



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

Genève 20-23 février 2024

Point 10 w) de l'ordre du jour provisoire

**Questions stratégiques de nature horizontale
et transversale ou d'ordre réglementaire :****Projet de rapport annuel sur les activités menées en 2023 par
les organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs****Projet de rapport annuel 2023 de la Division des transports
durables de la Commission économique pour l'Europe****Note du secrétariat*****I. Introduction**

1. L'année 2023 a été productive pour la Division des transports durables et le Comité des transports intérieurs (CTI) de la Commission économique pour l'Europe (CEE). La quatre-vingt-cinquième session annuelle du CTI, qui s'est tenue du 21 au 24 février 2023, a principalement porté sur la création d'une stratégie unifiée visant à réduire les effets des transports intérieurs sur les changements climatiques à l'aide des outils et des instruments juridiques relevant de la compétence du CTI.

2. Le secteur des transports représente près d'un quart (23 %) des émissions mondiales de CO₂ liées à l'énergie, et les transports intérieurs produisent plus de 71 % des émissions liées aux transports. Ces chiffres mettent en évidence le rôle crucial des transports intérieurs, qui peuvent être au cœur du changement. Les ministres et les responsables des transports présents à la quatre-vingt-cinquième session annuelle ont convenu que l'élaboration d'un plan d'action concerté, regroupant tous les modes de transport (routier, ferroviaire et fluvial) et s'appuyant sur tous les outils et instruments juridiques déjà existants dans le cadre du CTI, permettrait de faire nettement baisser ce chiffre de 71 % des émissions de CO₂.

3. Si l'établissement de la version définitive du plan d'action était l'un des principaux objectifs en 2023, bien d'autres progrès ont été accomplis, notamment l'observation de la première Journée mondiale des transports durables, visant à souligner la nécessité de mettre en place des systèmes de transport plus durables, et l'adoption de la Convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises, première convention d'un ensemble constituant un régime juridique uniformisé du transport ferroviaire.

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



4. Le présent document rend compte des réalisations de la Division des transports durables en 2023.

II. Fait marquant en 2023 : la toute première Journée mondiale des transports durables

5. En mai 2023, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté une résolution intitulée « Journée mondiale des transports durables » (A/RES/77/286), par laquelle elle a proclamé le 26 novembre Journée mondiale des transports durables et invité toutes les parties concernées à célébrer cette journée en organisant des manifestations consacrées aux enjeux et aux solutions possibles en vue de la création de transports durables à l'échelle mondiale.

6. Le 24 novembre 2023, pour célébrer la première Journée mondiale des transports durables, la CEE a organisé une manifestation au cours de laquelle ont été diffusées des allocutions vidéo d'Antonio Guterres, Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies (ONU), de Li Junhua, Secrétaire général adjoint aux affaires économiques et sociales, et de Tatiana Molcean, Secrétaire générale adjointe et Secrétaire exécutive de la CEE. Trois réunions-débats de haut niveau consacrées aux transports durables ont également eu lieu, sur les thèmes suivants : Comment les transports nous aident au quotidien, Comment les transports assurent notre sécurité et Comment les transports contribuent à l'action menée face aux changements climatiques.

III. Réalisations de la Division des transports durables en 2023

A. Quatre-vingt-cinquième session annuelle du Comité des transports intérieurs

7. La quatre-vingt-cinquième session du Comité des transports intérieurs (en personne, 21-24 février 2023) a commencé par un débat ministériel sur le thème « Actions menées par le secteur des transports intérieurs pour contribuer à la lutte mondiale contre les changements climatiques », qui a été ouvert par Junhua Li, Secrétaire général adjoint aux affaires économiques et sociales, et auquel ont participé des représentants de pays d'Afrique, d'Asie, d'Europe, d'Amérique du Nord, d'Amérique latine, du Moyen-Orient et de l'Union européenne. L'ouverture de la session s'est terminée par la remise d'un prix à l'occasion des 75 ans de partenariat entre la CEE et l'Union internationale des transports routiers (IRU). Pete Buttigieg, Secrétaire aux transports des États-Unis d'Amérique, Andreas Carlson, Ministre suédois de l'infrastructure (la Suède assurant la présidence du Conseil de l'Union européenne), V. K. Singh, Ministre d'État indien du transport routier et des autoroutes, et Petteri Taalas, Secrétaire général de l'Organisation météorologique mondiale, ont ensuite prononcé des discours d'orientation.

8. La session a réuni 550 participants de plus de 84 pays (dont 39 pays non membres de la CEE), des chefs et représentants de haut niveau d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales, ainsi que d'autres acteurs clés du secteur des transports intérieurs. La session a débouché sur les principaux résultats suivants :

a) L'approbation de la déclaration ministérielle intitulée « Tirer le meilleur parti des solutions de transport intérieur dans la lutte mondiale contre les changements climatiques » (ECE/TRANS/328, annexe I) ;

b) Une manifestation parallèle de haut niveau organisée par le Forum de la sécurité routière du CTI, le 21 février 2023 (ECE/TRANS/328/Add.1, annexe II) ;

c) Une manifestation parallèle de haut niveau sur le thème « Renforcer la connectivité et accélérer la transition vers des systèmes de transport résilients au climat et à faible émission de carbone dans les pays en développement enclavés », le 22 février 2023, coorganisée avec le Turkménistan (ECE/TRANS/328/Add.1, annexe III) ;

d) Une manifestation parallèle sur les infrastructures de recharge des véhicules électriques, le 22 février 2023 (ECE/TRANS/328/Add.1, annexe IV) ;

e) Une table ronde sur le thème « Connectivité des transports intérieurs et Programme de développement durable à l'horizon 2030 : défis à relever et possibilités à exploiter pour le développement économique au niveau mondial », le 24 février 2023 (ECE/TRANS/328/Add.1, annexe VI).

B. Activités horizontales

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

Renforcement des capacités

9. En 2022, la Division des transports durables a piloté le lancement de LearnITC, la plateforme d'apprentissage en ligne consacrée à la connectivité des transports intérieurs et du commerce, qui vise à permettre aux États membres et aux autres parties prenantes de s'informer sur les principes et les politiques des Nations Unies en matière de connectivité des transports intérieurs et du commerce, afin de faciliter l'adhésion des États membres à ces principes et politiques et l'application de ces derniers. La plateforme propose actuellement 11 cours interactifs tirés du large éventail d'activités du CTI, ainsi qu'un accès au Guide pratique relatif à la facilitation du commerce. À ce jour, des utilisateurs de 79 pays ont lancé plus de 650 cours. Au fur et à mesure que le projet se poursuit, il est prévu d'ajouter d'autres cours et de procéder à un renforcement ciblé des capacités afin de faire mieux connaître la plateforme et d'encourager son utilisation.

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

10. Le WP.1 reste le seul organe permanent du système des Nations Unies dont les travaux portent sur l'amélioration de la sécurité routière. Il a pour fonction première d'être le garant des instruments juridiques des Nations Unies qui visent à harmoniser les règles de circulation. La Convention sur la circulation routière et la Convention sur la signalisation routière, toutes deux conclues en 1968, ainsi que les autres instruments juridiques de la CEE qui portent sur les principaux facteurs d'accidents de la route, contribuent de manière tangible à améliorer la sécurité routière. De nombreux pays ont adhéré à ces instruments et récoltent les fruits de leur application. Les Parties contractantes jouent du reste un rôle moteur dans la tenue à jour de ces conventions internationales sur la sécurité routière en participant aux sessions du WP.1. Dans ce contexte, celui-ci continue de jouer un rôle de premier plan en facilitant la coopération internationale en vue d'améliorer la sécurité routière et en établissant des liens forts dans ce domaine à l'échelle mondiale.

11. En 2023, le WP.1 a poursuivi les travaux qu'il mène pour garantir que les nouvelles technologies embarquées donnent lieu, lorsque cela est jugé nécessaire, à de nouvelles règles de circulation. Il a par exemple échangé des informations avec le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et ses organes subsidiaires en invitant, entre autres, le Président du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) à ses sessions, en planifiant et en proposant des manifestations communes afin de partager des points de vue et des données d'expérience sur l'essor récent des progrès techniques et d'établir sans tarder des directives appropriées concernant l'environnement routier du futur. Le WP.1 a toujours insisté sur l'importance d'une coopération étroite avec les organes subsidiaires chargés des Règlements concernant les véhicules.

12. En outre, le WP.1 a finalisé les propositions d'amendements visant à intégrer les progrès techniques réalisés dans le domaine des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse, il est sur le point de mettre la touche finale à une refonte de la Convention sur la signalisation routière de 1968, il étudie la question des permis de conduire numériques, il poursuit l'examen des enjeux stratégiques liés à la conduite à distance, et il continuera de superviser les travaux du Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés.

13. Enfin, le WP.1 continuera d'étudier la définition et le rôle du conducteur, la formation théorique et pratique des conducteurs, ainsi que la possibilité de contribuer à l'élaboration

d'un glossaire des termes utilisés dans le domaine des véhicules automatisés. L'élaboration d'une série de principes clés destinés à encadrer la sécurité des véhicules automatisés et à placer les besoins humains au cœur des projets pourrait devenir un élément important du plan de travail du WP.1 en 2024. Toujours en 2024, dans le contexte des systèmes de transport intelligents, l'échange de vues se poursuivra avec les contributions attendues d'éminents universitaires et experts sur de nombreuses questions.

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

14. En 2023, le SC.1 a renforcé ses activités et progressé dans la réalisation de son programme de travail. Le Groupe d'experts de la mise en œuvre de l'eCMR (GE.22) a tenu trois réunions et élaboré un rapport complet contenant des propositions de spécifications conceptuelles et fonctionnelles pour le futur système eCMR, des procédures opérationnelles, une analyse de cas d'utilisation, un rappel historique de la genèse de la Convention CMR et une analyse de l'utilisation des lettres de voiture par les douanes dans différentes régions géographiques. À sa 118^e session, le SC.1 a décidé de demander, à la session suivante du CTI, en février 2024, que le mandat du GE.22 soit prolongé de deux ans afin que le groupe puisse achever ses travaux et, s'il lui reste suffisamment de temps, élaborer également des spécifications techniques.

15. Le SC.1 poursuit ses activités de promotion des infrastructures routières sûres et durables. Toujours à sa 118^e session, il a décidé de créer un groupe informel d'experts des bonnes pratiques en matière d'infrastructure routière, qui collaborerait avec le Directeur du projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) et le secrétariat à l'élaboration d'une proposition de collaboration entre le SC.1 et le projet TEM en matière de renforcement des capacités, en mettant l'accent dans un premier temps sur les inspections et les audits de sécurité routière dans la région de la CEE. Afin d'engager la réflexion sur sa contribution à la stratégie du CTI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs, le SC.1 a décidé que cette question deviendrait un point régulier de son ordre du jour à compter de sa session suivante, en 2024. En outre, il propose d'organiser, avec l'appui du secrétariat, un atelier d'une demi-journée, avec des exposés de représentants du secteur et des pouvoirs publics, afin de susciter des débats et des idées sur la contribution du SC.1.

16. Le 31 octobre 2023, le secrétariat a organisé, conjointement avec la Commission économique pour l'Afrique, la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, un deuxième atelier sur l'assurance transfrontière des véhicules à moteur. L'atelier a eu lieu dans les locaux du Conseil des bureaux à Bruxelles, et il était possible d'y participer en personne ou en ligne. Les participants ont notamment réaffirmé qu'il importait de rendre l'assurance responsabilité civile obligatoire pour tous les véhicules à moteur dans le cadre des programmes nationaux de sécurité routière, qu'il fallait renforcer la coopération entre les différents systèmes de cartes, et qu'ils étaient déterminés à œuvrer en faveur d'une meilleure harmonisation entre leurs systèmes de cartes respectifs, au moyen de la réassurance ou du regroupement, et à collaborer sur d'autres aspects touchant aux différents systèmes.

17. Le SC.1 a continué de consacrer une partie importante de son travail au temps de conduite et aux périodes de repos des conducteurs professionnels. Son organe subsidiaire, le Groupe d'experts de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), a poursuivi ses travaux visant à rapprocher les positions des Parties contractantes membres et non membres de l'Union européenne s'agissant de l'AETR et à mettre en place des tachygraphes intelligents, dont les véhicules nouvellement immatriculés dans l'Union européenne doivent être équipés depuis juin 2019.

18. Enfin, à l'issue d'examens approfondis et de débats tout au long de l'année, les services de la Commission européenne et le secrétariat de la CEE ont réussi à surmonter les obstacles juridiques, ce qui a permis la signature de l'accord administratif visant à prolonger le mémorandum d'accord qu'ils avaient conclu en 2009, en application duquel le Centre commun de recherche est reconnu comme autorité responsable de la certification primaire et de la certification d'interopérabilité pour les Parties contractantes à l'AETR non membres de

l'Union européenne. Dans un premier temps, la prolongation s'applique pour la période du 15 novembre 2023 au 31 mai 2024.

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

19. Fort des succès des années précédentes, le SC.2 a continué à fournir au secteur des contributions stratégiques et réglementaires très pointues. En marge de la session du Groupe de travail s'est tenu un atelier consacré à l'avenir du transport ferroviaire international de voyageurs. Plus de 80 représentants inscrits ont pu y échanger des vues, des bonnes pratiques et des exemples concrets sur la meilleure manière de garantir que le transport ferroviaire puisse faire face aux situations d'urgence climatique.

20. En 2023, une modification majeure a été apportée à l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) par les Parties contractantes, avec l'introduction des nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs dans le réseau de l'AGC, le but étant de faciliter encore davantage l'accès au réseau ferroviaire et le transfert modal.

21. À sa session de février 2023, le CTI a adopté les Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire et approuvé la création d'un Comité de révision des Règles types. Ces règles facilitent l'identification du matériel roulant dans le monde entier, ce qui rend son financement plus facile et moins coûteux et, partant, favorise la poursuite du transfert modal vers le rail, réduisant ainsi l'empreinte écologique du secteur des transports. À sa première session, le Comité de révision a élaboré une proposition d'amendements aux Règles types, que le SC.2 a adoptée à sa session de novembre.

22. Le SC.2 a également poursuivi ses travaux visant à finaliser une nouvelle convention relative au contrat de transport de marchandises par chemin de fer. La version finale du projet de texte de la Convention a été établie au cours d'une session extraordinaire et, à la session ordinaire du SC.2 tenue en décembre, les États membres présents ont adopté la Convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises, première convention d'un ensemble constituant un régime juridique uniformisé du transport ferroviaire.

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

23. Le SC.3 et son organe subsidiaire, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3), ont poursuivi leurs activités en 2023.

24. Comme suite aux décisions prises par le CTI à sa quatre-vingt-cinquième session, le SC.3, à sa soixante-dix-septième session, a) a examiné la question de l'harmonisation de son mandat et de son règlement intérieur avec le cadre de gouvernance du CTI, et b) a approuvé la proposition relative à l'examen de son mandat tel que modifié pendant la session (ECE/TRANS/SC.3/2023/16). Conformément à la décision qu'il avait prise à sa soixante-troisième session, le SC.3 a examiné et adopté son programme de travail pour 2024-2025 ainsi que les paramètres pertinents relatifs à son évaluation biennale. Le secrétariat a été invité à soumettre le programme de travail ainsi adopté au CTI.

25. S'agissant des activités de réglementation et de renforcement des capacités visant à promouvoir les accords internationaux relatifs au transport par voie navigable et à réaliser les objectifs de développement durable n^{os} 8, 9 et 13, les manifestations suivantes ont été organisées en 2023 :

a) Un atelier intitulé « Faire face aux défis ayant trait au marché du travail et rendre le secteur plus attractif » a été organisé le 3 juillet 2023, conjointement avec la Fédération européenne des travailleurs des transports. Sur la base des résultats de l'atelier, le secrétariat a présenté un exposé lors de la réunion technique sur le travail décent et durable dans le secteur de la navigation intérieure, organisée par l'Organisation internationale du Travail à Genève du 20 au 24 novembre 2023 ;

b) Un atelier sur les activités d'atténuation des changements climatiques dans le domaine du transport par voie navigable, consacré aux stratégies, programmes et projets mis en œuvre dans ce domaine, aux progrès accomplis par les pays, les organisations internationales et d'autres parties prenantes importantes et à la voie à suivre, s'est tenu le 11 octobre 2023. Les résultats de l'atelier ont servi de base aux propositions soumises par le SC.3 pour le projet de stratégie du CTI ;

c) Comme suite à la résolution n° 269 du CTI intitulée « Faciliter le développement du transport de conteneurs sur les voies navigables », les deux groupes de travail ont poursuivi les débats en vue de faciliter l'harmonisation entre l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale et le Protocole à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes concernant le transport combiné par voie navigable.

26. S'agissant de l'objectif de développement durable n° 9, le SC.3 a finalisé et approuvé en 2023 la quatrième révision de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu), à laquelle sont intégrés les amendements n°s 1 à 5 apportés entre 2018 et 2022 et les mises à jour récentes. L'Inventaire paraîtra sous forme de publication dans les trois langues de travail et sera également disponible dans une base de données actualisée du Livre bleu sur le site Web de la CEE.

27. Dans l'optique de la réalisation des objectifs de développement durable n°s 9 et 13, le SC.3 a achevé en 2023 les produits suivants en ce qui concerne le travail de réglementation :

- L'amendement n° 2 à la deuxième édition révisée de l'Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E ;
- Des amendements à la sixième édition révisée du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) ;
- L'amendement n° 5 à la deuxième révision de la résolution n° 61, « Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure », en tant que résolution n° 105 ;
- Une version révisée de la résolution n° 15, « Barges de navire », en tant que résolution n° 106 ;
- L'amendement n° 2 à l'additif n° 1 à l'annexe de la résolution n° 21, « Prévention de la pollution des eaux par les bateaux » (révision 2) ;
- La révision des Directives et critères relatifs aux services de trafic fluvial sur les voies navigables (annexe de la résolution n° 58), harmonisés avec la recommandation « Vessel Traffic Services in Inland Waters » de l'Association internationale de signalisation maritime, en tant que résolution n° 107.

28. Dans le domaine de l'automatisation, de la navigation intelligente et des innovations dans le transport par voie navigable (objectifs de développement durable n°s 6, 9 et 14), les activités suivantes de renforcement des capacités ont été organisées :

a) Un atelier sur l'informatique, l'informatisation et les systèmes de transport intelligents dans le secteur des transports par voie navigable a eu lieu le 15 février 2023. Les participants ont poursuivi les débats dans le cadre de tables rondes sur les différents aspects de l'informatique, de l'informatisation et des systèmes de transport intelligents et formulé des recommandations à l'intention du SC.3 ;

b) À sa soixante-septième session, le SC.3 a examiné les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la Feuille de route pour la période 2020-2024, intitulée « Instaurer une coopération internationale en faveur de l'élaboration d'une base législative internationale pour la navigation automatisée » (annexe de la résolution n° 95), et décidé d'élaborer une nouvelle feuille de route pour la période 2025-2028, tenant compte de l'issue des débats ;

c) Les deux groupes de travail ont poursuivi la discussion sur les définitions relatives à la navigation automatisée et à la navigation intelligente, sur la base de l'édition 2022 de la définition des niveaux d'automatisation en navigation intérieure adoptée par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). Le SC.3 a estimé qu'il serait

souhaitable d'élaborer une résolution sur cette question afin que la même terminologie soit employée dans toute l'Europe ;

d) En 2023, les deux groupes de travail ont poursuivi le débat sur l'harmonisation du cadre juridique et des domaines d'action de la CEE en vue de favoriser les innovations dans la navigation intérieure, en particulier sur les domaines d'action et les propositions d'évaluation des conventions internationales et des résolutions de la CEE applicables à la circulation sur les voies de navigation intérieure dans la région de la CEE, afin de déterminer les insuffisances, les difficultés et les goulets d'étranglement qui entravent le développement de la navigation automatisée.

29. Pour ce qui est du cadre réglementaire de la navigation de plaisance, qui est lié à la cible 8.9 des objectifs de développement durable, le SC.3 : a) a examiné les modifications qu'il était proposé d'apporter à l'annexe IV de la résolution n° 40, intitulée « Certificat international de conducteur de bateau de plaisance », et a pris note de l'ajout, dans la base de données en ligne de la CEE, de nouveaux spécimens de certificat ; et b) a approuvé la deuxième révision des Directives concernant la résolution n° 40 et les demandes de plaisanciers concernant la reconnaissance du certificat international de conducteur de bateau de plaisance. Le SC.3 a reconnu qu'il fallait envisager d'entamer un processus d'examen de la résolution n° 40 et a prié le secrétariat de recueillir les informations nécessaires, d'analyser la situation actuelle et de présenter un rapport de situation aux groupes de travail en 2024.

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

1. Comité de coordination pour le corridor transcaspien et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul

30. À l'occasion de la trente-sixième session annuelle du WP.5, le Président et le Vice-Président du WP.5, ainsi que le secrétariat et les coordonnateurs des corridors (Géorgie et Ouzbékistan) désignés dans le cadre du Comité de coordination de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et de l'Organisation de coopération économique (OCE) pour le corridor transcaspien et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul, ont rendu compte de l'état d'avancement des activités menées dans le cadre du Comité depuis sa création en 2022. Ils ont présenté les résultats des trois premières sessions du Comité de coordination (tenues à Genève en décembre 2022, à Istanbul (Türkiye) en juin 2023 et à Bakou en juillet 2023) ainsi que le mandat et le programme de travail biennal 2023-2025 approuvés pour cet organe, tels qu'ils figurent dans le document ECE/TRANS/WP.5/2023/1.

31. Le WP.5 a été informé que le plan de travail biennal du Comité de coordination, qui se compose actuellement de représentants des ministères des transports, des agences ferroviaires et des autorités douanières de l'Azerbaïdjan, de la Géorgie, de la République islamique d'Iran, de la Türkiye, du Kazakhstan, du Kirghizistan et de l'Ouzbékistan, était axé sur cinq rubriques thématiques convenues, à savoir :

a) Évaluation et hiérarchisation des besoins en matière de construction et de renouvellement d'infrastructures de transport, y compris pour le matériel roulant et les conteneurs utilisés dans le cadre d'un pool, et des liaisons manquantes ;

b) Dématérialisation, harmonisation et normalisation des documents de transport utilisés sur les corridors (aussi bien pour le transport multimodal que pour l'unimodal) ;

c) Évaluation de la disponibilité d'horaires et de tarifs douaniers fiables convenus à l'échelle du corridor ;

d) Évaluation de l'efficacité des procédures de franchissement des frontières pour le transport en transit sur les deux corridors et recensement, hiérarchisation et mise en application d'initiatives de facilitation du passage des frontières ;

e) Renforcement de la viabilité et de la résilience économiques des corridors ainsi que de leur performance environnementale.

32. Le représentant de l'OCE s'est déclaré favorable à la poursuite des travaux du Comité de coordination et a indiqué que l'Assemblée générale des Nations Unies, à sa soixante-dix-septième session (août 2023), avait adopté par consensus une résolution intitulée « Coopération entre l'Organisation des Nations Unies et l'Organisation de coopération économique » (A/77/L.102) dans laquelle elle avait, entre autres, « [pris] note de l'initiative qui a[va]it été prise d'établir le Comité de coordination pour le corridor transcasprien et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul, une entité de l'Organisation de coopération économique et de la Commission économique pour l'Europe, le but étant de développer le transit Est-Ouest et Nord-Sud au moyen de la coordination des politiques, du développement des infrastructures, de l'amélioration de la logistique et du soutien technique et financier ».

33. Le WP.5 s'est félicité du rapport sur l'état d'avancement des travaux du Comité de coordination de la CEE et de l'OCE pour le corridor transcasprien et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul, qui se réunissait en tant que groupe informel d'amis de la présidence du WP.5. Il a salué le fait que le Comité de coordination ait adopté son mandat et un programme de travail détaillé pour la période 2023-2025 et a engagé les pays à exécuter efficacement ce programme.

34. Le WP.5 s'est également félicité de la nomination, pour une période initiale d'un an, des deux coordonnateurs pour les corridors (Géorgie et Ouzbékistan). Il a remercié les représentants et souligné qu'il était important de poursuivre le travail d'évaluation des actions en cours, d'assurer un suivi et de poursuivre les travaux sur les tarifs et les horaires, ces éléments étant cruciaux pour la poursuite de la mise en service des deux corridors.

35. Le WP.5 s'est félicité de l'aperçu des activités menées ou prévues en vue de la mise en service du corridor transcasprien et du corridor Almaty-Téhéran-Istanbul, présenté dans le document ECE/TRANS/WP.5/2023/2. Il a engagé les membres du Comité à poursuivre la mise à jour de ce tableau de coordination et à y faire figurer des références :

a) Aux initiatives nationales, bilatérales et sous-régionales et aux axes de travail mis en place dans chaque pays (par les entreprises ferroviaires nationales, les autorités chargées des transports et des infrastructures et les administrations douanières) qui présentent un intérêt pour les corridors dans leur ensemble ;

b) Aux activités internationales et régionales ou aux travaux de réglementation menés, le cas échéant, dans le cadre des groupes de travail intéressés relevant du CTI et de l'OCE, qui présentent un intérêt direct pour les corridors dans leur ensemble.

36. D'autres réunions du Comité de coordination en personne ou sous forme hybride seront organisées dans le courant de l'année 2024.

2. Atelier thématique sur les cybermenaces pesant sur les véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge

37. Le 5 septembre 2023, parallèlement à la trente-sixième session annuelle du WP.5, un atelier sur les cybermenaces pesant sur les véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge, coorganisé par les équipes chargées des sous-programmes de la CEE sur le transport durable et l'énergie durable, s'est tenu dans le cadre du Forum annuel 2023 de la CEE sur la sûreté des transports intérieurs. Cette manifestation a réuni des intervenants représentant diverses parties prenantes, notamment le secrétaire du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (WP.29/GRVA), le secrétaire du Groupe d'experts des systèmes de production moins polluante d'électricité, l'Institut for Security and Safety GmbH (Université des sciences appliquées de Mannheim), l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Continental Automotive Technologies GmbH, ainsi que les autorités compétentes en matière de cybersécurité des Pays-Bas et de la Türkiye.

38. L'atelier a fourni une enceinte permettant :

- De susciter une prise de conscience accrue quant à la diversité et à la complexité des cybermenaces qui pèsent sur les véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge, ainsi qu'aux conséquences systémiques que ces menaces peuvent avoir pour le réseau électrique dans son ensemble ;

- D'échanger des points de vue, des idées et des expériences nationales sur la manière de mieux détecter, prévenir et gérer ces menaces et vulnérabilités ;
- De tirer parti des bonnes pratiques appliquées par les constructeurs de véhicules électriques, conformément aux exigences harmonisées au niveau mondial concernant les véhicules ;
- De définir les prochaines étapes possibles et les mesures d'atténuation à prendre dans ce domaine par les États membres et les autres parties concernées, avec le soutien des équipes chargées des sous-programmes de la CEE sur le transport durable et l'énergie durable.

39. Les intervenants et les participants ont fait le point sur les différentes cybermenaces qui pèsent sur les véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge, ainsi que sur les interactions entre ces menaces et le réseau électrique au sens large, et ils ont recensé les mesures préventives que peuvent prendre les États et les autres acteurs concernés. Le secrétaire du GRVA a donné un aperçu des mesures prises au niveau réglementaire pour préparer le secteur automobile à de tels risques.

40. En ce qui concerne les mesures d'atténuation des cybermenaces que pourraient prendre les États et les autres parties concernées, les participants ont eu un échange de vues sur la possibilité d'introduire des mesures de sécurité et des protocoles d'authentification renforcés et de procéder régulièrement à des audits de sécurité. L'accent a également été mis sur la nécessité de renforcer la coopération entre les différentes parties prenantes (que ce soit au niveau des autorités publiques, des organes de réglementation, des constructeurs automobiles, des fournisseurs d'infrastructures de recharge ou des experts en cybersécurité), de mettre au point des systèmes de surveillance en temps réel et d'améliorer les capacités de réponse aux incidents.

41. La note de cadrage, le programme et l'ensemble des exposés présentés au cours de l'atelier sont disponibles à l'adresse suivante : <https://unece.org/info/events/event/381119>.

3. Observatoire international des infrastructures de transport

42. L'Observatoire international des infrastructures de transport (OIIT) est une initiative de la Division des transports durables de la CEE et de la Banque islamique de développement (BID). Il s'agit d'une plateforme SIG multipartenaires, en ligne, qui héberge des données sur une grande variété de réseaux et de nœuds d'infrastructures de transport concernant différents modes de transport. Ces données portent sur les réseaux routiers, les voies ferrées, les voies navigables, les ports, les aéroports, les terminaux intermodaux, les centres logistiques et les points de franchissement des frontières.

43. L'OIIT rassemble à l'heure actuelle des données provenant de 79 États Membres de l'ONU, et les données de 27 États Membres supplémentaires viendront s'y ajouter d'ici à 2024. Il réunit environ 34 coordonnateurs nationaux issus d'institutions gouvernementales, d'organisations régionales et de banques multilatérales de développement. Un projet extrabudgétaire de suivi de l'Observatoire est en cours de préparation pour améliorer et étendre ses fonctionnalités et sa portée géographique.

4. Adaptation du secteur des transports aux changements climatiques

44. Le Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements (GE.3), fonctionnant sous les auspices du WP.5, a commencé ses activités en 2020 en se concentrant sur : a) la sensibilisation, le renforcement des capacités et l'intégration des connaissances des pays et de la communauté scientifique sur l'évaluation des impacts des changements climatiques et l'adaptation des transports ; et b) l'avancement de l'état des connaissances, l'analyse des impacts des changements climatiques sur les transports intérieurs et la définition de mesures d'adaptation appropriées et d'un bon rapport coût-efficacité.

45. Au cours de l'année 2023, le Groupe d'experts a analysé les projections relatives aux vagues de chaleur et aux fortes précipitations, en se concentrant tout particulièrement sur l'exposition des systèmes de transport à ces phénomènes, à savoir le nombre de jours supplémentaires où la température ou les précipitations devraient dépasser des seuils donnés.

Le GE.3 a également étudié les perturbations actuelles des transports et les conséquences observées lorsque la température ou les niveaux de précipitations ont dépassé les seuils donnés. Ces travaux serviront de base à une analyse plus détaillée qui sera nécessaire pour établir des programmes d'intervention visant à maintenir un degré optimal de résilience des systèmes de transport. Le Groupe d'experts a élaboré un cadre de simulation de crise pour mettre à l'essai la résilience des équipements de transport face aux risques liés aux changements climatiques. Ce cadre est utile pour recenser les vulnérabilités, évaluer les risques et planifier des mesures d'adaptation ou de réduction des risques face à certains scénarios extrêmes (par exemple, crue centennale ou cinq-centennale). Il explique les étapes ultérieures à entreprendre dans le cadre d'un test efficace, et aborde les différentes méthodes de réalisation d'une simulation de crise, tant qualitatives que quantitatives. Les professionnels des transports sont invités à utiliser ce cadre pour évaluer le degré de résilience de leurs équipements et de leurs réseaux.

46. Le GE.3 a élaboré une version préliminaire d'un guide sur les parcours d'adaptation dans le secteur des transports. Un parcours d'adaptation peut être décrit de manière générale comme une séquence de mesures interdépendantes et souples susceptibles d'être prises de manière progressive en fonction de la dynamique future et de l'évolution des risques, grâce à des mesures précoces qui contribuent à l'adaptation globale aux changements climatiques sans compromettre les mesures futures. Le guide explique comment appliquer les parcours d'adaptation dans les transports et analyse les étapes à suivre pour une application efficace pour les réseaux et les équipements de transport. Il explique également les difficultés liées à cette approche et donne des conseils sur la manière de déjouer les pièges.

47. Le GE.3 a également commencé à travailler sur des orientations relatives à l'évaluation de la criticité des réseaux. Il a également continué à s'employer à susciter une prise de conscience accrue quant à la nécessité d'agir pour adapter les transports aux changements climatiques. À cette fin, il a organisé deux manifestations au cours de l'année 2023. La première d'entre elles était une conférence sur l'adaptation des transports aux changements climatiques dans la région méditerranéenne, qui s'est tenue à Marseille les 15 et 16 mai 2023. L'objectif principal de la conférence était d'éclairer les pays de la Méditerranée sur l'adaptation des infrastructures de transport aux changements climatiques et la mise en place de programmes d'intervention efficaces. Elle a été organisée conjointement avec la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale, la France (Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités et Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur) et le Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO). La conférence a réuni 60 participants issus de 15 pays. Elle a donné lieu non seulement à des débats d'experts et à des exposés, mais aussi à des travaux pratiques en petits groupes sur les projections climatiques et leur signification.

48. La deuxième manifestation était une séance de prospective organisée en marge du Congrès mondial de la route de l'Association mondiale de la route (AIPCR), à Prague, le 6 octobre 2023, sur les simulations de crise comme outil d'évaluation de la résilience des infrastructures routières face aux risques liés aux changements climatiques. Au cours d'une table ronde, les participants se sont penchés sur des questions telles que la définition des infrastructures routières, les impacts observés des événements météorologiques extrêmes et la manière dont ils affectent la fourniture de services par les routes, le niveau de résilience optimal des infrastructures routières d'un point de vue économique et les options pour la réalisation des simulations de crise. La table ronde a été suivie d'un exercice de simulation de crise à l'aide d'une méthode qualitative basée sur une opinion d'expert.

5. Infrastructures cyclables

49. Afin d'appuyer l'exécution du Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme, qui s'inscrit dans le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), le Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables (GE.5) a été créé sous les auspices du WP.5. Le Groupe a pour mandat de centraliser la collecte et l'analyse de données sur les infrastructures cyclables nationales et de proposer la définition d'un réseau cyclable à l'échelle de la CEE, sur la base des itinéraires cyclables nationaux et EuroVelo existants. Il a également pour mission d'élaborer des

définitions communes pour les différents types d'infrastructures cyclables et de concevoir de nouveaux panneaux de signalisation routière pour les itinéraires cyclables.

50. En 2023, le GE.5 a avancé dans la désignation du réseau cyclable de la CEE. Il s'est mis d'accord sur trois principes pour la conception du réseau CEE à partir des réseaux nationaux, à savoir : i) le ou les itinéraires EuroVelo pertinents peuvent servir d'épine dorsale aux itinéraires CEE sur le territoire d'un pays de la CEE s'il y a lieu et selon les besoins du pays ; ii) les itinéraires du réseau CEE doivent être des itinéraires longue distance ; et iii) les itinéraires du réseau CEE doivent permettre une connectivité transfrontalière. Le GE.5 a également convenu d'un objectif de densité pour le réseau, compris entre 40 et 100 km d'itinéraires pour 1 000 km².

51. Le GE.5 a élaboré une version préliminaire d'un guide pour la désignation d'un réseau cyclable national. Ce guide décrit les étapes séquentielles à suivre dans le processus de désignation et de mise en place d'un réseau cyclable. La version définitive, qui devrait être établie au début de l'année 2024, servira à aider les pays intéressés et leurs pouvoirs publics à prendre des mesures pour mettre en place des réseaux sûrs et adaptés aux cyclistes à différents niveaux.

52. Enfin, le GE.5 a poursuivi ses travaux sur l'élaboration de définitions communes pour les différents types d'infrastructures cyclables et a commencé à évaluer leur impact sur les dispositions de la Convention de 1968 sur la signalisation routière. À cette fin, il a commencé à formuler des recommandations en vue de modifier la Convention pour qu'elle puisse mieux prendre en compte le cyclisme.

6. Évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport

53. À la trente-cinquième session annuelle du WP.5, le Président du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (GE.4), en collaboration avec les pays chefs de file, la Türkiye pour la route et les chemins de fer polonais pour le rail, ont présenté le rapport final du Groupe, publié sous la cote ECE/TRANS/WP.5/2022/6.

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

54. L'édition 2023 de la publication sur les statistiques des accidents de la route en Europe et en Amérique du Nord a été élaborée et devrait paraître au début de l'année 2024. Les ensembles de données présentés dans cette publication servent à suivre les progrès accomplis dans la réalisation des cibles 3.6, 9.1 et 11.2, relevant respectivement des objectifs de développement durable n^{os} 3, 9 et 11.

55. Un microsite relatif aux objectifs de développement durable, qui permettra de consulter l'évolution des indicateurs au niveau mondial, des indicateurs relatifs aux transports propres à la CEE et des indicateurs relatifs aux transports choisis par les pays en fonction de leur situation particulière, est en cours de mise au point.

56. Le WP.6 s'est également efforcé de faire en sorte que les données recueillies soient diffusées aux décideurs de la manière la plus appropriée. Il a donc établi une version interactive en ligne des fiches info transport, un tableau de bord qui met en évidence des indicateurs clés tels que les progrès en matière de sécurité routière et la répartition modale. En outre, il a produit une mise en récit de données d'expérience sur la sécurité routière, en associant des visualisations de données interactives à un récit fondé sur une approche de reportage multimédia de type « scrollytelling ».

57. Le secrétariat du WP.6 collabore actuellement avec d'autres partenaires internationaux en vue de produire des données sur les infrastructures de recharge des véhicules électriques. Une table ronde sur ce sujet a été organisée afin de recueillir les observations des États membres concernant les définitions internationales et les indicateurs adaptés, de façon à uniformiser les mesures.

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

58. L'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) vise à garantir que les denrées alimentaires réfrigérées et surgelées sont transportées d'une manière efficace et sûre, dans de bonnes conditions d'hygiène et sans danger pour la santé humaine. Il aide également les pays à éviter les déchets de denrées alimentaires avariées en raison d'une mauvaise régulation de la température pendant le transport.

59. Les Parties contractantes à l'ATP sont au nombre de 52, dont des pays non membres de la CEE (Arabie saoudite, Maroc, République islamique d'Iran et Tunisie).

60. L'ATP établit des normes communes concernant les équipements de transport sous température dirigée (véhicules routiers, wagons et conteneurs) et les essais visant à vérifier l'isothermie des équipements et l'efficacité des dispositifs thermiques. En réglementant les équipements et en garantissant que les denrées périssables sont transportées dans des conditions strictes et harmonisées permettant d'en préserver la qualité, l'ATP contribue à :

- a) Faciliter le commerce des marchandises sensibles à la température ;
- b) Mettre en place dans le secteur du transport routier des conditions de concurrence équitables qui garantissent la qualité et la sécurité des marchandises transportées (cible 8.2) ;
- c) Prévenir les maladies qui peuvent être transmises aux consommateurs par des produits conservés dans de mauvaises conditions (cible 3.d).

61. Le transport de denrées alimentaires réfrigérées et surgelées a des effets sur les changements climatiques à plusieurs niveaux :

- a) Utilisation de nouveaux types de mousses isolantes et d'agents d'expansion qui sont à la fois sans danger pour la couche d'ozone et extrêmement efficaces (cible 9.5) ;
- b) Calcul de la consommation de carburant des groupes frigorifiques alimentés par le véhicule afin d'accroître le rendement énergétique et de réduire les émissions ;
- c) Évaluation de l'isothermie (valeur K) de l'équipement de transport, qui influe directement sur les émissions finales de CO₂ d'un moteur thermique ;
- d) Mise au point de systèmes de label énergétique ou de normes d'efficacité minimale pour le secteur du transport réfrigéré, qui ont incité le marché à se tourner vers des produits présentant un meilleur rendement énergétique (cible 9.4).

62. L'ATP contribue à la réduction globale des déchets alimentaires dus à des conditions de transport inadéquates. Les millions de tonnes de déchets alimentaires représentent également un gaspillage de ressources de production très rares ou non renouvelables, notamment la terre, l'eau, l'énergie, ainsi que les engrais chimiques et les pesticides, et contribuent au réchauffement planétaire. Ils compromettent également la sécurité alimentaire (cibles 2.1 et 2.2, cible 8.4 et cibles 12.2, 12.3 et 12.5).

63. Le secrétariat de la CEE établira une édition récapitulative révisée de l'ATP, dans laquelle seront intégrées les modifications adoptées pendant la période 2021-2022. Les activités relatives au transport des denrées périssables contribuent à la réalisation du développement durable dans ses trois dimensions (économique, sociale et environnementale), en particulier en ce qui concerne les objectifs de développement durable n^{os} 2, 3, 8, 9 et 12 et les cibles correspondantes.

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

64. Les activités de la Division des transports durables consistant à administrer et à mettre à disposition des instruments juridiques concernant l'acheminement, par tous les modes de

transport, des marchandises dangereuses et la classification et l'étiquetage des produits chimiques, ainsi que les recommandations du Conseil économique et social qui s'y rapportent, contribuent à une gestion sûre des produits chimiques tout au long de leur cycle de vie (production, stockage, transport et utilisation sur les lieux de travail et par les consommateurs). Les instruments juridiques internationaux régissant les transports aériens, maritimes et terrestres des marchandises dangereuses qui ont été mis à jour à la suite de la transposition, établie par le secrétariat de la CEE en 2021, des dispositions contenues dans le Règlement type pour le transport des marchandises dangereuses (22^e éd. révisée) et dans le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH, 9^e éd. révisée) et qui sont entrés en vigueur en 2023 ou peuvent être appliqués à titre facultatif à partir du 1^{er} janvier 2023, sont les suivants :

- Pour les transports aériens et maritimes, les Instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (édition 2023/24) et le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG, édition 2022 comprenant l'amendement 41-22) ;
- Pour les transports intérieurs, les dispositions de l'édition 2023 de l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) et de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) qui ont été adoptées par les organes intergouvernementaux respectifs en 2022, sont harmonisées avec celles de la vingt-deuxième édition révisée du Règlement type et sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2023. Elles sont devenues obligatoires pour le transport international des marchandises dangereuses par route, chemin de fer et voie navigable entre les Parties contractantes à ces accords (54 pour l'ADR, 45 pour le RID et 18 pour l'ADN) ainsi que pour le trafic intérieur sur le territoire de tous les États membres de l'Union européenne.

65. À ses 113^e et 114^e sessions, le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) s'est félicité des mesures prises par le CTI en matière d'adaptation aux changements climatiques et d'atténuation de leurs effets et a contribué à l'élaboration de la stratégie du CTI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs. Ses travaux se sont notamment inscrits dans le cadre des objectifs de développement durable des Nations Unies n^{os} 3 (Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge), 11 (Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables) et 13 (Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions).

66. Le Comité de sécurité de l'ADN a organisé un atelier sur le développement durable et les changements climatiques dans le contexte du transport de marchandises dangereuses sur les voies navigables intérieures¹.

67. Après l'approbation par le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques, relevant du Conseil économique et social, des recommandations formulées par ses deux sous-comités, le secrétariat a élaboré de nouvelles éditions récapitulatives révisées du Règlement type (Rev.23) et du SGH (Rev.10) ainsi que la huitième édition révisée du Manuel d'épreuves et de critères aux fins de leur application à l'échelle mondiale. Les travaux menés en 2023 par les deux sous-comités ont de nouveau contribué à la réalisation du Programme 2030 dans les domaines social, économique et environnemental, en particulier des objectifs 3, 6, 8, 12, 13, 14 et 16.

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

68. Le WP.24 a continué à œuvrer au renforcement des activités et politiques de transport intermodal et de logistique durables dans la région de la CEE. Il s'est également efforcé de

¹ On trouvera des informations détaillées à l'adresse : <https://unece.org/info/Transport/Dangerous-Goods/events/370093>.

promouvoir la coopération entre les États membres de la CEE dans le domaine du transport intermodal et de la logistique, grâce à l'échange de données d'expérience et de bonnes pratiques.

69. Le WP.24 a organisé un atelier sur les moyens permettant de créer une demande pour le transport intermodal et les manières d'analyser le potentiel de transfert modal. L'atelier était axé sur la tarification et la fiabilité du transport de marchandises, ainsi que sur la connaissance, dans le secteur et la société en général, des avantages et des inconvénients des différentes opérations de transport de marchandises. Le débat visait à mettre en commun des pratiques et des données d'expérience et à mieux faire comprendre les diverses mesures à appliquer pour garantir des conditions de concurrence équitables dans le secteur du transport de marchandises, ainsi que les mesures à prendre pour renforcer les arguments en faveur du transport intermodal/combiné. La liste des mesures qu'il est possible d'envisager pour créer davantage de demande de transport intermodal peut être consultée sur la page Web consacrée à l'atelier, à l'adresse : <https://unece.org/info/Transport/Intermodal-Transport/events/386576>.

70. Le WP.24 a poursuivi ses travaux de modernisation de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC). Comme les années précédentes, l'Accord a été mis à jour afin qu'il prenne en compte les modifications apportées et celles qu'il est prévu d'apporter aux réseaux et aux installations. Un nouvel outil fondé sur un SIG a encore été actualisé pour permettre aux États membres, aux exploitants et aux autres parties prenantes de définir les paramètres minimaux du réseau. Il permet, entre autres avantages, de mieux évaluer le niveau d'application de l'Accord.

71. Le WP.24 a élaboré une version initiale d'un cadre relatif à la dématérialisation des informations et des documents pour le transport intermodal. Le cadre porte sur les flux de données et d'informations entre les participants à une opération de transport intermodal, notamment l'expéditeur, le destinataire, le transporteur et les transporteurs subséquents. Il s'applique également aux échanges de données et d'informations en cas d'empêchement au transport ou à la livraison ou de marchandises manquantes, ou lorsque de nouvelles instructions relatives au transport sont données. Le WP.24 continuera de peaufiner ce cadre. Il organisera en 2024 une simulation d'une opération de transport confrontée à des problèmes tels que la perte ou l'avarie des marchandises, afin de vérifier que tous les flux de données et d'informations nécessaires sont bien enregistrés.

72. Le WP.24 a commencé à travailler à l'élaboration d'un manuel sur l'automatisation dans le secteur du transport intermodal de marchandises et de la logistique. Il a également poursuivi l'examen de la question de savoir comment définir, si possible, des objectifs appropriés pour le transport intermodal, en s'appuyant à cette fin sur le taux d'unitarisation du rail et la part modale du rail dans les pays de la CEE.

73. Le WP.24 a également pris note des progrès accomplis et approuvé les propositions de mises à jour du Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU). Il continuera de travailler sur ce processus d'actualisation avec les organes compétents de l'Organisation internationale du Travail et de l'Organisation maritime internationale afin que la version révisée du Code CTU puisse être adoptée dans un avenir proche.

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

Observations d'ordre général

74. Les travaux du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et de ses six groupes de travail subsidiaires sont présentés dans le Programme de travail annuel du WP.29 (document ECE/TRANS/WP.29/2023/1/Rev.1), dans lequel on trouvera un aperçu détaillé de la répartition des domaines de travail entre les différents groupes, définie à la suite de l'établissement des priorités de travail, du calendrier et des objectifs à atteindre, et de l'alignement sur la Stratégie du CTI.

75. En 2023, plus de 40 groupes de travail informels ont travaillé parallèlement au WP.29 et à ses organes subsidiaires pour les aider à élaborer de nouveaux Règlements concernant

les véhicules et à actualiser, au moyen de 115 amendements, les 165 Règlements ONU annexés à l'Accord de 1958, les 24 Règlements techniques mondiaux ONU (RTM ONU) annexés à l'Accord de 1998 et les quatre Règles de l'ONU annexées à l'Accord de 1997, et trois nouveaux Règlements ONU et un nouveau RTM ONU ont été établis.

76. À sa 189^e session, en mars 2023, le WP.29 a célébré son soixante-dixième anniversaire et le soixante-cinquième anniversaire de l'Accord de 1958. À sa 190^e session, en juin 2023, il a fêté le vingt-cinquième anniversaire de l'Accord de 1998.

Automatisation des véhicules

77. Après la restructuration du WP.29 en juin 2018, en application de la décision n° 19 du CTI (2018), et la création du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA), le WP.29 et ses organes subsidiaires ont appliqué les dispositions du Document-cadre sur les véhicules automatisés/autonomes (ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.2), approuvé par le CTI à sa quatre-vingt-deuxième session, qui orientait les travaux menés sur les véhicules automatisés. Dirigés par les Coprésidents d'Amérique, d'Asie et d'Europe, ces travaux sont réalisés conformément aux perspectives définies en matière de sécurité, aux éléments clés relatifs à la sécurité et aux orientations fournies aux groupes de travail du WP.29 dans le Document-cadre et conformément au programme d'activités figurant dans l'annexe de celui-ci, ce programme étant conçu pour convenir aux pays soumis au régime de l'homologation de type et aux pays soumis au régime de l'autocertification. Ces activités constituent une initiative inédite dont l'objectif est d'harmoniser la réglementation relative aux véhicules automatisés au niveau mondial et de créer un environnement plus propice à l'innovation. Parmi les réalisations marquantes de 2023 résultant du Document-cadre figurent la nouvelle version du document intitulé « Nouvelle méthode d'évaluation et d'essai de la conduite automatisée – Document de référence », l'élaboration de la version finale d'un document commun présentant les travaux du groupe de travail informel des prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes (FRAV) et du groupe de travail informel des méthodes de validation pour la conduite automatisée (VMAD), qui servira de base pour l'élaboration de nouveaux règlements relatifs aux systèmes de conduite automatisés au titre tant de l'Accord de 1958 que de celui de 1998, ainsi que le projet de recommandations relatives à des prescriptions uniformes concernant la cybersécurité et les mises à jour logicielles des véhicules automobiles.

78. En outre, le GRVA a entrepris d'élaborer un Règlement ONU relatif aux systèmes d'aide au contrôle du véhicule. Grâce à ces nouvelles prescriptions, les technologies disponibles et déjà très répandues présentant toujours un niveau 2 d'automatisation pourront être clairement distinguées de celles qui rendent possible la conduite entièrement automatisée et permettent ainsi aux conducteurs d'effectuer d'autres tâches que la conduite, mais qui nécessitent toutefois que ceux-ci restent disponibles (voir également la résolution du Forum mondial de la sécurité routière sur les questions de sécurité relatives aux activités autres que la conduite auxquelles se livre le conducteur lorsqu'un système de conduite automatisé émettant des demandes de transition assure le contrôle dynamique du véhicule).

Accord de 1958

79. Le WP.29 a établi un nouveau Règlement ONU n° [168] relatif aux émissions en conditions réelles de conduite au niveau mondial, qui contribuera à la protection de l'environnement et permettra d'obtenir des informations correspondant à la réalité en ce qui concerne les émissions de CO₂ des véhicules neufs. Grâce au nouveau Règlement ONU n° [169] relatif aux enregistreurs de données de route pour les véhicules utilitaires lourds, il sera possible, dans le cadre d'une enquête sur un accident de la circulation impliquant ces véhicules, d'accéder aux informations enregistrées immédiatement avant et pendant l'accident. Le nouveau Règlement ONU n° [170] relatif aux systèmes de retenue aux fins de la sécurité des enfants transportés par autobus et autocar contribuera pour une grande part à l'amélioration de la sécurité du groupe d'usagers les plus vulnérables, à savoir les enfants, en cas d'accident survenant lorsqu'ils sont transportés par autobus et autocar.

80. Les Règlements ONU existants et les résolutions connexes ont été actualisés au moyen de 114 amendements, qui adaptent la réglementation aux innovations technologiques

les plus récentes et mettent en place des limites plus strictes visant à accroître la sécurité et les performances environnementales des véhicules.

81. Étant donné qu'il n'a pas été possible, à ce jour, d'obtenir un financement pour héberger la base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA) à la CEE, ni au titre du budget ordinaire ni au moyen de ressources extrabudgétaires, l'Allemagne assure provisoirement cet hébergement, et le WP.29 l'en remercie. Le WP.29 continuera de chercher des solutions durables pour financer l'hébergement de la base de données.

82. En ce qui concerne la mise au point de fonctionnalités et de modules supplémentaires de la DETA, l'International Motor Vehicle Inspection Committee s'est de nouveau déclaré prêt à financer l'élaboration du module de déclaration de conformité. L'élaboration du module de l'identifiant unique (UI), qui avait été suspendue le temps que soit évaluée la possibilité d'appliquer ce module à l'ensemble des Règlements ONU, est en cours. Les Parties contractantes débattent à l'heure actuelle d'une éventuelle approche facultative.

Accord de 1997

83. À sa 191^e session, le WP.29 a adopté le projet de document-cadre sur la conformité des véhicules pendant leur durée de vie, qui prévoit d'appliquer aux véhicules une démarche globale, depuis l'homologation de type jusqu'à leur fin de vie et leur mise au rebut en passant par les contrôles techniques périodiques et les contrôles techniques routiers.

84. Le WP.29 a également adopté un amendement à la Résolution d'ensemble n° 6 (R.E.6) (équipements d'essai, compétences et formation des inspecteurs et supervision), dont l'objet est d'introduire des prescriptions en matière d'équipements d'essai destinés au comptage du nombre de particules. Il a établi un amendement à la Règle ONU n° 1 (Protection de l'environnement) qui donne la possibilité de recourir à l'essai de comptage du nombre de particules pour les véhicules à moteur diesel des classes d'émission Euro 5/Euro V et Euro 6/Euro VI. Ce nouvel essai portant sur les émissions des véhicules à moteur diesel, réalisé lors des contrôles techniques périodiques, contribuera à mieux protéger l'environnement.

Accord de 1998

85. En 2023, le WP.29 a mené à terme plusieurs années de travail qui ont abouti à l'établissement du nouveau RTM ONU n° 24 sur la mesure en laboratoire des émissions de freinage des voitures particulières et utilitaires légers.

86. Le WP.29 a établi un amendement au RTM ONU n° 13 (Véhicules à pile à combustible à hydrogène) et un amendement à la Résolution mutuelle n° 1 (R.M.1) sur la description et le fonctionnement des instruments et des dispositifs d'essai servant à évaluer la conformité des véhicules à roues, des équipements et des pièces aux prescriptions techniques énoncées dans les Règlements ONU et les RTM ONU. Ces amendements permettent d'adapter les RTM ONU aux innovations technologiques les plus récentes et mettent en place des prescriptions plus strictes visant à accroître la sécurité et les performances environnementales des véhicules.

M. Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 (AC.2)

87. Le WP.30 et le Comité de gestion TIR (AC.2) ont accompli une réalisation importante en 2023. Le tout premier transport eTIR a été réalisé après l'entrée en vigueur, le 25 mai 2021, d'une série de propositions d'amendement visant à introduire le régime TIR informatisé (connu sous le nom de procédure eTIR) dans le texte juridique de la Convention TIR de 1975, sous la forme d'une nouvelle annexe 11.

88. S'agissant de la connexion entre le système international eTIR et les systèmes douaniers nationaux, la situation est la suivante :

a) L'Azerbaïdjan, la Géorgie, l'Ouzbékistan, le Pakistan et la Tunisie ont fini de connecter leurs systèmes douaniers nationaux au système international eTIR ;

b) L'Union internationale des transports routiers (IRU) a fini de connecter ses systèmes informatiques au système international eTIR ;

c) Pour le Kazakhstan, le Kirghizistan et le Tadjikistan, des fonds du budget du programme ordinaire de coopération technique ont été mis à disposition, des consultants nationaux ont été engagés et les projets d'interconnexion ont démarré ;

d) La République islamique d'Iran et l'Ukraine ont indiqué qu'elles souhaitent se raccorder au système.

89. L'AC.2 a noté que le TIB avait examiné une validation de principe pour l'accès des titulaires aux données de transport TIR par l'intermédiaire d'applications Web et mobiles prévues à cet effet. Le TIB avait estimé que cette question, comme elle nécessitait d'apporter des modifications aux concepts relatifs au système eTIR, devait d'abord être examinée par les Parties contractantes à la Convention TIR liées par l'annexe 11 dans le cadre de l'AC.2. Le Président du TIB avait invité l'AC.2 à lui donner son avis sur le sujet. L'AC.2 avait décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session suivante.

90. La douzième édition révisée du Manuel TIR, qui doit être publiée en 2024, est en cours d'élaboration. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a entrepris de rédiger une série de nouveaux exemples de bonnes pratiques à ajouter à la série existante. Ces exemples renvoient à la note explicative 0.49 et au commentaire s'y rapportant sur le recours aux expéditeurs et destinataires agréés ainsi qu'à un commentaire à l'article 1 o) sur le recours à des sous-traitants. Outre une version au format PDF, le secrétariat a l'intention de produire une version en ligne plus interactive.

91. À sa 164^e session (octobre 2023), le WP.30 a examiné les documents informels WP.30 (2023) 4, 5, 6, 7 et 8, contenant les quatre premiers chapitres ainsi qu'une annexe de la publication élaborée par le secrétariat de la CEE, en collaboration avec l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), intitulée « A practical guide to cross-border facilitation » (guide pratique sur la facilitation du franchissement des frontières). Le secrétariat a invité les représentantes et représentants intéressés à lui communiquer des bonnes pratiques et des études de cas pour la publication, qui paraîtrait en anglais, en français et en russe vers la fin de 2023.

92. À la même session, le WP.30 a été informé des faits nouveaux concernant l'application d'un mémorandum d'accord entre la CEE et l'Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA), portant sur la revitalisation et la dématérialisation des conventions pertinentes des Nations Unies relatives aux transports intérieurs et, en particulier, sur la mise au point d'un système de carnet de passages en douane électronique (eCPD). Les secrétariats des deux organisations avaient commencé à définir les principes fondamentaux du futur système et soumettraient au WP.30 un document pour examen à une session ultérieure (document ECE/TRANS/WP.30/328, par. 25).

93. En outre, toujours à sa 164^e session, le WP.30 a été informé qu'à la demande des autorités douanières et sous réserve que des ressources extrabudgétaires soient disponibles, le secrétariat organiserait, avec l'aide du secrétariat de la FIA, une réunion informelle spéciale en ligne qui constituerait la première session du groupe de travail informel de la dématérialisation du carnet de passages en douane. La première session de ce groupe informel d'experts s'est tenue en ligne le 14 décembre 2023, avec la participation d'un grand nombre d'autorités douanières, d'associations du secteur privé et de clubs du secrétariat de la FIA. Les experts ont eu l'occasion de débattre pour la première fois de toutes les questions relatives à la dématérialisation efficace du carnet de passages en douane, notamment de plusieurs améliorations qui pourraient être apportées à la procédure actuelle. La prochaine session du groupe se tiendra en mars 2024.