. The moderator of the first session and Chair of GRVA, Mr. Damm, opened the session and invited the speakers to express their point of view regarding Automation and Connectivity.

8. Ms. Luciana Iorio, Chair of WP.1, stressed that she expected automated vehicles (AVs) to be useful to safe mobility at a global level, hence to overall societal progress. She added that automation and road safety should be decoupled as road safety was much more than automation, as it was a complex multilayer concept to which automation could contribute. The same for comfort and safety, which should not be mixed in the approach to the vast opportunities given by automotive technology advancements. She suggested that WP.1 and WP.29 should elaborate what actions had to be taken to achieve this contribution to road safety.

9. Mr. Gerhard Greiner, Managing Director of ALP.Lab GmbH, introduced the company ALP.Lab and its activities. He pointed out, that testing of ADAS/ADS equipped vehicles was tougher in Austria due to the rough weather conditions which needed to be considered for the appropriate validation of vehicles. He presented ALP.Lab's portfolio consisting out of a combination of real world and virtual testing, usage of digital twins, providing grounds for NCAP testing, Hardware-in-Loop (HIL) tests and creating an alpine dataset for simulation and training for Artificial Intelligence, among others.

10. Governor Matthew Blunt, President of AAPC, congratulated ITC and its bodies for their evolution to become a truly global forum, which was not only effective in Europe but in the whole world. He pointed out that the work of WP.29 was more important today than

ever before, as automation, connectivity and E-mobility were transformative and revolutionary, as well as a critical mechanism to help harness these new technologies to reduce the impact on the environment. He stressed the importance of preventing a patchwork of automotive regulations on future mobility – as they would negatively impact consumers, as well as safety – and expressed U.S. industry’s strong support for an open dialogue between the Contracting Parties. He expressed U.S. automakers’ appreciation for the work of WP.29, and he encouraged the forum to continue to be inclusive, transparent, and forward thinking in its harmonization efforts, so that self-certification and type approval authorities were able to meet the challenges of the 21st century.

11. Ms. Julia Belyakova, Government Affairs Director of Yandex Self-Driving Group, presented activities of Yandex, which aimed at enhancing accessibility through automation and connectivity. She described a project, which was launched in 2018 in chosen cities of Israel, the Russian Federation and the United States of America, where taxi or delivery services were mostly carried out by autonomous vehicles. She reported that already 25 thousand passenger rides without anyone behind the steering wheel were conducted and stated that due to this service people’s mobility reach was extended and their lives were made more convenient.

12. Mr. Christopher Wright, Assistant Director of Vehicle Standards, Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Communications in Australia, highlighted the importance of the work of WP.1 and WP.29. He informed that Australia was developing a nationally agreed approach for the safe deployment of AVs by 2026, a new safety law for AVs and a new national in-service AV regulator, among other things, to ensure that Australia was ready to benefit from the advantages of AVs. He described the main benefits for Australia were the reduction of road trauma, the extension of mobility and increased productivity.

13. Mr. Alejandro Furas, Secretary General of Global NCAP, stated that there would not be enough AVs on the markets to influence the fatality and injured rates until 2040, they would not solve road safety issues by themselves and should not be considered as the “silver bullet”, but that AVs would make a huge contribution in a mid to long-term perspective. He stressed that governments needed to ensure a proper environment and infrastructure for AVs. He also suggested to open the scope wider, so when systems were going on the markets, they should be able to cope with difficult infrastructure but mainly with unpredictable human behaviour on the roads as seen in some markets. He highlighted the great contribution of ADAS systems as a previous step to AV and questioned whether current ADAS technologies can robustly deal with scenarios seen on the roads of emerging economies. AVs contribution will likely hit first commercial use and its benefits in road safety. He questioned if ADAS technologies to be combined with AVs in the near future will be able to deal with challenges seen in certain markets with not well developed infrastructure and not well developed roads to properly communicate with current vehicles and AVs in the future. A common approach was needed to work together on the basic requirements for safety, also in emerging markets, and then on automation.

14. The session’s moderator, Mr. Damm, asked Ms. Iorio how the automation of vehicles would affect the change in mobility and services linked to mobility.

15. Ms. Iorio answered, that changes in mobility as well as in urban environment with its different traffic layouts, and different urbanism, would be highly significant. She stated that it was important to think about the users of these new technological advancements and not about the technology itself.

16. Mr. Damm asked Governor Blunt, what regulators could do to support the development of innovations which were securing a level playing field both for innovation and safety/sustainability.

17. Governor Blunt answered that it was critical to have a technology neutral approach which relied on science and data in order to maximize the possibilities which could be realized with future mobility technologies. He stated that another important aspect was to ensure the access to future mobility solutions for all consumers and markets.

18. Mr. Damm asked Ms. Belyakova about the current state of technology for automated vehicles and how it could support the Sustainable Development Goals.

19. Ms. Belyakova answered that it was necessary to consider the different weather conditions, but that the current state was able to operate regular driverless taxis in small cities and districts. She stated that the Sustainable Development Goals could be supported by the use of electric cars in combination with automation.

20. Mr. Damm asked Mr. Wright to what extent the global harmonization at the ECE managed to address geographical specificities of Australia so far and what could be done with regard to Automation and Connectivity to reach the same level of useful harmonization.

21. Mr. Wright stressed that the regulations for AVs needed to be flexible enough to enable the benefits of AV technology without being limited by infrastructural infrastructure requirements and that they should be able to accommodate vehicle combinations

22. Mr. Damm, Chair of the Working Party on Automated/Autonomous and Connected Vehicles (GRVA), thanked all the speakers for their valuable inputs and the expressed point of views and concluded the session by summarising that the global collaboration at the ECE will help and accelerate the development in the field of automated and connected driving.

B. Session II: Expert Roundtable on E-mobility

23. The moderator of the second session and Chair of GRPE, Mr. Rijnders, opened the session and invited the speakers to express their point of view regarding E-mobility. He asked to consider the various kinds of transports and technologies, like batteries and hydrogen.

24. Ms. Eva Gerold, Research Associate at the Montan University Leoben in Austria, stated that for 2021, all regions, and most countries, witnessed strong increases in EV sales, whereas Europe (EU, EFTA, and UK) led with a 14% EV share for the first six months combined. She informed that thus, the sales of 6.4 million EVs were expected in 2021, representing a growth of 98% compared to 2020. She stated that depending on the scenario assumed, sales of EVs would increase to between 13.1 and 20 million by 2025, while by 2030 they were already expected to reach between 25.8 and 46.8 million units. She pointed out that currently, this increase in EV sales was expected to result in an amount of used lithium-ion batteries of 875 MTONs in the European Union by 2025.

25. Mr. van der Straaten, Secretary General and Technical Director of OICA, fully endorsed the need for a reduction of the carbon footprint as soon as possible, but also requested this be done in a realistic manner. He stated that the replacement of existing fleets would take 15 to 20 years or even longer for trucks and that big investments were necessary to carry out this transformation. He stated that the technology of BEVs was already known for a long time but the possible available range of the current state of the art BEVs would not be sufficient for long distance and is therefore probably a better option for urban or semi-urban environments at this stage. He further stated that BEVs had big potential, but the infrastructure for recharging, the range, and the recharging speed needed to be improved. He mentioned that HFCVs showed similar advantages as BEVs, like no emissions, no noise, full torque, and had a clear advantage in terms of adequate range and fast refuelling; HFCVs however suffer from the same problems as BEVs in terms of costs and the lack of refuelling infrastructure. He concluded that several technologies, including new Internal Combustion Engine (ICE) concepts, remain possible for zero or extremely low CO₂ emissions in a well to wheel approach. All these technologies have pros and cons, but it is unlikely that the necessary investments for the development of all of them at the same time will be possible. He stated that the industry would follow the requested path of electrification, but needed support and guidance in terms of cost and infrastructure.

26. Mr. Karl Simon, Director of the Transportation and Climate Division at United States of America Environmental Protection Agency (EPA), highlighted that it was a transformative time for the transport industry and informed that the United States of America was making significant investments in E-mobility across the passenger and freight transport sector. He stated that the work done in Geneva was a great example of getting ahead for some of the current questions regarding the necessary actions to reach a zero-emission transport future.

He added that regulatory frameworks could provide consistent policy developments and set signals where investments needed to go. He emphasized that not only vehicle technologies played an important role, but also infrastructure, awareness activities and others in order to move the transportation sector forward into a zero-emission future together. He explained that he was excited to work together across the Contracting Parties, to learn from each other and to identify where to put efforts to good use.

27. Mr. Lim, Senior Researcher at the Automobile Safety Research Institute of the Korea Transportation Safety Authority (KOTSA), focused on the development of the EV share in vehicle sales from the Asian perspective. He presented the results from a survey conducted in 2020, which had shown that EVs are the preferable vehicle type when purchasing a new car but that the lack of charging stations was one of the main reasons for hesitation to actually buy an EV. He informed about the current goal to increase the E-mobility sales in The Republic of Korea to 7.85 million by 2030 and the incentives given by The Republic of Korea, like EV subsidy support, E-mobility tax reductions and the expansion of electric vehicle charging stations.

28. Mr. Nolte, Head of Vehicle Inspection Service Division and Executive Vice President of DEKRA SE, pointed out that automation, connectivity and electrification were the key elements of future mobility. He stated that there were the three following main aspects in order to efficiently implement safe, secure and sustainable transport. As a first element he emphasized automation, which would lead to the decrease of road death and added, that type approval was a good basis to bring these vehicles on the market. The second element was connectivity and the management of exchanging data over the air, which had a key role and was a complementary measure to make road traffic safer. The third element he highlighted was a reliable charging infrastructure that enables E-mobility and was a very important success factor.

29. Mr. Nolte presented a video on current vehicle batteries capacity and its testing with high-level statements from the Austrian Minister of Transport, HE. Ms. E. Gewessler, German Parliamentarian Secretary of State for Transport, HE. Mr. O. Luksic, Director General of DG MOVE Mr H. Hololei and DEKRA member of Board, Ms. U. Hetzel.

30. Mr. Rijnders, Chair of GRPE, thanked all the speakers for their valuable inputs.

III. Wrap up and closing

31. Mr. Erario, Chair of WP.29, thanked the Chairs of GRVA and GRPE for moderating the two panels as well as the relevant speakers for providing their high valuable contribution to the event. He commended Mr. Ian Yarnold, Co-Chair of the Informal Working Group on Intelligent Transport Systems, for the effort put in the organization of the side event and invited him to close the session.

32. Ian Yarnold, Co-Chair of the Informal Working Group on Intelligent Transport Systems, highlighted the fundamental change to road transport that was now underway in how vehicles were used since their introduction 120 years ago. He explained that from their introduction in the late 19th century, vehicles had required drivers, and most had used an internal combustion engine for propulsion. He stated that this was now changing rapidly, and WP.29 was developing the solutions that are helping to make this happen. He recognised the legal issues for drivers and the work of WP.1. He further highlighted that for E-mobility, there were behavioural change issues by consumers and road users and that WP.29 was again facilitating outcomes such as on battery health requirements as a means to reassure purchasers. He stated that WP.29 had strong support from ITC and that the side event had illustrated the value of its work in facilitating solutions for society, for industry and for Governments. He concluded that he looked forward to continued ITC support in the years ahead.

Annexe V

[Anglais seulement]

Report of the side event “Roundtable on Euro-Asian Transport Links”

I. Introduction

1. This side event took place on 24 February 2022 from 13:00 to 14:55 and was jointly organized by the Ministry of Transport of the Russian Federation and the Permanent Mission of Turkmenistan to the UN Office at Geneva. The roundtable was, upon request by the two Governments, facilitated by ECE in the margins of the 75th Anniversary Session of the Inland Transport Committee.

II. Opening

2. The side event was opened by Mr. Dmitry Zverev, State Secretary - Deputy Minister of Transport of the Russian Federation. He underlined the importance of the ECE project on Euro-Asian transport links (EATL) outcomes, including 9 road, 9 rail and 17 inland water routes, as well as 70 sea and 52 river ports for the transportation between Europe and Asia that have been developed and defined, 300 priority projects for the development of transport infrastructure that have been identified during three stages of the project. He pointed out that the involvement of the authorities together with the scientific and business communities could contribute to the international transport corridors development. In this regard he presented the activities of the Autonomous Non-profit Organization “Directorate of International Transport Corridors” that together with the Russian Ministry of Transport have elaborated facilitation measures on international transport corridors, in particular the North-South Corridor and the East-West Corridor. Moreover, he informed participants about work conducted within the EAEU.

III. Panel discussion

3. The discussions were moderated by Mr. Dmitry Shiyan, Deputy Director, International Cooperation Department, Ministry of Transport of the Russian Federation.

4. The side event took stock of progress achieved along some Euro-Asian corridors and explored ways to enhance inter-regional transport connectivity in the future.

5. Statements were made by:

- Mr. Dmitry Mariyasin, Deputy Executive Secretary, United Nations Economic Commission for Europe (ECE)
- Mr. Konstantinos Alexopoulos, Chief, Transport Facilitation and Economics Section, Sustainable Transport Division, ECE
- Mr. Temirbek Asanbekov, Member of the Board, Minister in charge of Energy and Infrastructure, Eurasian Economic Commission
- Mr. Varos Simonyan, Member of the Board, Minister in charge of Internal Markets, Information Support, Information and Communication Technologies, Eurasian Economic Commission
- Mr. Alexey Petrov, Director General, Autonomous Non-profit Organization Directorate of International Transport Corridors
- Mr. Weimin Ren, Director, Transport Division, ESCAP Secretariat

- Mr. Atageldi Haljanov, Ambassador, Permanent Representative of Turkmenistan to the United Nations office at Geneva
 - Mr. Armen Simonyan, Deputy Minister of Territorial Administration, and Infrastructure of the Republic of Armenia
 - Mr. Alexei Lyakhnovich, First Deputy Minister of Transport and Communications of the Republic of Belarus
 - Mr. Berik Kamaliev, Vice-Minister of Industry and Infrastructure Development of the Republic of Kazakhstan
 - Mr. Amin Taraffo, Director General for Commercialization and Associations Affairs Department, Ministry of Roads and Urban Development of the Islamic Republic of Iran
6. The discussions focused on the North-South Corridor given its significant potential, recent developments, and the many practical measures taken by countries along it.
7. The side event gathered an audience of national transport policy makers from several countries as well as representatives of international organizations.

IV. Conclusions

8. The side event recognized the impressive analytical and regulatory work carried out so far by ECE, in the framework of WP.5 and the EATL project, and by ESCAP as well as the many practical measures being undertaken by Governments in the region so far. In terms of possible next steps, the side event underlined the advantages of setting up transport corridor monitoring and management mechanisms, as WP.5 has already initiated, with a dual focus on achieving better inter-operability of infrastructure and the coordination of legal regimes, transit, and trade arrangements as well as cargo flow management.

Annexe VI

[Anglais seulement]

Full Government statements delivered during the eighty-fourth Annual Session of the Inland Transport Committee

Statement from Portugal (agenda item 11 (c))

2022 - A new beginning for transport

The COVID-19 pandemic has exposed the vulnerability of our societies and economies and highlighted our dependency on international transport. Portugal believes that 2022 is the year that will mark a new beginning for international transport taking into account, in large part, the resilience that we have built up together in the last two years.

During 2022 Portugal will serve as CEDR's Presidency and in that role, we defend the need for a Sustainable Mobility for Intelligent and Resilient Infrastructures. In this context we believe that the time is right to debate, and act, on how to better integrate the digitalisation and decarbonisation paths, in order to ensure that progress on both paths is mutually beneficial and will lead us to an economy with net-zero greenhouse gas emissions.

Later this year, Portugal will organize the Transport Research Arena (TRA), the foremost European research and technology transport conference that covers all transport modes and all aspects of mobility, and that brings together experts from around the world to discuss the newest innovations and future of mobility and transport. The conference will take place from 14-17 November, at the Lisbon Congress Center (CLL), situated in the historical area of Belém, just by the Tagus River.

The theme of TRA 2022 will be Moving together – reimagining mobility worldwide, and in fact we intend that, on this special occasion we all take a step ahead from the challenges raised by the COVID-19 pandemic. As we bring together researchers, policy makers and industry representatives, we intend to promote a lively debate on the ways that research, innovation, and the implementation of new ideas can contribute to reimagine a more efficient, safer, carbon-free, inclusive, and sustainable transport in all its modes. We would welcome you all in our city.

Finally, we also wish to recognize the importance of the ITC on promoting the debate over international transport issues and its active role on promoting the achievement of the 2030 Agenda and the Sustainable Development Goals. Congratulations ITC on your 75th anniversary!

Statement from Ukraine (agenda item 12)

The representative of Ukraine requested the floor under any other business and made the following statement: "Distinguished delegates, hours ago, the Russian Federation began a new wave of aggression against Ukraine. ITC was established in 1947, 75 years ago, with a mandate to help rebuild post-war Europe, develop economic activity, and strengthen economic relations between European countries. Today, all the efforts of the international community and this organization in particular, to build back and to develop and flourish the states of the European continent and beyond are under blatant and non-provoked attack. As we speak, the Russian armed forces are launching strikes on peaceful Ukrainian cities from different directions, including from the territory of the temporary occupied Donbas region and Crimea, as well as from the South-East region. This is an act of war, an attack on the sovereignty and territorial integrity of Ukraine, a brutal violation of the UN Charter and basic norms and principles of international law. Ukraine call on the international community and this Committee to act immediately. These actions by Russia will have a long-lasting, detrimental effect, including in the sphere of the purview of this body. The lives, security and well-being of Ukrainian citizens are at stake. But also the security of citizens in the entire

Europe. And the future of the world depends on our joint and unified response as well. Only united and decisive action can stop Vladimir Putin's aggression against Ukraine. I thank you Mr. Chair and through you, I would like to request the secretariat to include this statement in the records and the report of this meeting."

Statement from the European Union (agenda item 12)

The representative of the European Union requested the floor and made the following statement, with a request to add it to the report of the Committee: "Distinguished delegates, the European Union and its Member States condemn in the strongest possible terms the unprovoked invasion of Ukraine by armed forces of the Russian Federation. Russia's military attack against Ukraine – an independent and sovereign State – is a flagrant violation of international law and the core principles on which the international rules-based order is built. The EU, its Member States together with transatlantic and like-minded partners have been united in making unprecedented efforts to achieve a diplomatic solution to the security crisis caused by Russia. The EU has made clear from the outset and at the highest political level that any further military aggression against Ukraine will have massive consequences and severe costs. The EU and its Member States call on the international community to demand from Russia the immediate end of this aggression, which endangers international peace and security at a global scale."

Statement from the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (agenda item 12)

The representative of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland requested the floor and made the following statement: "Along with those who have spoken before me, I regret the grave situation on the region that clouds our meeting today. My deepest sympathy goes out to those who are suffering and will suffer because of these sad developments. Russia's assault on Ukraine is an unprovoked, premeditated attack against a sovereign democratic state. The UK and its international partners stand united in condemning the Russian government's reprehensible actions, which are an egregious violation of international law and the UN Charter. The UK has called upon Russia to urgently de-escalate and withdraw its troops. The sovereignty and territorial integrity of Ukraine or any other country is not up for discussion. The UK stands with Ukraine, its people and its democracy."

Annexe VII

Rapport de la table ronde du Comité des transports intérieurs intitulée « Sur la voie d'une reprise soutenue et complète : l'initiative post-COVID-19 pour les transports intérieurs et le rôle du Comité »

I. Introduction

1. Cette table ronde, qui s'est tenue le 25 février 2022 de 10 heures à 13 heures, a été accueillie par M^{me} Els de Wit, Présidente du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5). Elle avait été mise en place pour étudier les raisons pour lesquelles, malgré les efforts cohérents et redoublés des États membres, les activités de redressement n'avaient pas encore permis de retrouver les niveaux de croissance et de développement durable antérieurs à la pandémie, qui continuait d'entraver la mise en œuvre du Programme 2030 et la réalisation des objectifs de développement durable, notamment par des perturbations majeures des chaînes d'approvisionnement internationales.

II. Ouverture

2. La table ronde, qui se composait d'une réunion-débat d'experts gouvernementaux et d'un débat avec les représentants du secteur privé, a été ouverte par M. Dmitry Mariyasin, Secrétaire exécutif adjoint de la Commission économique pour l'Europe (CEE).

III. Réunion-débat

A. Débat d'experts : Mesures et plans actuels des gouvernements et des organisations internationales visant à soutenir une reprise durable et complète

3. Le débat d'experts, animé par M^{me} Els de Wit, Présidente du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), a permis de présenter les points de vue de divers secteurs des transports (transports publics, transport intermodal et transport maritime).

4. Des déclarations ont été faites par :

- M. Kaan Yildizgoz, Directeur principal de l'Union internationale des transports publics (UITP) ;
- M. Jerzy Kleniewski, Conseiller général au Ministère des infrastructures de Pologne ;
- M. Jan Schlierf, Directeur de programme de la Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr (Société de recherche sur le transport combiné) ;
- M. Jan Hoffman, Chef du Service de la logistique commerciale de la Division de la technologie et de la logistique de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED).

5. Les participants ont procédé, dans une perspective intersectorielle, à un échange de vues sur la manière dont leurs secteurs respectifs avaient tous été touchés par la pandémie et sur les mesures qui avaient été formulées pour y faire face. Il a été fait référence aux fermetures initiales des frontières pour le fret et aux restrictions non coordonnées imposées aux conducteurs de camions et de trains ainsi qu'aux équipages des bateaux, qui avaient eu des répercussions importantes sur la chaîne d'approvisionnement mondiale. D'autres facteurs entravant la réaction à la pandémie et l'adaptation à celle-ci ont été mentionnés, notamment l'absence d'une démarche harmonisée entre les pays et entre les différents sous-secteurs du

transport pour faire face à la pandémie, le manque de coordination et de coopération entre les différentes parties prenantes aux niveaux national, régional et international, et l'absence de plans d'urgence et de contingence pour l'ensemble du secteur du transport. Les participants ont convenu que certaines des répercussions étaient plus durables que d'autres, notamment la pénurie structurelle de travailleurs qualifiés dans certains sous-secteurs du transport et de la logistique, la pénurie de conteneurs sur certaines routes commerciales et la congestion persistante dans de nombreux ports à conteneurs à travers le monde.

B. Débat d'experts : Mesures et recommandations du secteur privé visant à surmonter les perturbations de la chaîne d'approvisionnement internationale

6. Le débat d'experts, animé par M. Tom Bartman, associé de McKinsey and Company, a permis à des représentants de haut niveau du secteur privé et du monde universitaire de partager leurs points de vue sur la meilleure façon d'atténuer les répercussions économiques de la pandémie et de suggérer ce qui était nécessaire pour permettre un redressement complet et renforcer la résilience des chaînes d'approvisionnement mondiales face à d'éventuels chocs futurs.

7. Les membres distingués de la table ronde étaient :

- M. Tom Bartman, Partenaire associé chez McKinsey and Company ;
- M. Uwe Brinks, Président-Directeur général de DHL Fret ;
- Dr. Dirk Holbach, Directeur de la Chaîne d'approvisionnement en détergents et produits d'entretien de la société Henkel ;
- M. Felix Klinkner, Directeur des opérations de la chaîne d'approvisionnement pour la région Europe, Moyen-Orient et Afrique de Hewlett-Packard ;
- M. Matthias Maedge, Directeur du plaidoyer de l'Union internationale des transports routiers (IRU) ;
- Steven A. Altman, Chercheur principal et Directeur de l'initiative DHL sur la mondialisation, Center for the Future of Management, NYU Stern School of Business (Centre pour l'avenir de la gestion de l'École de commerce Stern de l'Université de New York).

8. Les intervenants ont mis en lumière ce qu'ils considéraient comme les problèmes les plus importants de la chaîne d'approvisionnement auxquels étaient confrontées leurs entreprises respectives à la suite de la pandémie et ont appelé les gouvernements à les aider à les régler. À cet égard, il a été fait référence à la pénurie de travailleurs qualifiés dans le domaine du transport et de la logistique, notamment dans le secteur du transport routier, et au rôle que les gouvernements pourraient jouer en proposant des programmes de formation adaptés et en fournissant d'autres incitations, notamment en améliorant les politiques du travail, afin de garantir l'attractivité du secteur. La nécessité de créer des cadres réglementaires propices à la numérisation, à l'automatisation et à l'introduction de nouvelles technologies pour renforcer la productivité du secteur a été soulignée. En ce qui concernait ce dernier point, l'importance de la cybersécurité a également été soulignée, compte tenu de l'augmentation des volumes de données relatives au commerce international et au transport. Les intervenants ont également appelé les gouvernements à rationaliser les exigences procédurales en matière de commerce et de transport, tant au niveau national qu'international, afin d'éviter les doublons et les pertes de temps, à accroître, dans la mesure du possible, leurs investissements dans des infrastructures de transport adéquates et à garantir l'approvisionnement continu en composants essentiels. Enfin, l'accent a été mis sur les politiques fiscales et la nécessité de maintenir les prix des carburants à un niveau gérable et d'envisager d'autoriser des véhicules routiers plus longs et plus lourds, ce qui permettrait de réduire la consommation de carburant. Les intervenants du secteur privé ont demandé aux gouvernements de continuer à aligner leur cadre réglementaire sur les besoins du secteur et de continuer à jouer leur rôle en favorisant la souplesse et la résilience de la chaîne d'approvisionnement aux niveaux mondial, régional et local.

9. Après le débat, le Dr Richard G. Pebody, Chef de l'équipe de gestion des risques infectieux liés aux agents pathogènes constituant une menace élevée du Programme des urgences sanitaires au Bureau régional pour l'Europe de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), a fait le point sur l'état et les perspectives de la pandémie de COVID-19.

IV. Conclusions

10. En conclusion, la Présidente du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports s'est félicitée des nombreuses propositions qui avaient été formulées et a souligné que le Comité venait d'adopter une série de recommandations élaborées par le Groupe consultatif pluridisciplinaire informel des réactions du secteur des transports à la pandémie de COVID-19 ainsi qu'un plan d'action pour leur mise en œuvre. (document ECE/TRANS/2022/19). Elle a souligné que, dans le cadre de ce document, le secrétariat avait également élaboré une note de réflexion concernant les plans d'urgence pour le rail, la route, les voies navigables et le transport intermodal, et que ces propositions seraient soumises aux groupes de travail propres à chaque mode de transport pour examen et éventuel affinement. Elle a invité les représentants du secteur privé et de l'industrie des transports, ainsi que les responsables de la chaîne d'approvisionnement présents à la table ronde, à continuer de participer aux activités de suivi sectorielles particulières à chacun des groupes de travail prévues pour ces propositions.
