



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

Genève, 20-23 février 2024

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

Réunion sur l'exécution du mandat révisé du Comité des transports intérieurs et de sa Stratégie à l'horizon 2030, réservée aux représentants des États, avec la participation des présidents des organes subsidiaires du Comité**Application de la Stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030****Note du secrétariat****I. Introduction**

1. À sa quatre-vingt-cinquième session (Genève, 21-24 février 2023), le Comité des transports intérieurs (CTI) s'est félicité des progrès réalisés au cours de l'année 2022 dans l'exécution de sa Stratégie à l'horizon 2030, dont il était rendu compte dans le document ECE/TRANS/2023/3. Il a demandé à ce que les travaux d'exécution de la Stratégie se poursuivent, notamment ceux concernant la nouvelle tâche 4.3, qui vise à rendre opérationnels son mandat et son Règlement intérieur. Il a prié le secrétariat de continuer, en collaboration avec le Bureau, à suivre l'exécution de la Stratégie, et de rendre compte, à sa réunion annuelle suivante, des progrès accomplis et, le cas échéant, de proposer des ajustements aux étapes suivantes.

2. Le présent document a pour objet d'informer le Comité des nouveaux progrès que l'action des groupes de travail et du secrétariat a permis d'accomplir jusqu'à la fin du mois de novembre 2023. Les éléments ajoutés en 2023 figurent en caractères gras, les informations devenues caduques sont en caractères biffés.

3. Une version préliminaire a été soumise au Bureau, qui a demandé qu'elle soit présentée au Comité à sa quatre-vingt-sixième session. Le Bureau a demandé au secrétariat de rendre compte des progrès effectués dans l'exécution de la Stratégie, en mettant l'accent sur les questions principales relevant du point 5 de l'ordre du jour de la quatre-vingt-sixième session du Comité.



II. État d'avancement des travaux et prochaines étapes

<i>Tâches</i>	<i>État d'avancement</i>	<i>Prochaines étapes</i>	<i>Entité ou personne responsable au sein de la Division</i>
1. Vision	Le Comité, en tant que plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs, contribue à répondre efficacement aux besoins mondiaux et régionaux dans ce domaine	1. Poursuivre l'élaboration et la diffusion de supports d'information sur la Stratégie et organiser une campagne, à la fois interne (système des Nations Unies) et externe (Parties contractantes), dans le cadre de laquelle seront menées des activités stratégiques destinées à asseoir le rôle du Comité en tant qu'organisme des Nations Unies chargé des transports intérieurs. Il s'agira en particulier : - De créer une page Web consacrée à la promotion de la vision du Comité ; - D'organiser des manifestations parallèles à l'occasion de conférences mondiales ; - De créer une brochure sur le rôle de la Division des transports durables de la CEE, en y soulignant la portée mondiale de son action au moyen d'infographies et de statistiques ; - De créer une brochure sur les transports intérieurs et les objectifs de développement durable (ODD), et de la distribuer à l'occasion de conférences mondiales importantes.	1-3. Le secrétariat du Comité, en collaboration avec tous les secrétaires des groupes de travail
2. Mission	La mission du Comité est de contribuer à la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité pour que les objectifs de développement durable soient atteints dans les États membres de la CEE et dans les États Membres de l'ONU	2. Établir une comparaison entre la Division des transports durables de la CEE, l'OACI et l'OMI pour montrer que chacune joue un rôle de chef de file équivalent dans son domaine de compétence respectif (transports intérieurs, aviation civile et transport maritime), l'objectif étant de promouvoir le rôle du Comité en tant que principale entité responsable	

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>instruments juridiques relevant de sa compétence dans le domaine des transports intérieurs, parallèlement à ceux de l'OACI et de l'OMI pour l'aviation civile et les transports maritimes respectivement.</p> <p>Une équipe spéciale interne a été mise sur pied pour concevoir des pages Web et élaborer une brochure sur la Stratégie du Comité. Cette brochure est disponible à l'adresse https://unece.org/transport/publications/itc-strategy-until-2030.</p> <p>La CEE a signé en 2021 avec la Banque européenne d'investissement (BEI) un mémorandum d'accord en vue d'une collaboration portant notamment sur les transports et plus particulièrement sur la sécurité routière et l'adaptation des transports aux changements climatiques. Grâce à cette collaboration, les instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports sont promus dans les projets de la BEI.</p> <p>La CEE a représenté l'ONU dans le consortium SUM4ALL en 2021 et 2022.</p>	<p>des transports intérieurs à l'échelle du système des Nations Unies. Intégrer des informations sur les activités menées par la Division des transports durables de la CEE à l'appui des travaux des organes de l'ECOSOC chargés de l'harmonisation des dispositions relatives à l'acheminement des marchandises dangereuses par tous les modes de transport. Évoquer également l'application des recommandations de ces organes par l'OACI et l'OMI.</p> <p>3. Promouvoir le rôle de la Division des transports durables de la CEE en tant qu'entité responsable des instruments juridiques de l'ONU en matière de transport, notamment dans le cadre de partenariats, et signer des accords de collaboration dans les cas où cela se justifie.</p>	
3. Rôles principaux			
3.1 Plateforme des Nations Unies pour les conventions régionales et mondiales sur les transports intérieurs	Voir les informations relatives aux tâches 5.1 à 5.11		
3.2 Plateforme des Nations Unies pour le soutien aux nouvelles technologies et aux innovations dans le domaine des transports intérieurs	Voir les informations relatives aux tâches 5.12 à 5.17		
3.3 Plateforme des Nations Unies pour les dialogues régionaux, interrégionaux et mondiaux sur les politiques des transports intérieurs	Voir les informations relatives aux tâches 5.18 et 5.19		
3.4 Plateforme des Nations Unies pour	Voir les informations relatives aux tâches 5.20 à 5.24		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
la promotion d'une connectivité et d'une mobilité durables dans les transports intérieurs régionaux et interrégionaux			
4. Mesures découlant des décisions relatives à l'adoption de la Stratégie			
4.1 Harmoniser les plans de travail des groupes de travail avec la Stratégie	<p>Le 26 juin 2019, le Président du Comité et le Directeur de la Division des transports durables de la CEE ont envoyé une lettre aux présidents de tous les groupes de travail et comités d'administration pour leur demander d'harmoniser les activités des groupes de travail avec la Stratégie. Une lettre similaire signée conjointement par le Président du Comité et le Directeur de la Division a été envoyée en avril 2022, après l'approbation du mandat révisé du Comité par le Conseil économique et social et l'entrée en vigueur du Règlement intérieur du Comité le 16 février 2022, pour demander, entre autres, aux groupes de travail concernés d'harmoniser leur Règlement intérieur avec celui du Comité. Une lettre similaire a été envoyée en 2023 pour inviter, d'une part, les groupes de travail qui ne l'avaient pas encore fait à harmoniser leur mandat et leur règlement intérieur avec ceux du Comité et, d'autre part, tous les groupes de travail à poursuivre l'examen de leur mandat.</p>	<p>Conformément à ce que le Comité a décidé à sa quatre-vingt-troisième session, les « prochaines étapes » déterminent les travaux à mener pour faciliter l'application de la Stratégie. Ces étapes peuvent être ajustées si le Comité en décide ainsi, sur la base de propositions faites par le secrétariat en consultation avec le Bureau et les groupes de travail.</p>	Le secrétariat du Comité et tous les secrétaires des groupes de travail
	<p>Le secrétariat a présenté aux groupes de travail des exposés sur la Stratégie.</p>		
	<p>Il a été demandé aux groupes de travail et aux comités d'administration de soumettre leurs propositions d'harmonisation au plus tard à la mi-2020.</p>		
	<p>- WP.1 : Le WP.1 a examiné la concordance de ses activités avec la Stratégie du Comité. À l'issue de cet examen, il a adopté le document informel n° 4 (mars 2020), dans lequel figure le plan d'harmonisation de ses activités avec la Stratégie.</p>		
	<p>- WP.5 : Le Comité a été informé à sa quatre-vingt-deuxième session (ECE/TRANS/204, par. 47) que le WP.5 avait harmonisé son programme de</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>travail avec la Stratégie. Le Comité a décidé à sa quatre-vingt-troisième session, de charger le WP.5 d'examiner les questions relatives au transport intermodal de passagers au sein des villes et au-delà. À sa trente-sixième session annuelle, le WP.5 a adopté la proposition d'harmonisation de son mandat et de son règlement intérieur avec ceux du Comité (ECE/TRANS/WP.5/2023/9). Il a aussi adopté un nouveau programme de travail biennal pour 2024-2025 (ECE/TRANS/WP.5/2023/10), pleinement harmonisé avec la Stratégie.</p> <p>- WP.6 : Pour l'essentiel, le plan de travail du WP.6 est déjà bien harmonisé avec la Stratégie, puisqu'il vise à améliorer la collecte, la validation et la diffusion des données afin de produire des statistiques précises, qui permettent de fonder sur des données factuelles la prise de décisions dans le domaine des transports moderniser la production et la diffusion des données sur les transports, qui permettent de fonder la prise de décisions sur des données factuelles. En outre, le WP.6 contribue à la réalisation de tous les ODD continue de mettre en commun les meilleures pratiques visant à ce qu'il soit tenu compte des objectifs de développement durable ayant trait aux transports, en particulier des cibles 3.6, 9.1 et 11.2, en produisant des données précises et comparables sur les cibles en lien avec ses activités, de sorte que les progrès accomplis puissent être mesurés dans les politiques nationales. À sa soixante-quatorzième session, Le WP.6 a proposé en 2021a adopté un nouveau règlement intérieur (ECE/TRANS/WP.6/2023/6) harmonisé avec celui du Comité. Il a aussi adopté un nouveau mandat révisé, figurant dans le même document, qui fait référence à ce nouveau règlement intérieur qui fait explicitement concorder ses activités avec la Stratégie (document ECE/TRANS/WP.6/2021/3) (adopté par le Comité en février 2022), et intégré la Stratégie dans son</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>programme de travail (ECE/TRANS/WP.6/2021/6).</p> <p>- WP.11 : Le WP.11 a examiné la Stratégie du Comité à l'horizon 2030 à sa soixante-seizième session (ECE/TRANS/WP.11/243, par. 8 à 18), approuvé les projets de recommandations du Comité et estimé que ses travaux étaient déjà pleinement conformes à la Stratégie. À sa soixante-dix-septième session, le WP.11 a pris note des travaux d'exécution de la Stratégie du Comité à l'horizon 2030 et des mesures requises dans le cadre de cette exécution, présentés dans le document ECE/TRANS/2021/3, conformément aux débats tenus à sa soixante-seizième session. Les délégations n'ont pas communiqué d'observations jusqu'à présent.</p> <p>- WP.15 : Le WP.15 a examiné la Stratégie du Comité à l'horizon 2030 à sa ses 107^e et 109^e sessions (ECE/TRANS/WP.15/248, par. 9 à 15 et ECE/TRANS/WP.15/253), approuvé les projets de recommandations du Comité et estimé que ses travaux étaient déjà pleinement conformes à la Stratégie. Étant donné que le programme de travail du WP.15 englobe ceux du WP.15/AC.1 et du WP.15/AC.2, l'harmonisation des travaux du WP.15 avec la Stratégie du Comité vaut aussi pour les activités de l'AC.1 et de l'AC.2. À sa 109^e session (mai 2021), le WP.15 a noté avec intérêt les travaux relatifs à l'application de la Stratégie du Comité à l'horizon 2030 et les actions requises listées dans le document ECE/TRANS/2021/3. Les délégations ont été invitées à envoyer au Président, si elles le souhaitaient, leurs observations et propositions d'ajouts et de modifications au tableau « État d'avancement et prochaines étapes ». Aucune observation n'a été reçue dans le délai imparti. À sa 111^e session (mai 2022), le WP.15 a noté avec intérêt la poursuite des travaux relatifs à l'exécution de la Stratégie du Comité à l'horizon 2030 et les mesures requises dans le cadre de cette exécution, présentés dans le document ECE/TRANS/2022/3. Il a notamment</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>noté que le secrétariat devrait rendre compte chaque année au Comité des aspects des travaux de la Réunion commune et du Groupe de travail liés à l'économie circulaire et les transports durables.</p>		
	<p>À sa 114^e session (novembre 2023), le WP.15 a révisé son mandat et, lorsque c'était nécessaire, l'a harmonisé avec celui du Comité (voir ECE/TRANS/WP.15/264, annexe I).</p>		
	<p>- WP.24 : Le WP.24 a approuvé un programme de travail harmonisé avec la Stratégie. Il s'emploie à favoriser la connectivité intermodale des transports de marchandises et la mobilité dans ce domaine. Il a confirmé que ses travaux ne portaient pas sur la mobilité intermodale des passagers. Le WP.24 a révisé son mandat à sa soixante-quatrième session (octobre 2021). Le Comité a adopté ce mandat à sa quatre-vingt-quatrième session (février 2022). Le mandat révisé fait directement référence à la contribution du WP.24 à l'application de la Stratégie du Comité et aux tâches pertinentes pour le WP.24 qu'elle contient.</p>		
	<p>- WP.29 : Le WP.29 a approuvé un programme de travail harmonisé avec la Stratégie et est en train de hiérarchiser les activités de ses six groupes de travail subsidiaires par ordre de priorité (ECE/TRANS/WP.29/2022/1 et Rev.1) (ECE/TRANS/WP.29/2023/1/Rev.1) et conformément aux objectifs principaux du Comité concernant la sécurité routière et l'atténuation des changements climatiques.</p>		
	<p>- WP.30 : À sa 153^e session (octobre 2019), le WP.30 a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2019/8 (et Corr.1), dans lequel figure une liste des tâches qu'il doit accomplir pour harmoniser ses travaux avec la Stratégie. Il s'est déclaré prêt, en principe, à faciliter l'application de la Stratégie, et donc accepté provisoirement le calendrier proposé pour les tâches à accomplir, en se réservant la possibilité d'un réexamen ultérieur (ECE/TRANS/WP.30/306, par. 5). À sa 161^e session (octobre 2022), le WP.30 a demandé au</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>secrétariat d'établir, pour examen à sa session suivante, un document comparant le nouveau mandat du Comité avec le mandat actuel du WP.30, afin de déterminer s'il y avait lieu de procéder à des ajustements (ECE/TRANS/WP.30/322, par. 6). À sa 164^e session, le WP.30 a adopté un nouveau mandat et un nouveau Règlement intérieur pleinement harmonisés avec le nouveau mandat et le nouveau Règlement intérieur du Comité (ECE/TRANS/WP.30/2023/7/Rev.2). Le mandat actualisé et le nouveau Règlement intérieur ont été soumis au Comité pour adoption en février 2023.</p> <p>- SC.1 : Le SC.1 a harmonisé son programme de travail avec la Stratégie et apporté à son ordre du jour des modifications, qui prendront effet à sa 115^e session, pour tenir compte de cette harmonisation. Le Comité a été informé de ces changements à sa quatre-vingt-deuxième session.</p> <p>- SC.2 : Le Comité a été informé à sa quatre-vingt-deuxième session que le SC.2 avait harmonisé son programme de travail avec la Stratégie. Dans une étape suivante, le SC.2 a également actualisé son mandat pour refléter l'harmonisation de son programme de travail avec la Stratégie. Le SC.2 a confirmé que son mandat actuel était en phase avec celui du Comité, et il a fait une autre modification mineure pour prendre en compte la création de son Règlement intérieur. Le mandat actualisé et le nouveau Règlement intérieur ont été soumis au adoptés par le Comité pour adoption en février 2023.</p> <p>- SC.3 : Le Comité a été informé à sa quatre-vingt-deuxième session (ECE/TRANS/294, par. 112) que le SC.3 avait harmonisé son programme de travail avec la Stratégie. Dans une étape ultérieure, le SC.3 a actualisé son mandat de façon à ce que son programme de travail soit conforme à la Stratégie. L'un et l'autre ont été adoptés par le Comité à sa quatre-vingt-quatrième session (février 2022). À sa soixante-septième session, le SC.3 a examiné la proposition d'examen de</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
4.2 Adapter la Stratégie et ses priorités si nécessaire	<p>son mandat et d'harmonisation avec le cadre de gouvernance du Comité (ECE/TRANS/SC.3/2023/16). Il est convenu que son mandat était déjà harmonisé avec celui du Comité. Il a approuvé la proposition concernant la révision de son mandat et a adopté son programme de travail pour 2024-2025 et les paramètres relatifs à son évaluation biennale (ECE/TRANS/SC.3/ 2023/17).</p> <p>La pandémie de COVID-19 a considérablement perturbé les transports intérieurs internationaux et le transport urbain. Toutefois, une évaluation de ses répercussions a été menée et, jusqu'à présent, il ne s'est pas avéré nécessaire de modifier la Stratégie. D'éventuelles mesures à prendre au lendemain de la pandémie pourraient être abordées au titre des tâches prioritaires 5.5, 5.6, 5.9, 5.14, 5.15, 5.20, 5.22 et 5.23.</p> <p>Des ajustements pourraient être proposés au besoin.</p>	Suivre l'évolution des transports intérieurs et proposer des ajustements de la Stratégie si nécessaire.	Le secrétariat du Comité et les secrétaires des groupes de travail concernés
4.3 Modifier le Règlement intérieur du Comité	<p>Le Comité a adopté son Règlement intérieur et son mandat révisé respectivement en février 2020 et en février 2019. Le secrétariat a envoyé des notes d'information aux principaux membres de l'ECOSOC. Le secrétariat a également présenté un exposé aux membres du Conseil économique et social et fourni des notes d'information actualisées et un soutien général aux délibérations des États Membres en vue des préparatifs de la session de 2021 du Conseil, ainsi qu'après celle-ci pour l'application des décisions pertinentes de celui-ci. Le secrétariat a travaillé en étroite collaboration avec les membres du Bureau élus pour la période 2020-2021 et la Présidente de la Commission économique pour l'Europe, dont les contributions et le soutien ont été précieux pour l'approbation du mandat révisé du Comité par le Conseil économique et social.</p>	Promouvoir et appuyer le mandat du Comité de sorte qu'il soit examiné d'un œil favorable par le Conseil économique et social puis appliqué (voir l'état d'avancement). Dans le prolongement : rendre opérationnels le mandat et le Règlement intérieur du Comité et faire procéder aux adaptations nécessaires dans le mandat et le Règlement intérieur par les organes subsidiaires du Comité ¹	Le secrétariat du Comité

¹ Conformément à la décision du CTI ECE/TRANS/294, par. 18, et suite à l'adoption par le Conseil économique et social de la résolution intitulée « Mandat révisé du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe » (document E/2022/L.4) le 16 février 2022. L'harmonisation des travaux des organes subsidiaires avec le mandat du CTI est soumise à la décision du CTI à sa quatre-vingt-cinquième session.

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>Par la suite, le projet de résolution du Conseil économique et social intitulé « Mandat révisé du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe » (document E/2022/L.4) a été adopté le 16 février 2022 en tant que résolution 2022/2 du Conseil. Le mandat révisé du Comité des transports intérieurs peut être consulté dans le document ECE/TRANS/ 316/Add.2 en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol, en français et en russe.</p> <p>Lors de l'entrée en vigueur du mandat révisé du Comité, le 16 février 2022, le Règlement intérieur du Comité, tel qu'il figure à l'annexe III du document ECE/TRANS/294, est également entré en vigueur.</p> <p>À sa 109^e session (mai 2021), le WP.15 a étudié une comparaison entre son règlement intérieur et celui adopté par le Comité (ECE/TRANS/ WP.15/2021/2). Le WP.15 a conclu qu'il n'était pas nécessaire de modifier immédiatement son règlement intérieur. Voir le rapport ECE/TRANS/WP.15/253, par. 58. À sa trente-neuvième session (janvier 2022), le Comité de sécurité de l'ADN (WP.15/AC.2) a examiné et adopté son Règlement intérieur qui a été révisé à la quarantième session (août 2022) (voir ECE/TRANS/ WP.15/AC.2/80/Add.1/Rev.1).</p> <p>Le WP.11 a pris note du paragraphe 18 du rapport ECE/TRANS/294 du Comité, sur le règlement intérieur des groupes de travail. Afin de faire en sorte que les règles régissant la participation à ses sessions et l'adoption d'amendements correspondent à celles récemment adoptées pour le Comité, le WP.11 a demandé au secrétariat de faire pour la session suivante une comparaison entre le Règlement intérieur du Comité et le sien sur ces points. À sa soixante-dix-huitième session (mai 2022) et après avoir examiné la comparaison établie par le secrétariat, le Groupe de travail a estimé qu'il n'était pas nécessaire de modifier immédiatement son règlement intérieur. Les délégations qui souhaiteraient présenter des propositions d'amendement au règlement intérieur</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
4.4 Promouvoir la mise en application de la Stratégie	<p>pourraient le faire sur la base du Règlement intérieur du Comité.</p> <p>À sa soixante-sixième session (12-14 octobre 2022), le SC.3 a établi son nouveau Règlement intérieur (ECE/TRANS/SC.3/2022/14) et recommandé au adopté par le Comité de l'adopter à sa quatre-vingt-cinquième session. À sa soixante-septième session, le SC.3 est convenu que son Règlement intérieur était déjà harmonisé avec celui du Comité (ECE/TRANS/SC.3/2023/16).</p> <p>À sa soixante-cinquième session (octobre 2022), le WP.24 a établi son nouveau Règlement intérieur sur la base du dernier Règlement intérieur du Comité. Ce Règlement du WP.24 est soumis à la a été adopté par le Comité à sa quatre-vingt-cinquième session du Comité pour adoption.</p> <p>Voir la tâche 4.1 pour le bilan en ce qui concerne le SC.2 dans ce domaine.</p> <p>À sa 118^e session (octobre 2023), le SC.1 a examiné le projet de recommandations pour l'harmonisation de certaines dispositions des mandats des groupes de travail du CTI, en s'appuyant sur le document ECE/TRANS/SC.1/ 2023/6, qui comprend des recommandations présentant un intérêt pour son mandat et son Règlement intérieur. Le SC.1 a examiné le document du mandat jusqu'à l'article 1^{er} (par. 4, al. d)) du Règlement intérieur (chap. I), et y a apporté des modifications. Il a décidé de poursuivre l'examen de cette question à sa session suivante.</p>	<p>Les groupes de travail continueront à coordonner leur action et à organiser régulièrement des réunions pour que la Stratégie soit complètement appliquée et pour mettre leur action en conformité avec elle. Les présidents des groupes de travail et le Président du Comité pourraient tenir des réunions (virtuelles) pour</p>	<p>Le secrétariat du Comité et tous les secrétaires des groupes de travail</p>

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
4.5 Adapter la session annuelle du Comité si nécessaire	<p>travail de fournir, par l'intermédiaire de leur secrétariat, des renseignements à jour sur l'exécution de la Stratégie.</p> <p>L'ordre du jour du Comité a été adapté conformément aux priorités et au plan d'action définis dans le cadre de la Stratégie. Les points existants de l'ordre du jour ont été réorganisés compte tenu des priorités de la Stratégie et de nouveaux points ont été ajoutés.</p> <p>Voir aussi les tâches 5.18 et 5.19.</p>	<p>convenir d'activités ou de tâches communes.</p> <p>Continuer de réfléchir, avec le Bureau, aux modifications à apporter à l'organisation de la session du Comité pour mieux faciliter l'application de la Stratégie et la prise de décisions du Comité.</p>	Le secrétariat du Comité
4.6 Tenir des consultations et nouer des relations de coopération avec d'autres commissions régionales de l'ONU	<p>La Division des transports durables coopère activement avec d'autres commissions régionales de l'ONU. Le Directeur de la Division a fait connaître la Stratégie auprès de ses homologues d'autres commissions régionales et leur a proposé de mettre en place une coopération. La Division a associé d'autres commissions régionales à ses projets et initiatives. Toutes les commissions régionales ont participé au projet du Compte de l'ONU pour le développement sur l'élaboration d'indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables (WP.5) et à la création de l'Observatoire sur l'état du franchissement des frontières en raison de la COVID-19 (WP.30), ainsi qu'à des activités relatives à la sécurité routière, notamment à des études de performance en matière de sécurité routière. La CEE et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) collaborent également sur la question de la connectivité des transports entre l'Europe et l'Asie.</p> <p>La Division des transports durables de la CEE (WP.5) et la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO) œuvrent ensemble ont créé ensemble l'Observatoire international des infrastructures de transport (ITIO-GIS.org).</p> <p>La CEA, la CESAP et la CESAO ont participé à la quatre-vingt-troisième session du Comité. Dans le cadre du dialogue du Comité avec les commissions régionales de l'ONU sur les activités en cours relatives aux</p>	<p>Poursuivre et resserrer la collaboration avec d'autres commissions régionales de l'ONU.</p>	Le secrétariat du Comité, en collaboration avec les secrétariats des groupes de travail concernés

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>transports intérieurs, la CESAP a informé le Comité de ce qui se passait dans sa région dans ce domaine.</p>		
	<p>La CEA, la CEPALC, la CESAO et la CESAP ont participé à la quatre-vingt-quatrième session du Comité et ont informé celui-ci des activités de transport intérieur dans leurs régions respectives, conformément au point 11 d) de l'ordre du jour (ECE/TRANS/315).</p>		
	<p>Toutes les commissions régionales de l'ONU ont participé, à la aux 34^e, 35^e et 36^e sessions annuelles du WP.5 tenues en septembre 2021, 2022 et 2023, au débat sur un point permanent/récurrent de l'ordre du jour consacré à des consultations sur la connectivité interrégionales durable des transports. Le WP.5 s'est félicité de ces consultations, estimant qu'elles avaient contribué à l'application de la Stratégie du Comité et en particulier de ses dispositions concernant la connectivité interrégionale. Il a invité le secrétariat à continuer d'organiser et à faciliter de telles consultations sur des sujets ciblés d'intérêt interrégional, si possible en coopération avec les autres commissions régionales ainsi qu'avec d'autres organisations régionales et interrégionales et des représentants de projets pertinents. Les cinq commissions régionales de l'ONU ont ainsi participé à des consultations interrégionales thématiques sur la connectivité des transports (2021), sur l'électrification de la mobilité urbaine (2022) et sur la gestion des corridors de transport multimodal (2023).</p>		
	<p>Un atelier sur l'assurance transfrontière pour les véhicules à moteur a été organisé conjointement par la CEA, la CEE, la CEPALC, la CESAP et la CESAO, dans le cadre de la 117^e session du SC.1, le 19 octobre 2022. Les participants ont recommandé qu'un autre atelier soit organisé en 2023 afin de poursuivre Un atelier complémentaire a été organisé le 31 octobre 2023 afin que les participants puissent poursuivre l'échange d'expériences et de recenser les problèmes communs et les solutions potentielles pour renforcer</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	encore la coopération entre les systèmes de cartes d'assurance.		
	<p>Le 5 septembre 2022, un atelier interrégional sur les possibilités et les difficultés de l'électrification de la mobilité urbaine dans les domaines des transports, de l'énergie et de l'aménagement du territoire a été organisé dans le cadre du module d'activités du Groupe de travail consacré à la mobilité urbaine, au cyclisme et aux transports publics durables. À la CEE, l'atelier a été coorganisé par la Division des transports durables, la Division de l'énergie durable et la Section du logement et de l'aménagement du territoire. L'atelier a également été soutenu par les quatre autres commissions régionales de l'ONU : CESAP, CESAQ, CEA et CEPALC.</p>		
	<p>Les commissions régionales ont été invitées et ont participé aux exposés et ateliers régionaux de LearnITC, la plateforme d'apprentissage en ligne sur la connectivité des transports intérieurs et du commerce. Elles ont participé à des travaux complémentaires menés en Géorgie et en Albanie aux fins du renforcement des capacités liées à LearnITC.</p>		
5. Mesures tirées de la liste des priorités			
5.1 Assurer le service et l'administration des instruments juridiques	<p>Les groupes de travail et les comités d'administration assurent l'administration des instruments juridiques qui relèvent de leur compétence. Il s'agit pour les groupes de travail d'évaluer et de réviser ces instruments. Ainsi, à sa 154^e session, le WP.30 a entamé une évaluation des 17 instruments juridiques qui relèvent de sa compétence. Il est notamment étudié la possibilité de les modifier (voir ECE/TRANS/WP.30/308, par. 6, et ECE/TRANS/WP.30/2020/1).</p> <p>Le SC.2 continue à modifier et à mettre à jour l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) pour s'assurer qu'il est conforme aux prescriptions actuelles. Dans sa révision 4, qui vient d'être publiée, l'AGC s'accompagne désormais d'un document expliquant les avantages qu'il y a à en devenir Partie contractante et la</p>	<p>1. Continuer d'assurer l'administration des instruments juridiques et de les modifier au besoin. Il s'agit d'examiner ces instruments, de les évaluer et de proposer des mises à jour pour les actualiser, ainsi que de définir des stratégies pour encourager les membres existants à en reprendre l'application et favoriser l'adhésion de nouveaux membres.</p> <p>2. S'employer à obtenir de l'Assemblée générale ou de l'ECOSOC un mandat pour la traduction des documents relatifs aux instruments juridiques de portée mondiale</p>	<p>1. Les secrétaires des groupes de travail et des comités d'administration</p> <p>2. Le secrétariat du Comité</p> <p>3-4. Les secrétaires des groupes de travail et comités d'administration concernés</p>

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>procédure à suivre pour le devenir. D'autres amendements ont été proposés et certains sont même déjà entrés en vigueur. par la Géorgie et la Lituanie, ceux de la Géorgie étant déjà entrés en vigueur. Les travaux se poursuivent pour établir les À l'issue des activités du Groupe d'experts des nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs, la Belgique et la Pologne ont proposé des amendements à l'AGC afin de l'actualiser et le moderniser de manière qu'il porte aussi sur les gares de voyageurs (voir plus loin la tâche 5.4). En février 2023, le Comité a adopté son soixantième instrument juridique, à savoir les Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire (voir plus loin la tâche 5.6).</p>	<p>dans les six langues officielles de l'ONU.</p> <p>3. Poursuivre la collaboration nécessaire pour assurer la cohérence entre certains instruments juridiques.</p> <p>4. Continuer de formuler des recommandations sur l'application des instruments juridiques et étudier les moyens de renforcer le suivi de cette application.</p>	
	<p>Le WP.24 a adopté des amendements à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - En octobre 2020, à la suite des amendements proposés par l'Allemagne, l'Autriche, la Croatie, la Grèce et la Tchéquie ; - En octobre 2021, à la suite des amendements proposés par la Croatie, la Fédération de Russie, la Géorgie (à l'exception d'un amendement à C-E 99) et la Pologne. Les amendements proposés par la Géorgie et la Pologne renforceront la cohérence entre l'AGTC et l'AGC ; - En octobre 2022, à la suite des amendements proposés par le Danemark et la Lituanie (les spécificités des amendements adoptés figurent dans le rapport de la soixante-cinquième session) ; - En octobre 2023, à la suite des amendements proposés par l'Allemagne, le Danemark, le Kazakhstan, le Portugal et la Türkiye. <p>À sa soixante-quatrième session, en octobre 2021, le WP.24 a établi un mécanisme de suivi de l'application de la Convention. À cette fin, le WP.24 a décidé de créer, dans un système d'information géographique, un</p>		

<i>Tâches</i>	<i>État d'avancement</i>	<i>Prochaines étapes</i>	<i>Entité ou personne responsable au sein de la Division</i>
	<p>inventaire des lignes AGTC et des installations connexes permettant de contrôler les paramètres techniques obtenus par rapport à ceux définis dans l'AGTC.</p> <p>Le WP.29/AC.4 a facilité l'adoption d'amendements à l'Accord concernant le contrôle technique périodique des véhicules (Accord de 1997), comprenant diverses définitions et l'introduction d'éléments visant à améliorer encore les procédures de contrôle.</p> <p>À partir de sa 154^e session (février 2020), le WP.30 a commencé à examiner chacun des 17 instruments juridiques relevant de sa compétence, l'objectif étant d'évaluer la pertinence actuelle de chacun et ses possibilités d'extension (en cours).</p> <p>À sa 158^e session (octobre 2021), le WP.30 a confirmé que l'exercice en cours avait été utile, car il avait mis en évidence des problèmes dans l'application de divers instruments juridiques, lesquels avaient conduit à un examen de la pertinence de ces instruments au niveau national, et parfois même à des dénonciations. Bien qu'il eût été établi que certains instruments avaient perdu leur pertinence ou semblaient être dépassés par des instruments plus récents, élaborés sous l'égide des Nations Unies ou d'autres organisations internationales, telles que l'Organisation mondiale des douanes (OMD) notamment, le Groupe de travail a estimé que ces instruments devaient être conservés, sachant qu'ils avaient très bien pu servir de base à l'élaboration d'instruments plus récents et qu'ils restaient donc utiles. Dans le même temps, et exactement pour la même raison, le WP.30 a jugé qu'il n'était pas justifié et qu'il pouvait même être risqué de les modifier ou de les adapter aux réalités actuelles, car cela pourrait compromettre la construction de textes législatifs plus récents qui s'en inspiraient.</p> <p>Le WP.30 étant d'avis que l'exercice en cours devait être considéré comme achevé, il a prié le secrétariat d'en rendre compte au Comité des transports</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>intérieurs à sa session de février 2022 (ECE/TRANS/ WP.30/316 (projet), par. 8 et 9), ce qui a été fait.</p> <p>Le WP.29/AC.4 a travaillé sur un document-cadre définissant un modèle de conformité permanente des véhicules aux prescriptions en matière de sécurité et de respect de l'environnement. À sa 187^e session, le WP.29 a approuvé le document-cadre relatif à la conformité des véhicules pendant leur durée de vie (ECE/TRANS/WP.29/2022/145).</p> <p>Le SC.3 et le SC.3/WP.3 ont continué à collecter des informations sur l'application de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN). La mise à jour la plus récente (Révision 4) a été adoptée en 2017 et est entrée en vigueur en 2018. Au cours de la période 2018-2022, cinq modifications de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau de voies navigables E (Livre bleu) ont été adoptées. À sa soixante-septième session, le SC.3 a approuvé la quatrième édition révisée de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (« Livre bleu »). Les feuilles de route pour l'adhésion à l'AGN et pour l'acceptation et l'application de la résolution n° 40 ont été adoptées en 2018-2019.</p> <p>Le 23 juin 2021, un atelier sur la mise en place d'un cadre réglementaire international solide visant à accroître l'efficacité et la sécurité des transports par voie navigable s'est tenu lors de la cinquante-neuvième session du SC.3/WP.3. Les participants ont examiné les possibilités d'améliorer le cadre réglementaire international, de faciliter l'adhésion aux instruments juridiques et leur application, et d'accroître l'efficacité des conventions et accords internationaux relevant du Comité.</p> <p>Le 12 octobre 2022, dans le cadre de la soixante-sixième session du SC.3, celui-ci et le WP.24 ont organisé conjointement : a) un atelier sur le développement du transport de conteneurs par voies navigables, qui a</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>été axé sur la situation actuelle, les possibilités et les perspectives de développement du transport de conteneurs sur les voies navigables d'Europe de la région de la mer Caspienne et de Chine ; et b) une table ronde sur les moyens de faciliter l'harmonisation du Protocole sur le transport combiné par voie navigable avec l'AGTC et l'AGN. Parmi les sujets abordés figuraient les obstacles à l'adhésion aux instruments juridiques et à leur application, l'utilisation efficace des instruments de contrôle et l'harmonisation des deux instruments juridiques. Les participants ont convenu que la meilleure façon d'assurer l'harmonisation entre les instruments juridiques pourrait être une gestion ou un suivi conjoint du Protocole par le SC.3 et le WP.24. Les participants ont également recommandé au WP.24 d'appliquer le plan par étapes pour l'adhésion au Protocole établi par les deux secrétariats. Une résolution visant à faciliter le développement du transport de conteneurs par voie navigable a été convenue entre le SC.3 et le WP.24 et est soumise au Comité pour adoption a été adoptée par le Comité à sa quatre-vingt-cinquième session en tant que résolution n° 269.</p> <p>Dans le cadre des mesures destinées à faciliter la compréhension et l'application des instruments juridiques, les groupes de travail et les comités d'administration s'efforcent de faire en sorte que les instruments de portée mondiale soient disponibles dans les six langues officielles de l'ONU.</p> <p>Les groupes de travail et les comités d'administration travaillent ensemble afin d'assurer la cohérence nécessaire entre certains instruments juridiques, comme c'est le cas du WP.15 et du WP.29 pour le Règlement ONU n° 105 sur les véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses, ou du WP.15 et du WP.1 pour la signalisation routière relative aux marchandises dangereuses.</p> <p>Les groupes de travail concernés formulent des recommandations pour renforcer la mise en conformité des lois nationales avec les instruments</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>juridiques. Le WP.15 a par exemple recommandé l'harmonisation des lois nationales sur le transport des marchandises dangereuses avec l'ADR pour faciliter l'application effective de celui-ci et améliorer la sécurité routière. Il a encouragé le Comité à adopter cette recommandation.</p> <p>La résolution R.E.6 a été mise à jour par le WP.29/AC.4 avec l'ajout de dispositions relatives aux contrôles techniques routiers des véhicules utilitaires, qui exigent que ceux-ci soient bien entretenus en permanence, c'est-à-dire également dans les intervalles entre les contrôles obligatoires. Le WP.29/AC.4 a proposé un système d'évaluation des risques à l'intention des exploitants, basé sur les renseignements obtenus au cours des activités d'inspection.</p> <p>Comme convenu par le WP.15 à sa 109^e session (mai 2021), le secrétariat a établi une version révisée du plan par étapes pour l'adhésion à l'ADR et son application (ECE/TRANS/WP.15/2021/15). À sa 110^e session, le WP.15 a adopté la proposition de plan par étapes pour l'adhésion à l'ADR avec des modifications supplémentaires et demandé au secrétariat de la publier sous forme électronique.</p> <p>À sa quatre-vingt-quatrième session, le Comité a approuvé la demande du WP.15 de publier une version électronique du plan par étapes révisé et de le publier sur le site Web de la CEE.</p> <p>La version électronique du plan par étapes révisé a été publiée en anglais, en français et en russe et diffusée sur le site Web de la CEE en novembre 2022.</p> <p>Voir : https://unece.org/transport/publications/adr-road-map-accession-and-implementation.</p> <p>Le WP.15 continuera de collaborer avec le WP.1 et le WP.29 pour assurer la cohérence entre certains instruments juridiques.</p> <p>À sa 117^e 118^e session, le SC.1 a décidé de commencer commencé l'examen des 11 instruments juridiques qu'il administre en évaluant la pertinence</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>actuelle et future de chacun d'entre eux. Le SC.1 a décidé de continuer de suivre les 11 instruments juridiques relevant de sa compétence qui restent pertinents sous leur forme actuelle. Il a en outre estimé qu'il conviendrait d'évaluer de manière suivie la pertinence des cinq instruments juridiques les plus employés qui sont examinés à chaque session et, si besoin, celle des quatre qui sont moins utilisés et des deux qui ne sont pas encore entrés en vigueur à sa session suivante et demandé au secrétariat de préparer un exposé ou un document pour faciliter les débats. En outre, en ce qui concerne l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), le SC.1 a invité les représentants d'autres commissions régionales de l'ONU, notamment de la CESAP (117^e session) et de la CEA (118^e session) à fournir des informations sur leurs accords régionaux équivalents, une invitation qui s'inscrit dans la démarche du Groupe de travail consistant à se tenir informé des bonnes pratiques régionales et de leur éventuelle pertinence pour l'Accord.</p> <p>À sa quatre-vingt-sixième session, le WP.1 a décidé de collaborer avec le WP.5 et le WP.6 en vue d'assurer la cohérence entre certains instruments juridiques.</p>		
5.2 Modifier le mandat du Comité (en 2020)	Voir les informations relatives à la tâche 4.3.		Le secrétariat du Comité
5.3 Modifier les instruments juridiques auxquels l'adhésion est entravée par des obstacles géographiques ou procéduraux (d'ici à 2025)	<p>L'adjectif « européen » a été supprimé du titre de l'ADR. L'Accord était déjà ouvert à l'adhésion de tous les États Membres de l'ONU, mais cette modification pourrait faciliter l'adhésion de ceux pour lesquels la mention de l'adjectif « européen » pouvait être un obstacle. Elle est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2021.</p> <p>Accord de 1997 sur le contrôle technique périodique des véhicules : en 2019, la référence à l'Europe dans le préambule a été supprimée par un amendement, afin de souligner la portée mondiale de l'Accord.</p>	Recenser les instruments juridiques pour lesquels les obstacles géographiques ou procéduraux à l'adhésion pourraient être levés, de manière à les ouvrir à l'adhésion de tous les pays du monde, et introduire dans les plans d'action des mesures à prendre pour lever ces obstacles.	Les secrétariats des groupes de travail et comités d'administration

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>Le WP.1 a déjà rejeté de manière informelle les modifications des conditions d'adhésion aux Accords européens complétant les deux Conventions de 1968. Néanmoins, d'ici à 2025, il débattera à nouveau de la modification des clauses finales de ces instruments juridiques et d'autres.</p> <p>À sa 116^e session, le SC.1 a exprimé son soutien à une Partie contractante à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) souhaitant ouvrir l'Accord au niveau mondial et l'a encouragée à soumettre officiellement une proposition d'amendement à l'article 14 en ce sens. Aucune proposition d'amendement n'a encore été soumise. Le SC.1 et son groupe d'experts de l'AETR continueront à débattre de cette question lors de leurs sessions jusqu'à ce qu'une Partie contractante prenne l'initiative.</p> <p>À sa 114^e session (octobre 2019), le Le SC.1 a entamé des discussions visant à déterminer s'il serait approprié d'ouvrir l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) à l'adhésion d'États non membres de la CEE. À sa 118^e session (octobre 2023), le SC.1 a décidé de reporter sa décision à la session suivante. Il a prié le secrétariat de lui faire savoir, à cette même session, si des États non membres de la CEE avaient témoigné d'un intérêt pour l'adhésion à l'AGR. Pour faciliter la poursuite des débats, à la demande 117^e session du SC.1, le secrétariat invitera les représentants des autres commissions régionales leurs accords régionaux équivalents a invité la CESAP à présenter l'Accord intergouvernemental sur le réseau routier asiatique à la 117^e session du SC.1. Celui-ci a accueilli favorablement cet exposé et demandé au secrétariat d'inviter d'autres commissions régionales de l'ONU à présenter d'autres accords régionaux à sa session suivante. Le Président a également rappelé aux participants du SC.1 de consulter leurs capitales sur l'opportunité d'ouvrir l'AGR à l'adhésion d'États non membres de la CEE.</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.4 Examiner la relation entre les instruments juridiques existants et formuler des recommandations (d'ici à 2022)	<p>Une équipe spéciale interne a été créée et chargée d'examiner les différents instruments juridiques sous cet angle, mais aucune autre convention dont les barrières géographiques ou procédurales pourraient être levées pour l'ouvrir à une adhésion mondiale n'a été trouvée. En effet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ou bien les conventions étaient déjà de portée mondiale ; - Ou bien il s'agissait de protocoles à des conventions de portée mondiale, avec des dispositions régionales particulières s'appuyant sur les dispositions mondiales ; - Ou bien les textes avaient un objectif régional particulier, comme dans le cas d'accords relatifs aux infrastructures définissant un plan de développement du réseau régional ; - Ou encore le processus d'ouverture de l'instrument était examiné par le groupe de travail concerné (comme dans le cas de l'examen mené par le SC.1 à propos de l'AETR). <p>À sa soixante-quatrième session, le SC.3 a échangé des informations sur les effets de l'épidémie de COVID-19 sur la navigation intérieure. Il a jugé souhaitable de procéder à une évaluation des conventions et accords relevant de la CEE et des résolutions de la CEE dans le domaine du transport par voie navigable du point de vue de la préparation à des situations similaires.</p> <p>À sa soixante-cinquième session, le SC.3 a relevé que dans la Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure, la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et la Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure, le cas particulier des pandémies n'était pas explicitement prévu. En 2021-2022, le SC.3 et le SC.3/WP.3 ont été invités à réfléchir à des amendements à l'AGN et aux résolutions du SC.3 visant à renforcer la résilience du secteur aux situations de pandémie proposés par le secrétariat.</p>	Examiner la relation entre les instruments juridiques existants, regroupés par mode de transport (routier, ferroviaire, fluvial et intermodal), et formuler des recommandations. Si cela est nécessaire et jugé approprié soit à des fins stratégiques, soit en raison de la demande des entreprises, ces recommandations pourraient être formulées, adoptées et éventuellement appliquées plus rapidement.	Les secrétaires des groupes de travail

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>Une équipe spéciale interne a été créée et chargée d'examiner les différents instruments juridiques sous cet angle. Cette équipe a relevé un certain nombre de possibilités, de problèmes ou de risques liés à différentes conventions, comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, du 21 octobre 1982 – possibilité : dématérialisation ; - Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et commerciaux (1956) – possibilité : dématérialisation du carnet de passage en douane (CPD) ; - Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), du 19 janvier 1996 – risque : l'élaboration, par l'AIPCN, de nouveaux principes pour la classification des voies de navigation intérieures, pourrait avoir une incidence à l'avenir ; - Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure, du 15 février 1966 – possibilité : dématérialisation du certificat de jaugeage ; - Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, du 25 janvier 1965 – possibilité : dématérialisation des certificats d'immatriculation et des registres des bateaux ; - Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) – possibilité : les fruits et légumes frais ne sont pas concernés par l'Accord, de même que d'autres biens périssables importants comme les vaccins et les produits pharmaceutiques en général ; - Accords relatifs aux infrastructures – possibilité : mettre en place un mécanisme de suivi de l'application s'il n'existe pas encore ; - Convention relative à la circulation routière (1968) – lacune : règles pour la 		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>conduite automatisée (discussion en cours au sein du WP.1) ;</p> <p>- Convention relative à la signalisation routière (1968) – possibilité : informatisation de la Convention en ce qui concerne les panneaux, les signaux et les marquages (l'informatisation pour les panneaux est en cours mais pas encore achevée – elle dépend de la finalisation d'une proposition d'amendement – mais il n'y a pas encore eu d'informatisation pour les signaux et les marquages). La version électronique de la Convention relative à la sécurité routière (1968) devrait être achevée en 2024 (sous réserve de l'approbation des propositions d'amendements pertinentes et de la disponibilité continue des fonds extérieurs) ;</p> <p>- Protocole sur les marques routières (1973) – possibilité : informatisation du Protocole en ce qui concerne les marques routières ;</p> <p>- Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) (1985) – lacune : ne concerne ni les nœuds de transport ferroviaire de voyageurs (l'équivalent de l'AGTC pour les passagers), ni les paramètres techniques de signalisation, de services ou de sécurité (Le Groupe d'experts des nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs a été créé en 2021). Voir la tâche 5.1 ci-dessus. Le Groupe d'experts a achevé ses travaux dans ce domaine et la Belgique et la Pologne ont soumis des propositions d'amendements visant à remédier à cette lacune aux Parties contractantes pour examen à la soixante-dix-septième session du SC.2.</p> <p>Sachant que les possibilités, les risques ou les lacunes sont propres à chaque instrument, le Comité, à sa quatre-vingt-quatrième session (février 2022), a invité ses différents groupes de travail à s'employer, si nécessaire, à exploiter les possibilités, combler les lacunes ou prévenir les risques, lorsque de tels travaux n'ont pas encore été entrepris.</p> <p>À cet égard :</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.5 Déterminer le besoin éventuel d'instruments juridiques supplémentaires	<p>- À sa 117^e session, le SC.1 a demandé au secrétariat de l'aider à élaborer une enquête à envoyer aux Parties contractantes à l'AGR afin d'obtenir des informations sur l'état d'avancement de son application sur leur territoire. À sa 118^e session, le SC.1 a examiné la proposition d'enquête et a prié le secrétariat de la distribuer auprès des Parties contractantes à l'AGR ;</p> <p>- À sa ses soixante-cinquième et soixante-sixième sessions, le WP.24 a examiné les progrès accomplis dans l'élaboration d'un suivi de l'application dans un environnement de système d'information géographique ;</p> <p>- Un amendement a été apporté à la Convention de 1968 sur la circulation routière concernant certains aspects liés à la conduite automatisée ;</p> <p>- Le WP.1 travaille sur la version électronique de la Convention de 1968 sur la signalisation routière, qui devrait être achevée en 2023 (sous réserve de l'acceptation des propositions d'amendement pertinentes et de la pérennité du financement externe) ;</p> <p>- Le WP.1 n'a pas prévu jusqu'à présent de lancer la création d'une version électronique du Protocole sur les marques routières ;</p> <p>- Le SC.2 poursuit les travaux sur les plateformes de voyageurs. Il a approuvé la création de règles types pour le marquage permanent du matériel roulant ferroviaire (voir ci-après la tâche 5.6), adoptées par le Comité en 2023.</p> <p>Au titre de cette priorité, il est débattu de la nécessité d'adopter des instruments juridiques à l'appui des instruments existants. Des instruments relatifs à la facilitation de l'octroi de visas aux conducteurs professionnels et à la facilitation du franchissement des frontières dans des situations extraordinaires, telles que les pandémies, sont notamment envisagés.</p> <p>Le SC.2 a pris l'initiative de créer le Groupe d'experts des nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs (approuvée par le Comité en 2021) dans le but de déterminer s'il est possible de</p>	Poursuivre les débats sur la base des résultats de l'analyse menée au titre de la tâche 5.4.	Les secrétaires des groupes de travail concernés

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>créer un instrument juridique qui permettrait de faciliter encore le transfert modal des voyageurs vers le rail.</p>		
	<p>Le Groupe d'experts des nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs poursuit ses travaux. Il a décidé d'établir des propositions d' Les Parties contractantes ont apporté des amendements à l'AGC afin de l'actualiser et de le moderniser de manière à ce qu'il englobe les gares de voyageurs (nœuds). Le Groupe d'experts a entrepris d'établir un amendement à l'AGC qui sera proposé par des Parties contractantes. Les règles types ont également contribué à cette modernisation (voir tâche 5.6 ci-dessous).</p>		
	<p>Face à la pandémie de COVID-19 et à ses effets sur le transport international, le groupe consultatif pluridisciplinaire informel des réactions à la crise de la COVID-19 dans le domaine des transports a été créé sous les auspices du WP.5, pour donner suite à la demande formulée par le Comité à sa session de 2020 que soient menées les recherches nécessaires sur les dispositions des cadres existants et les nouveaux domaines de travail requis pour promouvoir la coopération entre les autorités chargées des transports dans le domaine de la lutte contre les effets des situations d'urgence de nature transnationale, y compris les épidémies et les pandémies. En 2020, deux sessions virtuelles ont été organisées, le 9 juin et le 8 septembre, rassemblant des fonctionnaires des ministères des transports, de l'économie et de la santé ainsi que des comités douaniers, issus de plus de 40 pays de la région de la CEE. Les apports de ces réunions du groupe consultatif ont été inclus dans un rapport complet qui a été soumis au Comité à sa quatre-vingt-troisième session (ECE/TRANS/2021/4). Le Comité a prolongé les travaux du groupe consultatif d'une année supplémentaire, jusqu'en février 2022, en demandant que soit renforcée la coopération entre les groupes de travail et entre le Comité et d'autres institutions spécialisées des Nations Unies. À cette fin, une troisième</p>		

<i>Tâches</i>	<i>État d'avancement</i>	<i>Prochaines étapes</i>	<i>Entité ou personne responsable au sein de la Division</i>
	<p>session virtuelle a été organisée en juin 2021 avec la participation de l'OACI et de l'OMI. Les délibérations ont été axées sur la recherche de points communs et des enseignements tirés de la façon dont les (sous-)secteurs du transport maritime, aérien et terrestre ont vécu la pandémie de COVID-19 et comment ils ont fait face aux nombreux défis. Cette troisième session du groupe consultatif a été enrichie par la participation de plusieurs présidents et vice-présidents de groupes de travail spécialisés dans un mode de transport, notamment le SC.3 et le WP.24, ce qui a rendu possible une longue série d'échanges intersectoriels. Des recommandations et propositions ont été introduites dans une version révisée du document ECE/TRANS/ WP.5/2020/10 (Rev.1) pour examen par le WP.5 à sa trente-quatrième session, en septembre 2021. Le WP.5 a pris note des recommandations en vue d'une éventuelle action ultérieure et demandé au secrétariat d'établir un document officiel regroupant les recommandations formulées jusqu'alors ainsi qu'une proposition de plan d'action pour leur application, et d'élaborer pour la session suivante du Comité une note de cadrage en vue d'un échange d'informations supplémentaire et une éventuelle planification des interventions d'urgence pour le rail, la route et les voies navigables intérieures. Le WP.5 a également demandé au secrétariat d'aider à mieux faire connaître l'importance du rôle que jouent les travailleurs du secteur des transports, qui assurent le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement en cas de pandémie ou d'autre situation d'urgence, et à obtenir pour eux un accès prioritaire aux systèmes de santé. À la session marquant son soixante-quinzième anniversaire, en février 2022, le Comité a accueilli favorablement les recommandations concernant d'éventuelles mesures supplémentaires et adopté la proposition de plan d'action pour leur application présentée dans le document ECE/TRANS/2022/19. En particulier, il a accueilli favorablement la note de réflexion du secrétariat sur les</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>plans d'urgence pour les transports ferroviaire, routier, fluvial et intermodal, et il a demandé au secrétariat de présenter ces propositions aux groupes de travail spécialisés dans les différents modes (SC.1, SC.2, SC.3/WP.3 et WP.24) pour examen et éventuellement pour approfondissement.</p> <p>À la trente-cinquième session du WP.5, le secrétariat a invité le Groupe de travail à examiner le document ECE/TRANS/WP.5/2022/4 (version révisée du document ECE/TRANS/2022/19) et à donner des indications sur les nouvelles mesures à prendre pour améliorer la résilience du secteur des transports intérieurs et sa préparation aux futures pandémies et situations d'urgence internationales. À cet égard, le secrétariat a invité les pays désireux de renforcer leurs systèmes de gestion des situations d'urgence dans le secteur des transports internationaux à envisager de participer à un projet expérimental financé par des fonds extrabudgétaires et intitulé « Construire des réseaux d'infrastructures de transport résilients, capables de s'adapter au climat et économiquement viables ».</p> <p>Le WP.5 a pris connaissance avec intérêt du document ECE/TRANS/WP.5/2022/4, établi par le secrétariat, et s'est félicité du fait que le plan d'action proposé pour l'application, par les groupes de travail spécialisés par mode, des recommandations formulées par le groupe consultatif pluridisciplinaire informel des réactions du secteur des transports à la crise de la COVID-19 avait été adopté par le Comité à sa session de février 2022 ; il a demandé au secrétariat de contrôler l'application du plan d'action avec ces groupes de travail. Le WP.5 a également accueilli favorablement la proposition du secrétariat invitant les pays intéressés à participer, sur la base du volontariat, à un projet expérimental visant à mettre au point un système international de gestion des situations d'urgence pour la route, le rail ou les voies navigables intérieures sur un segment déterminé d'un couloir de transport. La préparation aux situations d'urgence fait désormais</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
<p>5.6 Achever l'élaboration de trois nouveaux instruments juridiques</p> <p>Étudier la possibilité d'élaborer de nouveaux instruments juridiques (à partir de 2020)</p>	<p>partie intégrante du programme de travail du nouveau Comité de coordination pour le corridor transcaspien et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul, qui se réunit périodiquement depuis décembre 2022 sous la forme d'un groupe informel des amis de la présidence du WP.5.</p> <p>L'ADR prévoit déjà la reconnaissance mutuelle des accords et des certificats et les accords multilatéraux ont prouvé leur efficacité dans des circonstances extraordinaires telles que la pandémie de COVID-19.</p> <p>Une équipe spéciale interne a été créée et chargée d'examiner les différents instruments juridiques sous cet angle. Un remue-méninges sera organisé afin de découvrir s'il y a des domaines ou des questions, autres que ceux qui sont déjà prévus par le mandat d'un groupe de travail, pour lesquels des instruments juridiques pourraient être élaborés au bénéfice des pays et pour aider au développement durable du secteur des transports.</p> <p>Le Comité a adopté la Convention sur le transport ferroviaire de voyageurs en février 2019. Les travaux relatifs à l'uniformisation du droit ferroviaire au sein du Groupe d'experts de l'uniformisation du droit ferroviaire ont abouti à l'élaboration d'un projet de convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises. Cependant, le Groupe n'est pas parvenu à un consensus pour la mise au point définitive de cette convention. Par conséquent, le SC.2 a tenu des consultations sur l'uniformisation du droit ferroviaire entre ses soixante-quinzième et soixante-seizième sessions et, à cette dernière (novembre 2022), il a décidé de travailler en 2023 à la mise au point définitive de la Convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises dans le cadre d'un système de conventions ferroviaires uniformisées. Un projet de dispositions a été élaboré pour</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Poursuivre et achever l'élaboration de la législation ferroviaire uniformisée et de l'accord OmniBus. 2. Organiser une séance de réflexion sur l'élaboration de nouveaux instruments juridiques relatifs aux transports intérieurs. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le secrétaire du SC.1 (en collaboration avec le Président du SC.1) et le secrétaire du SC.2/GEURL 2. Les secrétaires des groupes de travail concernés, avec la participation du secrétariat du Comité

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>examen à la soixante-dix-septième session du SC.2.</p>		
	<p>À sa 114^e session, en octobre 2019, le SC.1 a repris ses discussions sur le projet d'accord OmniBus et progressé sur un certain nombre de questions en suspens. En raison des perturbations des processus de travail habituels découlant de la pandémie de COVID-19 en 2020, les réunions informelles prévues avec la Fédération de Russie, la Suisse et la Türkiye pour régler les questions encore en suspens n'ont pas eu lieu. En novembre 2020, la Suisse et la Türkiye, par des communications distinctes, ont informé le secrétariat qu'elles ne poursuivraient pas leurs discussions sur le projet d'accord. Compte tenu de faits énoncés ci-dessus ainsi que des difficultés suscitées par la pandémie de COVID-19 pour les services de transport de passagers, le SC.1 a décidé (à sa 116^e session) de maintenir ce point à son ordre du jour, mais de suspendre les débats sur ce sujet en attendant le complet rétablissement du secteur des transports (c'est-à-dire en 2023 ou 2024).</p>		
	<p>À sa soixante-seizième session, le Groupe de travail des transports par chemin de fer a convenu de la création de règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire. Leur adoption sera discutée Elles ont été adoptées par le Comité des transports intérieurs en février 2023. Si elles étaient adoptées, ces Règles deviendraient et sont devenues le soixantième instrument juridique administré par le Comité. Cet instrument revêt en outre un caractère général, puisqu'il peut s'appliquer à d'autres régions que celle de la CEE. Il serait alors nécessaire de mettre sur pied un Un nouveau comité de révision est chargé d'assurer leur actualisation.</p>		
	<p>Le WP.1 réfléchit à l'élaboration d'un nouvel instrument juridique sur la</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	conduite automatisée (voir aussi la tâche 5.17).		
	Les débats sur l'élaboration de nouveaux instruments juridiques devraient se poursuivre.		
5.7 Établir un plan global de renforcement des capacités (en 2020)	Le plan d'action du Comité pour le renforcement des capacités (2020-2025), tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/2020/18, a été adopté par le Comité à sa quatre-vingt-deuxième session (février 2020).	Appliquer le plan d'action pour le renforcement des capacités sous réserve de la disponibilité de ressources.	Le Conseiller régional, avec la participation de tous les membres de la Division
5.8 Adapter et mettre à jour les supports de formation existants (à partir de 2020)	Le projet du Compte de l'ONU pour le développement sur la création d'une plateforme d'apprentissage en ligne a été approuvé. L'objectif de ce projet est d'examiner, de mettre à jour et d'intégrer, selon qu'il conviendra, les supports de formation sur les instruments juridiques de l'ONU dans le domaine des transports intérieurs, de créer de nouveaux supports pour la plateforme d'apprentissage en ligne et de tester la plateforme dans les pays bénéficiaires.	1. Exécuter le projet. 2. Adapter et mettre à jour les supports de formation existants.	1. Le fonctionnaire responsable, avec le soutien de tous les membres de la Division 2. Tous les membres de la Division, coordonnés par le Conseiller régional
	La plateforme d'apprentissage LearnITC a été lancée au début du mois de septembre 2022. Elle est accessible à l'adresse suivante : https://learnitc.unece.org/ . À ce jour, plus de 150 500 cours ont été commencés par des participants issus de plus de 20 70 pays du monde entier. Des activités complémentaires portant sur le renforcement des capacités en matière de développement durable ont été lancées et se poursuivront au premier semestre 2024.		
5.9 Élaborer de nouveaux supports de formation, de nouvelles normes et de nouveaux critères de compétence (à partir de 2022)	Sous réserve de la disponibilité de fonds extrabudgétaires, de nouveaux supports de formation seront élaborés et mis en ligne sur la plateforme LearnITC. De nouvelles normes et de nouveaux critères de compétence seront aussi élaborés par les groupes de travail sous la forme de manuels, d'amendements à des instruments juridiques existants ou à de nouveaux instruments.	1. Lancer des projets sous réserve de la disponibilité de fonds extrabudgétaires. 2. Poursuivre l'élaboration de manuels, de normes et de critères de compétence au sein des groupes de travail.	1. Le personnel de la Division, avec le soutien du Conseiller régional 2. Les secrétaires des groupes de travail
	Le WP.24 a rédigé et publié le Manuel pour l'élaboration de plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique (on		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.10 Mettre au point des cours (à partir de 2019)	<p>trouvera plus d'informations au titre de la tâche 5.20).</p> <p>Les informations sur les effets de la pandémie de COVID-19 sur la navigation intérieure recueillies par le SC.3 et le SC.3/WP.3 ont été transmises et reflétées dans la publication « Intermodal Transport in the Age of COVID-19: Practices, Initiatives and Responses ».</p> <p>À sa soixante-sixième session, le SC.3 a approuvé le Glossaire du transport par voie navigable et demandé au secrétariat de le publier en tant que publication trilingue. À sa soixante-septième session, il a approuvé la deuxième version révisée des Directives concernant la résolution n° 40.</p>	<p>Débattre de la conclusion d'accords de partenariat aux fins de l'élaboration et de la mise en place de cours, sous réserve de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.</p>	<p>Le Conseiller régional, avec le soutien du secrétariat du Comité et des secrétaires des groupes de travail concernés</p>
5.11 Mettre au point des indicateurs (à partir de 2019)	<p>Des programmes de cours seront partiellement mis au point dans le cadre du projet du Compte de l'ONU pour le développement (voir la tâche 5.8).</p> <p>En 2021-2022, une formation en ligne pour le certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n° 40) a été élaborée pour la plateforme LearnITC.</p> <p>En 2021 et 2022, un cours sur la Convention TIR et sur le système eTIR a été élaboré pour la plateforme LearnITC.</p> <p>En 2022, les cours suivants ont été élaborés et mis en ligne sur LearnITC :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un cours sur le développement du transport de marchandises et de la logistique dans un contexte durable ; - Un cours sur l'ADR ; - Un cours sur l'Accord de 1958 ; - Un cours sur les systèmes de transport intelligents. <p>D'autres cours ont été élaborés et parachevés en 2023.</p>	<p>Achever le projet SITCIN et promouvoir et diffuser les indicateurs, en coordination avec le Comité et conformément à ses décisions, pour en assurer une large utilisation.</p>	<p>Le secrétaire du WP.5</p>

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.12 Continuer d'élargir la participation aux travaux du WP.1 et du WP.29 à l'échelle mondiale, et d'accroître la coopération entre ces deux groupes de travail	<p>été mené à bien. Un ensemble de 215 indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables a été élaboré dans le cadre du projet. Cet ensemble constitue un outil permettant aux pays d'évaluer leur degré de connectivité extérieure en termes de transport, de logistique, d'interopérabilité, de franchissement des frontières et de processus commerciaux.</p> <p>En octobre 2022, dans le cadre du programme de travail du WP.5, la CEE a publié « Sustainable Inland Transport Connectivity Indicators (SITCIN) – Understanding the performance of road, rail, inland waterway, and inter-modal transport systems » (Indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables – Appréhender la performance des systèmes de transport routier, ferroviaire, fluvial et intermodal). Les versions française et russe ont été publiées au cours de l'été 2023. Parallèlement, un tableau de bord multilingue à l'intention des utilisateurs des indicateurs et une formation ont également été mis en ligne sur le site Web SITCIN.org.</p> <p>Le WP.1 et le WP.29 coopèrent et échangent des vues en permanence dans le cadre de sessions communes, qu'ils organisent régulièrement, et de l'élaboration de produits communs, tel que des dispositions communes sur la conduite automatisée.</p> <p>Le WP.1, puis le WP.29, ont proposé d'élargir leurs échanges afin d'intensifier leur collaboration.</p> <p>Le Président du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) assiste aux sessions du WP.1 pour y présenter des informations sur les travaux en cours et sur l'évolution de la réglementation qu'il était prévu d'adopter compte tenu des progrès des technologies automobiles installées à bord des véhicules.</p> <p>Le WP.1 a proposé au Président du GRVA d'organiser (avec le GRVA ou le WP.29) une manifestation conjointe en 2022 afin de permettre aux acteurs de la sécurité routière d'échanger des points de vue et des expériences sur les rapides</p>	Continuer de collaborer étroitement.	Les secrétaires du WP.1 et du WP.29

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.13 Mettre à jour la base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA) et l'héberger sur le site de la CEE (à partir de 2022)	<p>avancées technologiques des dernières années. Le GRVA a examiné et approuvé la proposition en septembre 2021. L'organisation de la réunion conjointe a été reportée. Le WP.1 continuera de réfléchir aux événements et activités qui pourraient être organisés afin de renforcer la collaboration avec le WP.29. Le WP.29 a élaboré un document-cadre destiné à organiser la collaboration avec le WP.1, dans lequel il propose des mécanismes visant à structurer et à appuyer cette collaboration en ce qui concerne les systèmes de conduite automatisée.</p> <p>La DETA est opérationnelle depuis le début de l'année 2020. Elle est actuellement hébergée par l'Allemagne à titre de contribution en nature. Deux modules supplémentaires (l'identifiant unique et la déclaration de conformité) sont en cours d'élaboration et sont financés par des contributions en nature de parties prenantes non gouvernementales (Comité international de l'inspection technique automobile, Organisation internationale des constructeurs d'automobiles et Association européenne des fournisseurs de l'automobile).</p> <p>Jusqu'à présent, la Cinquième Commission n'a pas approuvé le financement de l'hébergement de la DETA sur le site de la CEE au titre du budget ordinaire.</p>	Poursuivre les efforts pour tenir la DETA à jour et l'héberger sur le site de la CEE.	Le secrétaire du WP.29
5.14 Promouvoir l'adhésion à l'e-CMR et sa mise en application (à partir de 2019)	<p>À sa 114^e session (octobre 2019), le SC.1 a créé un groupe informel d'experts de l'e-CMR et l'a chargé d'établir, avec le soutien du secrétariat et en vue de sa présentation à une session ultérieure du Comité, un document détaillant les activités de recherche et autres mesures nécessaires ou recommandées pour mettre en application l'e-CMR. Le document a été achevé et soumis à la 116^e session du SC.1. Le SC.1 a pris note des informations et des conclusions fournies dans le document, qu'il a soumis au Comité à sa quatre-vingt-quatrième session. Le SC.1 a également décidé de créer officiellement un groupe d'experts de la mise en œuvre de la procédure</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Poursuivre la mise en application de l'e-CMR. 2. Exécuter le projet e-CMR dans les pays mentionnés grâce au financement de la BID et promouvoir l'adhésion de ces pays à l'e-CMR. 	1-2. Le secrétaire du SC.1

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.15 Développer progressivement le système eTIR pour qu'il puisse éventuellement être complètement en	<p>e-CMR pour une durée de deux ans (2022 et 2023) afin de débattre et, si possible, d'établir les dispositions de l'article 5 du Protocole additionnel à la CMR. Le CTI et le Comité exécutif ont approuvé la création de ce groupe d'experts (respectivement en février et mai 2022). Le GE.22 s'est réuni trois fois en 2022. Il a adopté un programme de travail et bien avancé dans la hiérarchisation de ses objectifs, en se concentrant sur l'analyse des dispositions de l'article 5 et des principales dispositions de la Convention CMR qui devraient être transposées dans un environnement électronique, l'objectif principal étant la mise au point de l'architecture de haut niveau du futur système eCMR et de ses spécifications fonctionnelles. Le Groupe s'est réuni trois fois en 2023 et a mis la dernière main à son rapport. Il a prié le SC.1 et le Comité de bien vouloir proroger son mandat afin qu'il puisse mener à bien son plan de travail.</p> <p>Le SC.1 a accepté d'accorder au GE.22 un délai supplémentaire de deux ans pour lui permettre d'achever ses travaux au titre de son mandat actuel, notamment d'élaborer des spécifications techniques (si le temps dont il dispose le permet), et de faire rapport au SC.1 à sa 120^e session, en octobre 2025.</p> <p>Le projet de la Banque islamique de développement a été finalisé et un rapport a été établi qui : a) résume les points de vue et les besoins des 10 États membres de la région de l'Organisation de coopération économique pour le futur système eCMR ; et b) décrit les spécifications fonctionnelles du futur système eCMR sur la base des besoins des États membres de cette région, qui sera soumis au groupe d'experts de l'opérationnalisation de l'eCMR pour examen.</p>	1. Veiller à ce que la nouvelle annexe 11 entre en vigueur en 2021 – fait (voir la colonne « État d'avancement ») .	1-4. Le WP.30 et le secrétariat TIR

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
place d'ici à 2023, sous réserve de l'entrée en vigueur de la nouvelle annexe 11 de la Convention TIR	<p>annexe est entrée en vigueur le 25 mai 2021. La version 4.3 des spécifications conceptuelles, fonctionnelles et techniques eTIR a été adoptée par l'Organe de mise en œuvre technique à sa première session (janvier 2022) et par l'AC.2 à sa soixante-dix-septième session (février 2022).</p> <p>Cela a donné une base juridique et technique complète aux pays qui souhaitaient appliquer le système eTIR en 2022.</p> <p>L'Azerbaïdjan, la Géorgie, le Pakistan, l'Ouzbékistan et la Tunisie et la Türkiye ont achevé l'interconnexion de leurs systèmes douaniers nationaux avec le système international eTIR dans l'attente de l'exécution et ont, à l'exception de la Tunisie, mené des essais de conformité qui ont déjà été lancés. L'Iran (République islamique d'), le Kazakhstan, le Kirghizstan et le Tadjikistan ont lancé des projets d'interconnexion. L'Arménie et la Türkiye ont mené à bien l'analyse de leurs besoins.</p> <p>Pour le compte de ses 27 États membres, la Commission européenne a terminé une validation de principe visant à interconnecter le Nouveau Système de transit informatisé (NSTI) de l'Union européenne avec le système international eTIR.</p> <p>La CEE et l'IRU ont signé un mémorandum d'accord le 22 novembre 2021 en vue d'appliquer la Convention TIR, et plus particulièrement son annexe 11, en assurant l'interconnexion des systèmes de l'IRU avec le système international eTIR.</p> <p>Plusieurs activités sont organisées en dehors de la région de la CEE afin de promouvoir l'adhésion à la Convention TIR et l'utilisation du système international eTIR (Maroc, juin 2022, pour 16 pays subsahariens et Djibouti, décembre 2022, pour les huit États membres de l'Autorité intergouvernementale pour le développement). En outre, en juin 2023, un atelier réunissant les amis de la présidence de la Commission de contrôle TIR (TIRExB), auquel</p>	<p>2. Encourager les Parties contractantes à la Convention TIR à connecter leurs systèmes douaniers nationaux au système international eTIR en 2020 et 2021.</p> <p>3. Promouvoir la connexion du Nouveau système de transit informatisé (NSTI) avec le système international eTIR de la manière la plus efficace et efficiente.</p> <p>4. Promouvoir l'application du système international eTIR afin d'étendre le système TIR à davantage de transports, notamment au transport intermodal ou au transport de marchandises achetées en ligne.</p>	

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.16 Recenser les nouvelles technologies concernant le rail, la route, la mobilité routière, la navigation intérieure, la logistique et le transport intermodal, et encourager et faciliter leur introduction jusqu'en 2030	<p>étaient conviées toutes les autorités douanières et associations nationales des pays d'Asie centrale, a eu lieu à Samarcande (Ouzbékistan).</p> <p>L'Observatoire international des infrastructures de transport (OIIT) a été mis au point sur la base d'un système d'information géographique (SIG), sous la supervision du WP.5 et dans le cadre d'un projet financé par la BID. Les principaux objectifs de l'Observatoire sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prendre en compte et intégrer toutes les informations et données générées par la Division (infrastructures de transport, couloirs de transport, projets, etc.), y compris toutes celles qui ont trait aux projets d'infrastructures de transport (Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie (LTEA), Autoroute transeuropéenne (TEM), Chemin de fer transeuropéen (TER), etc.), aux accords (Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), etc.) et aux rapports des groupes d'experts (adaptation aux changements climatiques et évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport) ; - Servir d'outil électronique de connectivité régionale et associer ainsi toutes les initiatives relatives à des corridors ou à des réseaux de transport, en particulier les initiatives Europe-Asie (couloir Europe-Caucase-Asie et Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale), mais pas seulement (CESAO) ; - Jouer le rôle d'une bourse virtuelle pour le financement de projets et de services nationaux, régionaux et interrégionaux relatifs aux infrastructures de transport. <p>À sa trente-quatrième session, le WP.5 a invité les parties prenantes intéressées (y compris les gouvernements et les banques multilatérales de développement) à participer à une phase de mise à l'essai de l'OIIT. Il a invité le secrétariat à fournir l'assistance nécessaire aux représentants de</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sous réserve de l'accord du Comité, poursuivre les travaux visant à faire de l'Observatoire l'outil d'intégration des travaux du Comité et de la Division dans le domaine de la connectivité, de promotion de la connectivité interrégionale et de facilitation du financement de nouveaux projets d'infrastructures de transport. 2. Mettre à jour l'outil AGC/AGTC pour les paramètres d'infrastructure. 3. Continuer de suivre et de soutenir les progrès techniques et technologiques des transports routier, ferroviaire, fluvial et intermodal. 4. Œuvrer à la numérisation du code CTU. 5. Poursuivre les travaux relatifs à la télématique dans le cadre de la Réunion commune RID/ADR/ADN. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le secrétaire du WP.5 2. Les secrétaires du SC.2 et du WP.24 3. Les secrétaires du SC.1, du SC.2, du SC.3, du WP.5 et du WP.24 4. Le secrétaire du WP.24 5. Le secrétaire du WP.15/AC.1

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>gouvernements et d'autres parties prenantes pour mettre le système à l'essai, notamment en mettant à disposition des comptes dédiés aux essais. Il a demandé également au secrétariat de lui communiquer, ainsi qu'au Bureau du Comité, des informations sur l'évolution de l'OIIT et les résultats des essais une fois que ceux-ci auraient été menés à terme.</p>		
	<p>À sa trente-cinquième session annuelle, en septembre 2022, le WP.5 s'est félicité de l'achèvement de la plateforme après plusieurs années d'efforts combinés de la CEE, de la BID, de la CESAIO, du Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO) et de l'ECO, et a appelé les États qui ne l'avaient pas encore fait à désigner des points de contact nationaux et à commencer à étudier ses fonctionnalités, à faire part de leur expérience d'utilisateurs et à commencer à l'alimenter avec de nouvelles données géocodées.</p>		
	<p>Le SC.2 envisage la mise en place d' mis sur pied un observatoire de l'innovation ferroviaire pour suivre les principales innovations du secteur.</p>		
	<p>Les groupes de travail concernés réfléchissent aux moyens d'accélérer la mise en place des réseaux électroniques et des installations prévues dans les accords relatifs aux infrastructures via la plateforme SIG, comme le fait par exemple le WP.24 pour l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC).</p>		
	<p>L'outil commun AGC/AGTC pour les paramètres d'infrastructure a été achevé avec succès. Il permet aux États membres de comprendre les paramètres de ces réseaux. Le WP.24 travaille à l'établissement dans le SIG d'un inventaire des lignes AGTC et des installations connexes. Cet inventaire devrait être constitué, si possible, d'ici octobre 2023.</p>		
	<p>Dans le cadre de sa série consacrée aux tendances et à l'économie des transports sur la période 2018-2019, le WP.5 a fait</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	paraître une publication sur la mobilité en tant que service.		
	<p>Le WP.24 débat régulièrement des mesures techniques et organisationnelles nécessaires à l'optimisation du transport intermodal de marchandises et de la logistique. Dans le cadre de sa soixante-cinquième session, le WP.24 a examiné la numérisation des informations et des documents dans le transport intermodal et le rôle de l'automatisation dans le transport de marchandises et la logistique. Il a décidé d'élaborer un manuel sur l'automatisation dans le transport de marchandises et la logistique. Le plan de ce manuel a été approuvé à la soixante-sixième session, tenue en octobre 2023. Le manuel devrait être soumis pour examen à la soixante-septième session, qui se tiendra en 2024.</p>		
	<p>Le WP.24 s'emploie à numériser le Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (code CTU) dans le but de prodiguer au moyen d'une application mobile des conseils pratiques pour le chargement sûr et sécurisé des cargaisons.</p>		
	<p>La question de la télématique appliquée au transport de marchandises dangereuses est étudiée par la Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (RID/ADR/ADN). Les Lignes directrices sur le recours à l'échange électronique de données aux fins de la mise en conformité avec les prescriptions des Règlements RID/ADR/ADN en matière de documentation ont été adoptées et publiées sur le site Web de la CEE² à la demande de la Réunion commune RID/ADR/ADN. À cet égard, les travaux consacrés à l'élaboration de services Web, d'interfaces et d'une architecture de communication facilitant le transfert de données se poursuivent.</p>		
	<p>Par l'intermédiaire de ses groupes de travail subsidiaires, le WP.29 s'efforce de recenser de nouvelles technologies</p>		

² https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adr/guidelines/ADR_Guidelines_Telematics_f.pdf.

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>exploitables dans les véhicules à roues et d'en faciliter l'adoption en harmonisant les prescriptions techniques, en assurant la gestion de son écosystème relatif à l'homologation de type et à la reconnaissance mutuelle des certificats, et en soutenant les activités de réglementation des pays qui appliquent des procédures d'autocertification. Il supervise également les activités du groupe de travail informel des systèmes de transport intelligents. À cet égard, il se concentre sur l'intégration des véhicules dans leur environnement intelligent et suit l'évolution technique dans les secteurs en lien avec les véhicules à roues. Le WP.29 a établi une équipe spéciale de la communication entre véhicules, relevant du groupe de travail informel des systèmes de transport intelligents, chargée d'analyser plus en profondeur le rôle que pourrait jouer le WP.29 dans la communication entre véhicules.</p>		
	<p>Le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA), qui relève du WP.29, est le principal organe chargé d'étudier l'introduction de technologies de pointe et d'innovations dans les véhicules à roues. Il travaille dans un environnement en rapide mutation, celui des technologies qui vont selon toute vraisemblance entrer sur le marché, en se concentrant sur celles qui concernent la sûreté, la sécurité et la connectivité.</p>		
	<p>Le GRVA s'est penché sur la question de l'intelligence artificielle, en réfléchissant à des définitions pertinentes pour la conduite automatisée, autonome et connectée. Il a également examiné les effets de l'intelligence artificielle sur les méthodes de validation de la conduite automatisée et ceux de l'apprentissage en ligne et de l'autoapprentissage sur le comportement du véhicule, et il a étudié attentivement l'intelligence artificielle spécialisée (y compris l'apprentissage automatique, l'apprentissage profond, etc.). Le GRVA a organisé deux ateliers techniques sur l'intelligence artificielle en 2022 pour déterminer, entre autres, si l'intelligence artificielle spécialisée, l'apprentissage automatique, l'apprentissage profond, etc. nécessitent</p>		

une intervention réglementaire ou si des dispositions neutres sur le plan technologique étaient suffisantes.

Le secrétariat a organisé une série de webinaires sur les systèmes de transport intelligents et sur l'application des dispositions relatives à la cybersécurité (Règlement ONU n° 155).

Le GRVA a élaboré le premier Règlement ONU autorisant l'automatisation des véhicules, à savoir le Règlement ONU n° 157 sur le système automatisé de maintien dans la voie (ALKS), qui a été adopté par le WP.29 en juin 2020. Les derniers amendements à ce Règlement ont étendu son champ d'application aux véhicules lourds, en plus des voitures particulières. Lorsqu'un tel système est activé, il devient le principal maître du véhicule et assure les fonctions de conduite dynamique dans certains ~~environnements~~ **domaines de conception fonctionnelle** jusqu'à une vitesse de 130 km/h, y compris les changements de voie. D'autres activités (portant sur d'autres cas d'utilisation des véhicules automatisés que celui de la conduite sur autoroute de l'ALKS) sont menées au titre du document-cadre sur les véhicules automatisés. **Elles s'inscrivent dans le prolongement des activités lancées avant l'adoption du document-cadre ; depuis lors, le GRVA a entrepris des activités préalables à l'élaboration d'un règlement, à savoir la rédaction des Directives relatives aux prescriptions réglementaires et aux critères vérifiables de validation de la sécurité des systèmes de conduite automatisée et des Lignes directrices relatives à la validation des systèmes de conduite automatisée selon la nouvelle méthode d'évaluation et d'essai de la conduite automatisée.**

Le GRVA s'est également penché sur les risques croissants de cyberattaques et a élaboré les Règlements ONU n°s 155 et 156, adoptés par le WP.29 en juin 2020. Le Règlement ONU n° 155 fournit un cadre pour l'homologation du système de gestion de la cybersécurité des constructeurs de véhicules en définissant les modalités de vérification de sa fonctionnalité. Le Règlement ONU n° 156 établit des dispositions relatives au système de gestion de la mise à jour des logiciels des constructeurs de véhicules, qui peut prolonger la durée de vie des

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>véhicules et garantir leur sécurité pendant leur durée de vie. Le GRVA a décidé de reprendre l'examen de la question de la protection de la vie privée dès la conception et de chercher des moyens de concrétiser ce principe dans des prescriptions techniques.</p>		
	<p>Les progrès réalisés dans le secteur des véhicules électriques et automatisés ont conduit à des innovations visant à économiser de l'énergie dans le domaine de la sécurité active. Le GRVA s'emploie à élaborer des prescriptions concernant les systèmes de freinage électromécaniques, qui permettraient de maintenir le même niveau de sécurité qu'auparavant tout en encourageant le recours à de nouvelles technologies destinées à rendre les véhicules électriques moins gourmands en énergie. Dans le droit fil de mesures mises en place dans plusieurs Parties contractantes, le GRVA a adopté des amendements aux Règlements ONU existants prévoyant l'utilisation de QR codes à des fins de réduction des déchets et de dématérialisation de l'étiquetage et des informations figurant sur les emballages.</p>		
	<p>D'autres groupes de travail s'intéressent aussi aux innovations, mais de façon moins systématique. Le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG), par exemple, est chargé d'élaborer des prescriptions techniques applicables à l'autopartage pour faciliter l'intégration des véhicules dans les stratégies de transport multimodal. Le GRSG a élaboré une série de nouveaux Règlements ONU visant à protéger les usagers de la route vulnérables au moyen des technologies les plus récentes (Règlements ONU n^{os} 158, 159 et bientôt 165 sur les usagers vulnérables de la route à proximité immédiate de l'avant et du côté du véhicule). À cela s'ajoute le nouveau Règlement ONU relatif aux systèmes de retenue aux fins de la sécurité des enfants transportés par autobus et autocar, qui contribuera pour une grande part à l'amélioration de la sécurité du groupe d'usagers les plus vulnérables, à savoir les enfants,</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>en cas d'accident survenant lorsqu'ils sont transportés par autobus et autocar. Le GRVA a en outre élaboré un nouveau Règlement ONU relatif aux enregistreurs de données de route pour les véhicules utilitaires lourds, qui permettra aux personnes qui enquêtent sur les accidents de la route impliquant ces véhicules d'avoir accès aux informations enregistrées juste avant et pendant l'accident.</p> <p>Le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) a modifié certains Règlements ONU en ce qui concerne le comportement au choc, de manière à renforcer la sécurité des véhicules électriques à batterie pendant et après un accident.</p> <p>Le Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) a entrepris de mener une analyse du cycle de vie des véhicules routiers motorisés, laquelle porte sur leur empreinte carbone, de leur construction à leur recyclage, en passant par leur utilisation. Il a aussi établi un nouveau Règlement ONU relatif aux émissions en conditions réelles de circulation, qui contribuera à la protection de l'environnement et fournira des informations précises sur les émissions de CO₂ des nouveaux véhicules.</p>		
	<p>Les sessions annuelles du SC.1 sont l'occasion pour les États membres de mettre en commun et de présenter leurs initiatives sur la numérisation des systèmes routiers ou des infrastructures routières.</p>		
	<p>En 2018, le SC.3 a ajouté à son ordre du jour la question de l'automatisation dans le domaine de la navigation intérieure et des transports fluviaux intelligents. En 2019, il a adopté la résolution n° 95, intitulée « Renforcement de la coopération internationale en faveur du développement de la navigation automatisée ». En 2019-2020, le SC.3 a adopté les résolutions révisées n°s 48, 63, 79 et 80 concernant les services d'information fluviale, qui ont été suivies par la brochure sur les services d'information fluviale dans la région de la Commission économique pour</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>l'Europe, publiée en 2022. Le SC.3 travaille actuellement à la mise à jour de la résolution n° 58, intitulée « Services de trafic fluvial sur les voies navigables ».</p> <p>En 2023, le SC.3 a adopté la résolution révisée n° 58 intitulée « Services de trafic fluvial sur les voies navigables ».</p> <p>En 2021, le SC.3 a adopté la sixième révision du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) sur la base des résolutions récemment mises à jour, des normes du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) et des nouvelles évolutions du secteur. En 2023, le SC.3 a adopté l'amendement n° 1 à la sixième révision du CEVNI.</p> <p>La base de données SIG du réseau de voies navigables E, fondée sur le Livre bleu et régulièrement mise à jour, ainsi que la base de données des certificats internationaux de conducteur de bateau de plaisance délivrés par les différents pays sont accessibles depuis la page Web du SC.3.</p> <p>Le SC.3 et le SC.3/WP.3 poursuivent leurs travaux sur la navigation intérieure automatisée, en échangeant des informations sur le sujet. L'application des principes de navigation intérieure autonome aux voies de navigation intérieures peut grandement contribuer au développement de systèmes de transport intelligents dans le secteur et favoriser ainsi l'application des objectifs de développement durable. En 2023, 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). Le secrétariat a été prié d'établir, pour la soixante-huitième session du SC.3, le projet d'une nouvelle feuille de route pour la période 2025-2028. Le SC.3 a poursuivi les débats sur les définitions des niveaux d'automatisation en navigation intérieure et sur les domaines d'action à considérer en vue</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>d'instaurer une réglementation de la navigation automatisée.</p> <p>En 2022, le SC.3 a été invité à examiner une proposition actualisée de recensement des voies navigables E, établie par le secrétariat. En 2023, le secrétariat du WP.6 a mis au point une méthode de recensement des voies navigables E et une carte interactive permettant de visualiser les volumes de fret sur les voies navigables intérieures européennes, disponibles sur le site Web de la CEE.</p>	<p>En marge de la trente-cinquième session annuelle du WP.5, qui s'est tenue en septembre 2022, un atelier interrégional sur l'électrification de la mobilité urbaine et ses promesses et défis pour les transports, l'énergie et l'aménagement du territoire a été organisé dans le cadre du module de travail du WP.5 sur la mobilité urbaine durable, les transports publics et le cyclisme. L'atelier a notamment permis de réfléchir, et de compléter le document ECE/TRANS/WP.5/2022/2, intitulé « État des lieux des nouvelles tendances en ce qui concerne les infrastructures de recharge pour véhicules électriques », qui avait été établi par le secrétariat à la demande formulée par le Comité à sa précédente session, en février 2022.</p> <p>Entre autres, ce document pose des idées et des recommandations préliminaires pour un renforcement du rôle du Comité, de celui du WP.5 en tant que groupe de réflexion du Comité, et de celui des autres groupes de travail.</p> <p>À sa trente-sixième session annuelle, tenue en septembre 2023, le WP.5 s'est félicité du travail effectué par le secrétariat et le consultant extérieur sur le projet de publication relatif aux tendances générales et aux évolutions concernant les véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge qui, une fois achevé, sera diffusé en tant que publication de la série Tendances et économie des transports pour 2024 (sous forme à la fois numérique et imprimée, dans les trois langues de travail de la CEE).</p>	

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.17 Renforcer la promotion des véhicules	<p>En outre, le WP.5 a constaté que, pour, faciliter les progrès dans les travaux sur la mobilité électrique, il faudrait créer une équipe spéciale informelle chargée de diriger et de coordonner les efforts liés à l'évolution des véhicules électriques et de leurs infrastructures de recharge, tant au sein de la CEE (dans tous ses sous-programmes) qu'en collaboration avec d'autres institutions.</p> <p>À cette fin, il a demandé au secrétariat du WP.5 d'élaborer, en collaboration avec son Président, un projet de mandat pour cette équipe spéciale, en étroite consultation avec les autres groupes de travail concernés et les groupes intergouvernementaux compétents de la Division de l'énergie durable de la CEE, et de le soumettre au CTI pour examen et adoption éventuelle à sa prochaine session annuelle.</p> <p>Toujours à sa session de 2023, le WP.5 a organisé un atelier sur les cybermenaces pesant sur les véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge ainsi que sur le réseau électrique dans son ensemble. Il s'est félicité de l'approche multidisciplinaire adoptée et de la coopération étroite entre les équipes chargées des sous-programmes Transports durables et Énergie durable de la CEE, et a encouragé le secrétariat à poursuivre la coopération dans ce domaine.</p> <p>Le WP.5 a en outre souligné la nécessité pour les gouvernements de se tenir au fait des dernières tendances et pratiques dans ce domaine et a décidé que la sécurité des transports terrestres devrait continuer d'être abordée tous les deux ans dans le cadre de son programme de travail, en alternance avec des débats thématiques sur la mobilité urbaine ou des discussions interrégionales d'actualité.</p>	1. Poursuivre les travaux du WP.1 et du WP.29.	1-2. Les secrétariats du

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
<p>automatisés à partir de 2019, y compris en continuant de modifier les normes et instruments juridiques existants, et éventuellement en élaborant de nouveaux accords</p>	<p>la circulation routière de 1968 et les instruments connexes pour y intégrer des dispositions relatives au déploiement en toute sécurité de véhicules automatisés dans la circulation. Il réfléchit aussi à la possibilité d'élaborer un nouvel instrument distinct, qui régirait le déploiement de véhicules automatisés dans la circulation routière internationale. La proposition d'amendement à la Convention de 1968 sur la circulation routière, élaborée par le WP.1, visant à faciliter le déploiement des véhicules automatisés sur le territoire des Parties contractantes, est entrée en vigueur le 14 juillet 2022. Un groupe d'experts du WP.1 a travaillé à l'élaboration d'un nouvel instrument juridique sur l'utilisation des véhicules automatisés dans la circulation internationale.</p>	<p>2. Tenir une session commune chaque année.</p>	<p>WP.1 et du WP.29</p>
	<p>Le WP.29 s'emploie à l'élaborer des règlements techniques applicables aux véhicules automatisés. À sa quatre-vingt-deuxième session (février 2020), le Comité a approuvé un document-cadre du WP.29 sur les véhicules automatisés/autonomes. Un nouveau Règlement ONU relatif aux véhicules automatisés de niveau supérieur, qui prévoit des prescriptions relatives aux systèmes de stockage de données pour la conduite automatisée, et des nouveaux Règlements ONU sur la cybersécurité et les mises à jour des logiciels ont été adoptés à la 181^e session du WP.29 (juin 2020).</p>		
	<p>En mars 2022, le WP.29 a décidé que tous les groupes de travail procéderaient à un examen des Règlements et RTM ONU pour déterminer s'ils étaient adaptés aux systèmes de conduite automatisée jusqu'en mars 2023, et il a décidé de relancer la réflexion sur une méthode coordonnée de notification. Plusieurs groupes de travail ont créé des équipes spéciales qui ont déjà échangé leurs points de vue sur le processus et commencé l'examen. Le WP.29 a invité les groupes de travail à entamer le travail de modification des Règlements, en prenant en considération les activités du groupe de travail informel des méthodes de validation pour la conduite</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.18 Tenir des débats de haut niveau sur divers thèmes relatifs à la viabilité des transports intérieurs (à partir de 2019)	<p>automatisée (VMAD) et du groupe de travail informel des prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes (FRAV). Il a aussi prié les groupes de travail de présenter, à sa session de mars 2024, un calendrier de modification des Règlements pertinents auxquels des amendements devaient encore être apportés.</p> <p>En juin 2022, le WP.29 a adopté un amendement important au Règlement ONU n° 157 sur le système automatisé de maintien dans la voie (ALKS), qui vise aussi les véhicules lourds, en plus des voitures particulières. Lorsque le système est activé, il devient le principal maître du véhicule et prend en charge les tâches de conduite dynamique dans certains environnements jusqu'à une vitesse de 130 km/h, y compris les changements de voie, ce qui en fait le premier véritable système de conduite automatique sur autoroute.</p> <p>Le WP.1 et le WP.29 ont resserré leur collaboration sur cette tâche prioritaire par l'intermédiaire de leur équipe spéciale exécutive et en organisant des manifestations conjointes. Le document ECE/TRANS/WP.1/2020/3 définit un cadre pour une collaboration et une méthode commune. Les échanges réguliers d'informations entre les deux groupes de travail au sujet de l'automatisation des véhicules sont importants et bénéfiques. À l'avenir, chaque président devrait participer aux sessions de l'autre organe. En outre, les deux groupes de travail se sont dit intéressés par l'organisation d'une manifestation annuelle commune.</p>	Continuer de suivre l'actualité et de proposer de nouveaux sujets de débat.	Le secrétariat du Comité

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>gouvernementales, et d'autres parties prenantes clefs du secteur des transports intérieurs. En 2021, le débat de haut niveau avait pour thème « Retour vers un futur viable : parvenir à une connectivité résiliente pour un redressement et une croissance économique durables après la pandémie de COVID-19 ». Y ont participé des ministres des transports d'Afrique, d'Amérique latine, d'Asie, d'Europe et du Moyen-Orient. Le discours d'ouverture a été prononcé par la Commissaire européenne à la mobilité et aux transports. Cette manifestation a réuni 440 participants de plus de 83 pays, dont 40 pays non membres de la CEE, et les chefs et représentants de haut niveau d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales ainsi que les principaux acteurs des transports intérieurs.</p> <p>En 2022, la quatre-vingt-quatrième session du Comité (tenue sous forme hybride, du 22 au 25 février 2022), qui marquait son soixante-quinzième anniversaire, a été ouverte par la réunion ministérielle anniversaire dont le thème était le suivant : « Soixante-quinzième anniversaire du Comité des transports intérieurs : relier les pays et favoriser la mobilité durable ». Ce débat ministériel a été ouvert par S. E. Georges Gilkinet, Vice-Premier Ministre et Ministre de la mobilité de la Belgique (pays président le Comité). Des ministres des transports d'Afrique, d'Asie, d'Europe, d'Amérique latine et du Moyen-Orient y ont participé. Les discours d'ouverture ont été prononcés par S. E. 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 (pays hôte) ; S. E. Mohammed Abdeljalil, Ministre des transports et de la logistique du Maroc ; et S. E. Juan Edghill, Ministre des infrastructures publiques de la République du Guyana. Cette manifestation a réuni 550 participants venus de plus de 92 pays, dont 49 non membres de la CEE, et les chefs et représentants de haut</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>niveau d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales ainsi que les principaux acteurs du secteur des transports intérieurs. Les aspects les plus marquants de ce débat politique de haut niveau figurent à l'annexe I du document ECE/TRANS/316/Add.1.</p> <p>En 2023, le débat de haut niveau était organisé autour du thème « Actions menées par le secteur des transports intérieurs pour contribuer à la lutte mondiale contre les changements climatiques ». Les discours d'ouverture ont été prononcés par S. E. Pete Buttigieg, Secrétaire aux transports des États-Unis d'Amérique, S. E. Andreas Carlson, Ministre suédois de l'infrastructure, S. E. le Dr V. K. Singh, général (e.r.), Ministre d'État indien du transport routier et des autoroutes et S. E. Petteri Taalas, Secrétaire général de l'Organisation météorologique mondiale. Ont participé à ce débat de haut niveau des ministres des transports de pays d'Afrique, d'Asie, d'Europe et du Moyen-Orient, plus de 430 participants de 84 pays, dont 39 États non membres de la CEE, ainsi que les dirigeants et représentants de haut niveau d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales et les principaux acteurs des transports intérieurs. Les aspects les plus marquants de ce débat politique de haut niveau figurent à l'annexe I du document ECE/TRANS/318/Add.1.</p> <p>En 2023, à la quatre-vingt-cinquième session du Comité, et en marge du débat de haut niveau, s'est tenue la première manifestation du Forum de la sécurité routière du CTI. Ce Forum sert d'instance de collaboration permettant de promouvoir l'approche systémique de la sécurité et la Vision Zéro. Il offre des possibilités d'échanges entre les dirigeants politiques, mais aussi entre les experts techniques (ECE/TRANS/328/Add.1, annexe II)</p> <p>Voir aussi la tâche 4.5.</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.19 Ajouter à l'ordre du jour du Comité des points sur les défis à relever dans différentes régions (à partir de 2020)	<p>Les problèmes que rencontrent différentes régions dans le domaine du transport ont été intégrés à l'ordre du jour des quatre-vingt-deuxième, quatre-vingt-troisième et quatre-vingt-quatrième sessions du Comité. Un rapport de la CESAP a été présenté au titre des points 7 b) et 7 c) de l'ordre du jour.</p> <p>Des documents de recherche détaillés sur les tendances et les défis dans d'autres régions ont été élaborés et ont servi de base aux débats sur ces points de l'ordre du jour.</p>	Continuer de recenser les nouveaux problèmes rencontrés et de les intégrer à l'ordre du jour.	Le secrétariat du Comité
5.20 Appuyer la connectivité et la mobilité intermodales intégrées (à partir de 2020), y compris les projets TEM et TER, l'intermodalité et la logistique	<p>Le WP.24 contribue aux travaux sur le transport intermodal de marchandises et la logistique, l'objectif étant d'améliorer la connectivité des transports. Le WP.24 a rédigé et publié le Manuel pour l'élaboration de plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique. Ce manuel a été conçu pour aider les États à favoriser un développement durable du secteur du fret et de la logistique. Le WP.24 a approuvé une résolution sur le renforcement du transport intermodal de marchandises, que le Comité a ensuite adoptée. L'application de cette résolution, sous la direction du WP.24, doit contribuer à rendre le transport de marchandises plus efficace et plus durable. À sa soixante-quatrième session, le WP.24 a pris des décisions importantes pour lancer les actions qui lui étaient demandées dans la résolution.</p> <p>Les progrès réalisés à cet égard sont présentés dans les rapports des soixante-cinquième et soixante-sixième sessions.</p> <p>En 2022, les secrétariats du SC.3 et du WP.24 ont établi un projet de résolution du Comité intitulé « Promotion du développement du transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures » (ECE/TRANS/SC.3/2022/2-ECE/TRANS/WP.24/2022/15). À leurs sessions annuelles, les deux groupes de travail ont approuvé le projet et demandé au secrétariat de le soumettre au Comité à sa quatre-vingt-cinquième session pour</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Poursuivre les travaux consacrés au transport intermodal de marchandises et à la logistique, conformément au programme de travail du WP.24, harmonisé avec la Stratégie. 2. Poursuivre les travaux consacrés au transport intermodal de passagers en milieu urbain et, au besoin, étudier la question du transport intermodal de passagers dans un contexte plus large. 3. Poursuivre les travaux menés dans les domaines stratégiques du plan stratégique du TEM pour la période 2017-2021 (protection de l'environnement, organisation et financement des routes, gestion des infrastructures routières, innovation et sécurité routière). 4. Dans le cadre du projet TER, poursuivre les activités destinées à faciliter l'intégration des réseaux de chemin de fer des pays participants pour développer le secteur ferroviaire de ces pays. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le secrétaire du WP.24 2. Le secrétaire du WP.5 3. Le Conseiller régional 4. Le secrétaire du SC.2

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.21 Continuer d'améliorer la collecte, la validation et la diffusion des données afin de produire des statistiques précises, qui permettent de fonder sur des données factuelles la prise de décisions dans le domaine des transports (à partir de 2019)	<p>adoption. Le CTI l'a adoptée en tant que résolution n° 269.</p> <p>À sa soixante-sixième session, le WP.24 a commencé à examiner les moyens d'appliquer cette résolution.</p> <p>Le WP.5 se consacre au transport intermodal de passagers au niveau urbain, dans le cadre du volet « mobilité urbaine durable » de son programme de travail, pour renforcer la connectivité urbaine du transport de passagers. Un manuel sur la mobilité urbaine durable et l'aménagement du territoire, élaboré dans le cadre du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), a été lancé en septembre 2020.</p> <p>Le projet TEM est axé sur la gestion des infrastructures et vise à aider les États participants à atteindre les ODD en lien avec les infrastructures routières au moyen d'initiatives stratégiques.</p> <p>Le projet TER est axé sur le développement du réseau ferroviaire des pays participants. Des activités telles que l'évaluation des réseaux et le Plan directeur pour les trains à grande vitesse favorisent la connectivité, l'intégration et l'harmonisation.</p> <p>Grâce à la publication de la cinquième édition du Glossaire des statistiques de transport, les pays sont en mesure de produire des statistiques comparables sur la sécurité routière, la répartition entre modes de transport et l'utilisation des transports publics. Le WP.6 s'est employé à élaborer un cadre d'orientation pour la mesure de l'indicateur 9.1.2 des ODD (nombre de passagers et volume de fret transportés), a publié des nouvelles données mises à jour sur l'utilisation des tramways et des métros, qui donnent une idée de l'indicateur 11.2.1 des ODD, et restructuré son ordre du jour autour des ODD a entrepris de recueillir des données sur les infrastructures de recharge pour véhicules électriques, qui donnent une idée des progrès réalisés en ce qui concerne les indicateurs 7.3 et 9.1 des ODD.</p>	Continuer d'améliorer la collecte, la validation et la diffusion des données afin de produire des statistiques précises.	Le secrétaire du WP.6

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.22 Assurer un appui à la connectivité et aux corridors interrégionaux de transport intérieur (à partir de 2019)	<p>Le WP.5 se consacre à cette tâche prioritaire. Le développement des réseaux ou des liaisons de transport est l'un des principaux volets de ses travaux. Dans ce contexte, le WP.5 réfléchit aux moyens de promouvoir plus activement la mise en service des liaisons de transport Europe-Asie. Depuis plus de vingt ans, il est l'organe de tutelle du projet LTEA, ainsi que des projets TEM et TER et d'autres projets et initiatives connexes.</p> <p>Le WP.5 a consulté d'autres groupes de travail concernés par ce volet.</p> <p>Dans le cadre de ces travaux et conformément aux décisions du Comité et du Bureau du Comité, les secrétariats du WP.24 et de la CESAP ont organisé un forum sur la connectivité durable des transports entre l'Europe et l'Asie à la soixante-deuxième session du WP.24 (28 octobre-1^{er} novembre 2019).</p> <p>Dans le cadre du WP.5, les Gouvernements azerbaïdjanais, géorgien, kazakh, turc et ukrainien ont décidé d'élaborer et d'expérimenter un mécanisme de gestion de la coordination du couloir de la route 3 des liaisons de transport Europe-Asie et un mécanisme d'évaluation de ce couloir. À sa trente-quatrième session (septembre 2021), le WP.5 s'est félicité de cette initiative et a demandé au secrétariat de continuer de la soutenir et de lui rendre compte à sa session suivante des progrès réalisés en la matière.</p> <p>Le WP.24 soutient les travaux de mise en service des couloirs de transport Europe-Asie en s'appuyant sur l'adhésion à l'AGTC et en renforçant son application.</p> <p>À sa trente-quatrième session (septembre 2021), le WP.5 s'est félicité des consultations interrégionales menées sur la connectivité durable des transports. Le WP.5 a invité le secrétariat à continuer d'organiser et à faciliter de telles consultations sur des sujets ciblés d'intérêt interrégional, en coopération, si possible, avec les autres commissions régionales des Nations Unies ainsi qu'avec d'autres organisations régionales et</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Poursuivre et renforcer le dialogue en organisant des tables rondes sur la connectivité interrégionale des transports dans le cadre du WP.5 et du WP.24, conformément aux orientations du Comité sur la recherche d'idées en matière de connectivité interrégionale. 2. Promouvoir plus activement la mise en service des liaisons de transport Europe-Asie et d'autres corridors de transport sur la base d'idées et de propositions concrètes, soumises par les pays concernés. 3. Continuer d'élaborer des publications, de mener des études et d'organiser des activités ciblées de renforcement des capacités à l'appui des travaux sur la connectivité. 	1-3. Les secrétaires du WP.5 et du WP.24, en collaboration avec ceux des autres groupes de travail concernés

<i>Tâches</i>	<i>État d'avancement</i>	<i>Prochaines étapes</i>	<i>Entité ou personne responsable au sein de la Division</i>
	<p>interrégionales et projets pertinents. Dans le cadre de ce mandat, le secrétariat du WP.5, conjointement avec le secrétariat de l'Organisation de coopération économique (OCE), a organisé, en marge de la trente-cinquième session annuelle du WP.5, une table ronde d'experts à propos de la capacité ferroviaire fonctionnelle des couloirs Transcaspien et Almaty-Istanbul, et notamment de la disponibilité d'horaires et de tarifs fiables convenus à l'échelle du couloir, ainsi que de l'efficacité des points de passage frontaliers en cours de route. Cette table ronde a réuni de hauts responsables des chemins de fer, des transports et des douanes des pays des deux couloirs, à savoir l'Azerbaïdjan, la Géorgie, l'Iran (République islamique d'), le Kazakhstan, l'Ouzbékistan et la Türkiye. Sur la base du document ECE/TRANS/WP.5/2022/1, établi par le secrétariat, la table ronde a débouché sur une liste de mesures prioritaires concernant l'harmonisation des tarifs, des services et des horaires, ainsi que les difficultés physiques et non physiques et les goulets d'étranglement déjà répertoriés. Ce document présente des données et des informations sur les couloirs recueillies par un réseau de correspondants nationaux dans le domaine des chemins de fer, des transports et des douanes. Il donne un aperçu de l'évolution du commerce et des transports entre l'Europe et l'Asie et ses incidences sur les couloirs Transcaspien et Almaty-Istanbul. Le WP.5 a pris note avec satisfaction des échanges approfondis qui ont eu lieu lors de la table ronde organisée par les secrétariats de la CEE et de l'ECO pour étudier la capacité ferroviaire fonctionnelle des couloirs Transcaspien et Almaty-Istanbul. Il a accueilli favorablement la demande des compagnies ferroviaires participantes et des administrations douanières des pays situés sur les deux couloirs de créer un comité de coordination qui se réunirait périodiquement sous la forme d'un groupe d'amis de la présidence du WP.5, avec le concours du secrétariat de l'OCE, pour échanger des vues et des</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>informations sur les questions suivantes, entre autres : les questions d'interopérabilité technique en suspens, l'établissement d'un calendrier et de tarifs unifiés pour les deux couloirs ; l'élaboration d'un plan de promotion des couloirs qui pourrait servir de base pour susciter un plus grand intérêt de la part des transporteurs et des transitaires du secteur privé, ainsi que pour stimuler les initiatives de numérisation des documents de transport et de douane. Le WP.5 a demandé aux pays concernés et au secrétariat d'établir un rapport actualisé avant sa session annuelle suivante.</p> <p>Le Comité de coordination pour le corridor transcaspien et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul, établi à la trente-cinquième session annuelle du WP.5, s'est pour l'instant réuni trois fois (à Genève en décembre 2022, à Istanbul en juin 2023 et à Bakou en juillet 2023). L'initiative rassemble l'Azerbaïdjan, la Géorgie, l'Iran (République islamique d'), le Kazakhstan, l'Ouzbékistan et la Türkiye, qui ont été rejoints par le Kirghizstan. Le Comité de coordination a adopté son mandat et un programme de travail détaillé pour la période 2023-2025.</p>		
	<p>À sa trente-quatrième session, le WP.5 a décidé de créer un groupe d'experts chargé d'élaborer un module consacré aux infrastructures destinées au cyclisme et adopté le mandat et le cahier des charges proposés, que le Comité a approuvés à sa quatre-vingt-quatrième session (février 2022). Le Groupe d'experts a commencé en mai 2022 ses travaux visant à établir un réseau cyclable à l'échelle de la CEE et à en définir les normes minimales. Ces travaux visent à favoriser une mobilité cycliste sans discontinuité dans la région de la CEE. Le Groupe d'experts a depuis fait des progrès dans l'établissement du réseau cyclable de la CEE, dans l'élaboration d'un guide pour la mise en place de réseaux cyclables nationaux ou régionaux et dans l'adoption de définitions</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
<p>5.23 Promouvoir les transports et la mobilité urbaine durables au moyen de nouveaux outils et de nouvelles activités (à partir de 2019) (Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), poursuite du développement du module sur les polluants locaux du modèle ForFITS et examens relatifs aux transports et à la mobilité durables)</p>	<p>communes des types d'infrastructures cyclables.</p> <p>Pour harmoniser son programme de travail avec la Stratégie, le WP.5 y a ajouté un volet sur la mobilité urbaine durable. Dans ce contexte, il mène des travaux sur les transports et la mobilité urbaine durables. Il a notamment élaboré un manuel sur la mobilité urbaine et l'urbanisme durables (voir aussi la tâche 5.20).</p> <p>Un atelier sur les transports urbains écologiques a été organisé dans le cadre de la trente-quatrième session du WP.5. Les participants à l'atelier ont souligné l'importance de la mise au point d'un cadre réglementaire solide aux niveaux national et local concernant la mobilité urbaine et ses incidences sur la santé et l'environnement.</p> <p>Un atelier interrégional sur l'électrification de la mobilité urbaine et ses promesses et défis pour les transports, l'énergie et l'aménagement du territoire pour les transports, l'énergie et l'aménagement du territoire a été organisé en marge de la trente-cinquième session annuelle du WP.5.</p> <p>Le PPE-TSE (qui n'est pas un organe subsidiaire du Comité) se concentre sur des aspects particuliers de la mobilité urbaine, conformément à son mandat.</p> <p>Des activités interdivisions sur l'économie circulaire et les transports durables sont en cours.</p> <p>Le secrétariat applique les recommandations formulées à l'issue de l'évaluation du modèle ForFITS au cours de la période 2014-2018. Il s'efforce de trouver des possibilités d'interaction avec les groupes et outils existants de modélisation pour accroître les capacités de modélisation du modèle ForFITS à moindre coût tout en veillant à la cohérence des résultats entre les différents outils.</p> <p>Un atelier a été organisé dans le cadre du projet d'autopartage et de covoiturage pour présenter l'étude préliminaire sur ce secteur aux pays d'Asie centrale. Ce projet met actuellement l'accent sur des</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Poursuivre les travaux sur les transports et la mobilité urbaine durables. 2. Continuer d'appliquer le modèle ForFITS. 3. Continuer de prêter assistance au PPE-TSE. 4. Faire annuellement rapport au Comité sur les aspects du transport liés à l'économie circulaire et sur les transports durables. 5. Charger un groupe de travail d'examiner les initiatives lancées dans le domaine des transports durables et de mettre en lien les initiatives menées au sein de la Division. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le secrétaire du WP.5 et le secrétariat du PPE-TSE 2. Le secrétariat du WP.29 3. Le secrétariat du PPE-TSE 4. Les secrétaires de tous les groupes de travail concernés 5. Le secrétariat du Comité

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.24 Évaluer l'incidence des changements climatiques sur les infrastructures de transport	<p>activités de conseil relatives à ce que pourrait être le cadre juridique autorisant les initiatives d'autopartage et de covoiturage dans trois États d'Asie centrale qui sont membres de la CEE.</p> <p>Le WP.5 se consacre à cette tâche prioritaire. En février 2020, il a publié un rapport consacré aux effets des changements climatiques sur les réseaux de transport internationaux et à l'adaptation à ces changements, établi par son Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques sur les réseaux et nœuds de transport internationaux et l'adaptation à ces changements. Le Groupe d'experts chargé d'évaluer les effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et l'adaptation à ces changements (EGCCIA) poursuit ces travaux et les élargit dans le cadre de son mandat pour la période 2020-2025. Ses principales tâches sont les suivantes :</p> <p>a) élaborer de nouvelles cartes présentant des projections de phénomènes météorologiques extrêmes et liées à des seuils spécifiques de ces phénomènes ; b) discuter des épreuves de résistance pour les infrastructures de transport ; c) réaliser une analyse de rentabilité pour l'adaptation des transports ; d) réfléchir à une base de données des mesures d'adaptation pour les transports. Le Groupe d'experts a élaboré un cadre de simulation de crise pour mettre à l'essai la résilience des équipements et réseaux de transport face aux risques liés aux changements climatiques, ainsi qu'un guide sur les parcours d'adaptation dans le secteur des transports.</p> <p>La France, la CESAO et le CETMO ont coorganisé une conférence internationale à destination des pays méditerranéens, qui visait à accroître la prise de conscience en ce qui concerne l'adaptation aux changements climatiques dans les transports et à mettre en commun les connaissances et les pratiques en la matière. La conférence s'est tenue à Marseille, les 15 et 16 mai 2023.</p> <p>Une conférence internationale intitulée « Assessment of Climate Change</p>	Poursuivre et élargir les travaux consacrés aux effets des changements climatiques sur les transports dans le cadre du mandat de l'EGCCIA pour la période 2020-2025.	Les secrétaires du WP.5 et de l'EGCCIA

<i>Tâches</i>	<i>État d'avancement</i>	<i>Prochaines étapes</i>	<i>Entité ou personne responsable au sein de la Division</i>
	<p>Impacts: Deployment of New Technologies and Materials for Maintaining Design Road Characteristics During Adaptation of Transport Infrastructure to Climate Change » (Évaluation des effets des changements climatiques : Déployer de nouvelles technologies et de nouveaux matériaux pour maintenir les caractéristiques nominales des routes pendant l'adaptation des infrastructures de transport aux changements climatiques) s'est tenue à Moscou les 15 et 16 novembre 2021. Elle a contribué à sensibiliser les experts des transports des pays d'Europe de l'Est, du Caucase et d'Asie centrale aux techniques d'évaluation des futures incidences climatiques sur les systèmes de transport et à la recherche de mesures d'adaptation appropriées afin de prévenir d'éventuelles perturbations dans les transports.</p> <p>L'atelier intitulé « Changements climatiques et situation hydrique extrême sur les voies navigables européennes et conséquences sur les transports par voie navigable » s'est tenu le 17 février 2021, à la cinquante-huitième session du SC.3/WP.3. Les exposés et les débats ont porté sur :</p> <p>a) les effets des phénomènes de changement climatique sur la navigation intérieure et côtière ; b) les mesures et stratégies visant à faire face aux effets des changements climatiques sur les transports par voie navigable ; c) les obstacles à l'intégration des mesures d'adaptation aux changements climatiques dans les processus de planification et d'exploitation du secteur ; d) les sources de données et les méthodologies des projections climatiques ; e) les mesures recommandées pour que le SC.3 aide les pays à relever ce défi. Les participants ont souligné les graves dommages économiques causés par les faibles niveaux d'eau sur les rivières européennes et insisté sur la nécessité de mesures d'adaptation urgentes et de stratégies d'adaptation adoptées de façon harmonisée.</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>En 2022, le SC.3 et le SC.3/WP.3 ont organisé des ateliers et des tables rondes au cours desquels divers aspects des mesures d'atténuation et d'adaptation aux changements climatiques ont été abordés : a) le 16 février 2022, la prévention de la pollution par les bateaux de navigation intérieure et l'écologisation du secteur du transport par voie navigable ; b) le 29 juin 2022, la mise en place d'un réseau de voies navigables modernes, durables et résilientes ; c) le 13 octobre 2022, les matériaux, équipements et technologies novateurs dans les transports par voie navigable. Les ateliers ont abordé les projets et expériences récents et en cours dans le domaine de l'écologisation et du réaménagement des bateaux, des carburants de substitution, des technologies novatrices et de l'écologisation des infrastructures et des ports. En 2023, le SC.3 a organisé un atelier sur les activités d'atténuation des changements climatiques dans le domaine du transport par voie navigable, qui s'est tenu le 11 octobre, et : a) est convenu des activités qui pourraient figurer dans la stratégie du CTI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs à l'horizon 2050 ; et b) a débattu de la manière dont les progrès réalisés par les pays pouvaient être suivis. Le secrétariat a été invité à préparer, pour la soixante-quatrième session du SC.3/WP.3, une proposition concernant le suivi de l'exécution par les États membres de la stratégie du CTI dans le domaine du transport par voie navigable.</p>		
	<p>En 2022, un atelier a été organisé au sein du SC.2, intitulé « Les conséquences des changements climatiques sur les chemins de fer : comment s'en protéger, s'y adapter et les limiter ».</p> <p>À sa 118^e session, le SC.1 a organisé un atelier au cours duquel les secrétaires du WP.24 et du GRPE ont chacun fait un exposé visant à favoriser les débats concernant la contribution que peut apporter le SC.1 en ce qui concerne l'évolution des transports routiers au regard de l'électrification des utilitaires légers et</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>lourds, et la meilleure façon de mettre en place les infrastructures de recharge. Le SC.1 a prié le secrétariat d'organiser, à sa session suivante, un atelier d'une demi-journée comprenant des exposés d'acteurs du secteur et d'intervenants publics dans le but de favoriser le dialogue et la réflexion concernant la contribution que peut apporter le SC.1 à ces questions.</p>		
<p>6. Mesures relatives à la priorité spéciale que constitue la sécurité routière</p>			
<p>6.1 Aider la communauté internationale à atteindre les objectifs relatifs à la sécurité routière dans le monde au moyen d'activités de renforcement des capacités</p>	<p>Le secrétariat a mené des études de performance en matière de sécurité routière et d'autres activités de renforcement des capacités, financées par l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière.</p> <p>La CEE accueille le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, qui soutient l'exécution de projets de renforcement des capacités en matière de sécurité routière dans les pays à revenu faible et intermédiaire.</p> <p>Des projets d'assistance technique visant à promouvoir les instruments juridiques de l'ONU relevant de la compétence du Comité, en particulier dans le domaine des Règlements concernant les véhicules, ont été soumis et approuvés avec succès lors des premier, deuxième et troisième appels lancés par le Fonds.</p> <p>Des activités de renforcement des capacités en dehors de la région de la CEE sont organisées avec le soutien de l'Envoyé spécial, par exemple en novembre 2021 au Botswana.</p> <p>Dans le cadre des projets financés par le Fonds, des activités de renforcement des capacités axées sur la sécurité des véhicules ont été menées en 2022 en Côte d'Ivoire et au Rwanda. En 2023, la Malaisie, la Mongolie, les Philippines et le Viet Nam ont bénéficié d'activités de renforcement des capacités axées sur la sécurité des véhicules dans le cadre des projets financés par le Fonds.</p> <p>En 2022, les activités de renforcement des capacités en ligne menées sur la sécurité des véhicules concernaient le Botswana, le Kenya, l'Arabie saoudite,</p>	<p>1. Continuer de produire des études de performance en matière de sécurité routière. Deux de ces études seront menées avec le soutien de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière.</p> <p>2. Poursuivre les activités de renforcement des capacités en fonction de la demande. Trois à cinq de ces activités seront menées avec le soutien de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière.</p> <p>3. Mettre au point des projets d'assistance technique dans le cadre des demandes d'aides financières au Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière pour appliquer les instruments juridiques de l'ONU ou de l'application des recommandations du Comité concernant l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière (voir aussi la tâche 6.2).</p>	<p>1-2. Le secrétariat de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière, en collaboration avec les secrétaires des groupes de travail concernés, sous réserve de la prorogation du mandat de l'Envoyé spécial</p> <p>3. Les secrétaires des groupes de travail concernés, coordonnés par le secrétariat du Comité</p>

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
6.2 Aider la communauté internationale à atteindre les objectifs relatifs à la sécurité routière dans le monde au moyen de travaux analytiques, de dialogues sur les mesures à prendre et d'outils	<p>le Viet Nam, le Turkménistan, la Serbie et la Bosnie-Herzégovine.</p> <p>Le Comité a adopté ses recommandations concernant l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière. Ces recommandations constituent un plan directeur universel, qui peut être appliqué au système national de sécurité routière de n'importe quel pays. Elles aident les pays à recenser les lacunes de leur système et à y remédier par des mesures ciblées et interdépendantes, qui doivent être prises par différents acteurs. Les pays devraient les appliquer prochainement.</p> <p>Les Recommandations ont ensuite été intégrées dans le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030, qui a été élaboré en application directe de la résolution 74/299 de l'Assemblée générale, ce qui a permis d'accroître la visibilité des Recommandations.</p> <p>À l'occasion du soixante-quinzième anniversaire du Comité, une brochure consacrée aux recommandations du Comité a été publiée afin de les promouvoir auprès des pays à revenu faible ou intermédiaire.</p>	<p>1. Promouvoir et faire connaître les recommandations du Comité concernant l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière.</p> <p>2. Revoir et actualiser périodiquement les recommandations pour les maintenir en phase avec l'évolution des instruments juridiques de l'ONU relatifs à la sécurité routière et des bonnes pratiques, notamment.</p>	<p>1-2. Le secrétariat du Comité, en collaboration avec les Secrétaires des groupes de travail concernés</p>
7. Mobilisation de ressources	<p>Le secrétariat a établi un document dans lequel sont présentées plusieurs options de renforcement de la capacité du sous-programme « Transports » à attirer des ressources à consacrer aux effectifs. Ce document est en cours d'examen par le Bureau du Comité.</p> <p>Divers projets, tels que le projet SITCIN ou le projet de plateforme d'apprentissage en ligne, sont financés par le Compte de l'ONU pour le développement.</p> <p>La Fédération de Russie a fourni des ressources extrabudgétaires au WP.5 pour l'aider à mener ses travaux sur la mobilité urbaine et l'urbanisme.</p> <p>Les Pays-Bas ont apporté un soutien financier aux activités d'évaluation des effets des changements climatiques sur les infrastructures de transport et ont</p>	<p>1. Adopter et exécuter le plan de mobilisation de ressources.</p> <p>2. Mettre au point des projets ciblés de mobilisation de ressources auprès de donateurs publics ou privés pour faciliter l'exécution des tâches prioritaires de la Stratégie.</p>	<p>1. Le secrétariat du Comité, en collaboration avec le Bureau du Comité</p> <p>2. Le secrétariat du Comité, en collaboration avec les Secrétaires des groupes de travail concernés</p>

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>offert des fonds supplémentaires en 2021 et 2022 pour appuyer les travaux sur la résilience des transports.</p> <p>La BID soutient les travaux de mise au point de l'Observatoire des infrastructures de transport sur la base d'un SIG (voir aussi la tâche 5.16).</p> <p>Depuis plus de dix ans, l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) soutient financièrement les travaux consacrés aux liaisons de transport Europe-Asie et à la sécurité des transports intérieurs. Elle a récemment financé la mise au point d'un portail d'information et de formation en ligne sur le système eTIR.</p> <p>La Fédération de Russie a fourni un financement extrabudgétaire pour soutenir les travaux de transformation numérique du Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (code CTU).</p> <p>En 2022, deux projets financés par le Fonds ont été menés à bien par la Division des transports durables de la CEE :</p> <p>i) « Des véhicules d'occasion plus sûrs et plus propres pour l'Afrique », en coopération avec le PNUE ;</p> <p>ii) « Des casques plus sûrs pour le Rwanda », en coopération avec la CEA.</p> <p>En 2023, deux autres projets financés par le Fonds ont été menés à bien par la Division des transports durables de la CEE :</p> <p>i) « Des véhicules d'occasion plus sûrs et plus propres pour l'Afrique et l'Asie », en coopération avec le PNUE ;</p> <p>ii) « Systèmes de frein antiblocage pour motocycles », en coopération avec la CESAP.</p> <p>L'Allemagne a détaché un administrateur auxiliaire auprès de la Section de la réglementation des véhicules et de l'innovation dans les transports de la Division des transports durables pour soutenir, de novembre 2021 à novembre 2023, les travaux sur</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
8. Partenariats	<p>les systèmes de transport intelligents et la conduite automatisée.</p> <p>Un administrateur auxiliaire a été mis à disposition par l'Allemagne d'octobre 2022 à octobre 2024 pour appuyer les travaux du Comité.</p> <p>Un administrateur auxiliaire a été mis à disposition par la Chine de mars 2023 à mars 2025 pour appuyer les travaux de la Division des transports durables.</p> <p>L'organisation du soixante-quinzième anniversaire du CTI a bénéficié du soutien généreux des Gouvernements suisse et autrichien, ainsi que du Comité international de l'inspection technique automobile.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Poursuivre et resserrer la collaboration avec d'autres commissions régionales de l'ONU. 2. Poursuivre et resserrer la collaboration avec diverses organisations, associations et institutions internationales, y compris avec des établissements d'enseignement, en particulier pour appliquer la Stratégie. 3. Poursuivre les travaux dans le cadre des domaines d'interaction de la CEE. 	<ol style="list-style-type: none"> 1-2. Le secrétariat du Comité, en collaboration avec les secrétariats des groupes de travail concernés 3. Les membres de la Division, selon les besoins
	<p>La Division des transports durables collabore, dans le domaine des transports intérieurs, avec d'autres commissions régionales de l'ONU. Elle les associe à quelques projets qu'elle dirige (voir aussi la tâche 4.6).</p> <p>La CEE coopère, dans le domaine des transports en général, avec diverses organisations, associations et institutions internationales (BAsD, CEMN, OACI, OMI, OIT, OMS, UPU, UIC, OSCE, OSJD, OMD, OMC, OTIF, CCNR, AIEA, CIT, IRU, OCE et CETMO). Cette coopération sera renforcée à chaque fois que cela se justifiera. La CEE a commencé à collaborer avec l'Organisation de Shanghai pour la coopération en 2020. En outre, la Division des transports durables coopère étroitement avec d'autres sous-programmes du secrétariat. Cette coopération se fait dans le cadre de domaines d'interaction. La Division des transports durables dirige les travaux menés au titre du domaine d'interaction « mobilité durable et connectivité intelligente » et contribue à trois autres domaines d'interaction : « utilisation durable des ressources naturelles », « villes intelligentes et durables pour tous les âges », et « mesure et suivi des ODD ».</p>		