



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**Quatrième cycle d'examen des mandats des groupes de travail par les comités sectoriels dont ils dépendent****Note du secrétariat***Résumé*

À sa quatre-vingt-cinquième session annuelle, le Comité a noté que l'année 2023 marquait le quatrième cycle d'examen des mandats des groupes de travail par les comités sectoriels dont ils dépendent, conformément aux résultats de la réforme de la CEE de 2005 et aux directives ultérieures pour l'établissement et le fonctionnement des groupes de travail au sein de la CEE (ECE/EX/1). Au vu de l'examen et de l'analyse présentés dans le document ECE/TRANS/2023/4/Rev.1, il a décidé que le processus d'examen serait mené au cours de l'année 2023, notant que celui-ci s'inscrivait dans un processus plus large de transformation amorcé par l'approbation du mandat du Comité par le Conseil économique et social (E/RES/2022/2) (ECE/TRANS/328, par. 18).

La présente note a été établie en application directe de la décision du Comité. On trouvera dans les annexes de la note les communications des organes subsidiaires du Comité, qui donnent une vue d'ensemble de leur mandat, de leurs objectifs et de leurs activités, entre autres.

Le Comité est invité à **examiner et à prendre en compte** ces communications en vue de l'examen susmentionné.



Annexe I

Communication du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1)

I. Mandat et cadre de gouvernance des organes subsidiaires

A. Assemblée générale/Conseil économique et social

B. Commission économique pour l'Europe

C. Comité des transports intérieurs

D. Pour mémoire : Harmonisation avec le mandat et le Règlement intérieur révisés du Comité des transports intérieurs

Au paragraphe 1 du document TRANS/WP.1/100/Add.1 (Mandat du Groupe de travail sur la sécurité et la circulation routières (WP.1)), il est dit ceci : « 1. Le Groupe de travail sur la sécurité et la circulation routières (ci-après dénommé le WP.1), agissant dans le cadre des politiques de l'Organisation des Nations Unies et de la Commission économique pour l'Europe (ci-après dénommée la CEE), et placé sous la supervision générale du Comité des transports intérieurs (CTI), doit, à condition que ses activités soient conformes au mandat de la CEE (document E/ECE/778/Rev.3) et compatibles avec les instruments juridiques énumérés en annexe : ». Le document TRANS/WP.1/100/Add.1 est actuellement en cours de révision, et le Groupe de travail s'appelle aujourd'hui le « Forum mondial de la sécurité routière » (WP.1).

II. Objectifs du Groupe de travail

« Prendre et mettre en œuvre des mesures visant à renforcer et améliorer la sécurité routière, à développer et harmoniser les règles de circulation et de signalisation en prenant également en compte notamment l'environnement, et à renforcer les relations entre les pays » (voir le document TRANS/WP.1/100/Add.1 (Mandat du Groupe de travail sur la sécurité et la circulation routières (WP.1)). Le document TRANS/WP.1/100/Add.1 est actuellement en cours de révision.

III. Domaines d'activité du Groupe de travail

A. Facilitation des transports (y compris la facilitation du passage des frontières)

- La sécurité routière est une question transversale dans le domaine des transports. Les Conventions de 1949 et 1968 sur la circulation routière et la Convention de 1968 sur la signalisation routière ont pour objet de faciliter la circulation routière à l'échelon international.

B. Sécurité routière

- Domaine d'activité principal

C. Performance environnementale et climatique

- Contribution aux efforts du CTI visant à atténuer les changements climatiques

IV. Domaines d'activité du Groupe de travail – efficacité et valeur ajoutée

A. Chevauchements et doubles emplois internes (autres organes de la Commission économique pour l'Europe effectuant des tâches similaires ou identiques)

1. Domaine d'activité 1 : la sécurité routière dans le monde

- Aucun chevauchement
- La CEE a été la première entité à mener des activités pour la sécurité routière au sein du système des Nations Unies avec la création, en 1950, d'un groupe de travail spécial de la prévention des accidents de la circulation. Le Groupe de travail sur la sécurité et la circulation routières (WP.1) a été établi en 1988 en tant qu'organe intergouvernemental. En 2017, il a changé de nom pour devenir le « Forum mondial de la sécurité routière » (WP.1).
- Aujourd'hui, le WP.1 demeure le seul organe permanent du système des Nations Unies dont les travaux portent sur l'amélioration de la sécurité routière. Il a pour mission première d'être le garant des instruments juridiques des Nations Unies qui visent à harmoniser les règles de circulation. Les Conventions sur la circulation routière et sur la signalisation routière de 1968, ainsi que les autres instruments juridiques de la CEE qui portent sur les principaux facteurs des accidents de la route (comportement des usagers de la route, véhicules et infrastructures), contribuent de manière tangible à améliorer la sécurité routière. Nombre de pays ont adhéré à ces instruments et récoltent les fruits de leur application. Ces Parties contractantes jouent en outre un rôle moteur dans la tenue à jour des dites conventions internationales sur la sécurité routière. La CEE appuie également le développement et la promotion des meilleures pratiques en matière de sécurité routière, ainsi que l'organisation de semaines de la sécurité routière et d'autres manifestations de sensibilisation.
- La participation aux activités du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) est ouverte à tous les pays du monde. En règle générale, le WP.1 se réunit deux fois par an à Genève, en Suisse. La Division des transports durables de la CEE assure le secrétariat du Forum : organisation des sessions, établissement des ordres du jour, rapports et autres documents, collecte et diffusion d'informations et facilitation des relations entre les gouvernements.
- En 2010, le WP.1 a célébré 60 années d'initiatives en matière de sécurité routière au sein du système des Nations Unies. Cette célébration a eu lieu parallèlement à la proclamation de la Décennie d'action pour la sécurité routière par l'Assemblée générale des Nations unies dans sa résolution 64/255. Depuis 2010, la CEE a apporté sa contribution en participant à l'élaboration et à la mise en œuvre du Plan d'action de la Décennie.
- En 2012, le Comité des transports intérieurs (organe de tutelle du WP.1) a adopté le Plan d'action de la CEE pour la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière (2011-2020) (ECE/TRANS/2012/4 et Corr.1 et 2). Ce plan est aligné sur le Plan d'action de la Décennie. Il vise à atteindre les grands objectifs de la CEE pour la sécurité routière en tenant compte des domaines de travail prioritaires et en appliquant de façon continue et à l'avenir des mesures pour chaque objectif dans la zone géographique visée et au-delà de celle-ci. Il s'agit d'actions, d'initiatives et de mesures concernant plusieurs groupes de travail de la CEE, le Forum mondial de la sécurité routière étant le coordonnateur principal dans le domaine de la sécurité routière.

B. Chevauchements et doubles emplois externes (autres entités ne relevant pas de la Commission économique pour l'Europe, effectuant des tâches similaires ou identiques)

- Domaine d'activité 1 : la sécurité routière dans le monde
 - Aucun chevauchement (voir plus haut)

C. Synergies internes (avec d'autres organes de la Commission économique pour l'Europe effectuant des tâches complémentaires)

- Domaine d'activité 1 : la sécurité routière dans le monde
- Il existe des synergies avec d'autres groupes de travail de la CEE.

D. Synergies externes (avec des entités ne relevant pas de la Commission économique pour l'Europe, effectuant des tâches complémentaires)

- Domaine d'activité 1 : la sécurité routière dans le monde
- Il existe des synergies avec d'autres commissions régionales de l'ONU.

V. Méthodes de travail

Les résultats attendus du WP.1, notamment le nombre de réunions tenues et de documents officiels publiés, sont mentionnés dans les programmes de travail du sous-programme Transports, les plans-programmes et les programmes de publication figurant dans les documents du CTI suivants :

2023 – ECE/TRANS/2023/11 et ECE/TRANS/2023/12

2022 – ECE/TRANS/2022/8 et ECE/TRANS/2022/9

2021 – ECE/TRANS/2021/8 et ECE/TRANS/2021/9

2020 – ECE/TRANS/2020/21 et ECE/TRANS/2020/22/Rev.1

2019 – ECE/TRANS/2019/24

2018 – ECE/TRANS/2018/21, Add.1 et Corr.1 et ECE/TRANS/2018/22

Le WP.1 a tenu des sessions extraordinaires chaque fois qu'il l'a jugé nécessaire, comme en 2018, 2019 et 2021.

Le secrétariat a fourni ses services aux groupes d'experts suivants :

Le Groupe d'experts de la signalisation routière, de 2018 à 2022 ;

Le groupe d'experts informel intergouvernemental de la signalisation routière, à partir de 2023.

Le Groupe d'experts de la signalisation routière se réunit généralement plusieurs fois par an de manière formelle ; il tient également des réunions informelles. En 2022 par exemple, il a tenu 3 réunions formelles (4 jours) et 7 réunions informelles.

Le groupe d'experts informel intergouvernemental de la signalisation routière tient des réunions informelles uniquement (en 2023, il en aura tenu 5 ou 6).

Le Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés (LIAV), à partir de 2021.

Tous les autres « groupes d'experts » informels ne sont pas officiellement reconnus par la CEE et ne bénéficient pas des services du secrétariat.

VI. Principales consultations

Le WP.1 est composé de représentants de gouvernements. Il consulte des organisations internationales, intergouvernementales et non gouvernementales, ainsi que les milieux universitaires et le secteur privé.

VII. Résultats obtenus (mettre en évidence les principaux résultats depuis 2017)

- Travaux réglementaires/normatifs et Parties contractantes (par exemple, amendements aux instruments juridiques, nombre de Parties contractantes, etc.)

Amendements (2018-2023) :

Convention de 1968 sur la circulation routière – amendements à l'article premier et nouvel article 34 *bis*.

Convention de 1968 sur la circulation routière – amendements aux articles 25 *bis* et 32, et aux annexes 1 et 5.

Les propositions actuelles d'amendements à la Convention de 1968 sur la signalisation routière, à l'Accord européen complétant la Convention de 1968 sur la signalisation routière et au Protocole de 1973 sur les marques routières, additionnel à l'Accord européen, doivent être adoptées prochainement.

Nombre de Parties contractantes aux trois instruments juridiques principaux :

Convention de 1968 sur la circulation routière : 88.

Convention de 1968 sur la signalisation routière : 73.

Convention de 1949 sur la circulation routière : 102.

Adhésions (2018-2023) :

Convention de 1968 sur la circulation routière : Royaume-Uni, Cabo Verde, Nigéria, Myanmar, État de Palestine, Liechtenstein, Thaïlande, Oman, Éthiopie, Ouganda, Bénin, Arabie saoudite et Maldives ;

Convention de 1968 sur la signalisation routière : Arménie, Myanmar, Honduras, Liechtenstein, Ouganda, Bénin, Türkiye et Maldives ;

Convention de 1949 sur la circulation routière : Lituanie, Croatie, Liechtenstein et Estonie ;

Protocole de 1949 relatif à la signalisation routière : Liechtenstein, Brunéi Darussalam ;

Accord européen complétant la Convention de 1949 sur la circulation routière et le Protocole de 1949 relatif à la signalisation routière : Liechtenstein ;

Accord européen complétant la Convention de 1968 sur la circulation routière : Liechtenstein et Turkménistan ;

Accord européen complétant la Convention de 1968 sur la signalisation routière : Liechtenstein, Turkménistan et Türkiye ;

Protocole de 1973 sur les marques routières : Liechtenstein, Turkménistan et Türkiye.

- Recommandations

En 2022, le WP.1 a adopté une résolution sur les questions de sécurité relatives aux activités autres que la conduite auxquelles se livre le conducteur lorsqu'un système de conduite automatisé émettant des demandes de transition assure le contrôle dynamique du véhicule (ECE/TRANS/WP.1/2021/2/Rev.1).

En 2021, la Convention d'application en ce qui concerne la délivrance et l'utilisation des permis de conduire nationaux et internationaux délivrés au titre des Conventions de 1949 et 1968 sur la circulation routière a été publiée.

En 2021, la Charte des droits des victimes de la route, fruit d'une initiative conjointe du secrétariat du WP.1, de l'Institute for European Traffic Law et du Conseil des bureaux, a été publiée.

En 2019, la Résolution sur le déploiement de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière a été adoptée par le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1).

Évaluation et révision continues de la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1).

Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2).

VII. Résultats et changements attendus dans un avenir proche

A. Possibilités de rationalisation et de mise en synergie des activités se rapportant à chacun des résultats escomptés

Collaboration majeure avec d'autres commissions régionales de l'ONU et organismes des Nations Unies menant des activités relatives à la sécurité routière et aux objectifs de développement durable 3.6 et 11.2.

B. Moyens d'accroître l'efficacité et d'améliorer les méthodes de travail

Faciliter l'organisation de sessions extraordinaires du WP.1 au Palais des Nations, à Genève, ou à l'extérieur du Palais, à la demande du WP.1, et faciliter la participation à distance.

C. Résultats escomptés et activités connexes qu'il pourrait être nécessaire de réorienter ou de recentrer pour mieux tenir compte des demandes prioritaires des États membres et des Parties contractantes

La portée des activités du WP.1 devrait être véritablement mondiale.

D. Optimisation éventuelle de la structure du programme de travail

Le programme de travail du WP.1 est déjà complet et exhaustif. Encourager de nouvelles participations aux activités du WP.1 dans le cadre de l'objectif d'une portée mondiale de l'action menée.

E. Moyens d'améliorer la communication et la sensibilisation du public

Voir (B).

F. Autres observations

Le temps alloué au rapport de chaque groupe de travail pendant les sessions annuelles du CTI devrait être accru ; il devrait être directement lié à la complexité des questions à l'ordre du jour, aux sujets abordés, au travail mené et à la durée des sessions du groupe de travail concerné.

Annexe II

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

I. Objectifs du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports

1. Conformément à son mandat actuel, le WP.5 a pour objectif principal de faire office d'organe interrégional où les États membres et non membres de la CEE et les acteurs concernés du secteur privé et du milieu universitaire :

a) Examinent et améliorent la compréhension des principales tendances et évolutions des transports intérieurs dans la région de la CEE, compte tenu des processus d'intégration qui s'y déroulent actuellement et des réformes en cours dans les États membres ;

b) Analysent les tendances et les faits nouveaux s'agissant de la transition vers des systèmes de transports intérieurs plus durables dans les États membres de la CEE et d'autres pays intéressés, promeuvent une telle transition et déterminent les moyens d'y parvenir grâce à une coopération internationale renforcée et à l'échange et à l'élaboration de pratiques optimales.

II. Modules de travail adoptés et programme de travail à long terme (2020-2030)

2. Comme suite à ses activités passées, et compte tenu de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030, le WP.5 s'est mis d'accord à sa trente-deuxième session annuelle, en septembre 2019, sur six modules thématiques pour son programme de travail à long terme 2020-2030 (ECE/TRANS/WP.5/66, annexe II) :

a) Développement de réseaux ou de liaisons de transport

Le WP.5 a décidé que les travaux relatifs aux liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) et à d'autres liaisons et corridors, notamment le suivi du développement du réseau, se poursuivraient au titre de ce module. Il a déclaré qu'il devait continuer à servir de plateforme pour la promotion et le suivi des activités de mise en place. À ce propos, il a précisé que le terme « mise en place » recouvrait les éléments suivants : l'harmonisation et la simplification des formalités relatives au passage des frontières ; le raccordement aux infrastructures et les normes d'interopérabilité ; la gestion efficace des corridors ; l'utilisation des nouvelles technologies et la transition numérique. Il a également été décidé que le WP.5 donnerait des indications sur l'harmonisation des normes et des règles nationales avec les règlements internationaux (ceux qui découlent des instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports) au titre de ce module.

b) Transports et changements climatiques

Dans le cadre de ce module, le WP.5 a décidé que les travaux d'analyse et de recherche concernant les effets qu'ont les changements climatiques sur les équipements et les activités de transport se poursuivraient, tout comme les travaux visant à définir les mesures d'adaptation les plus appropriées.

c) Mobilité urbaine durable

Dans le cadre de ce module, le WP.5 est convenu de s'appuyer sur ses précédents travaux pour continuer à élaborer des politiques de mobilité urbaine qui favorisent le développement urbain durable. Il a été décidé que les faits nouveaux concernant la mobilité en tant que service relèveraient également de ce module.

d) Données relatives aux infrastructures de transport

Dans le cadre de ce module, le WP.5 a décidé de mettre en place et de gérer l'Observatoire international des infrastructures de transport (OIIT), disponible sur une plateforme fondée sur un système d'information géographique (SIG). Les travaux du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport devaient également relever de ce module.

e) Évaluation et suivi des questions nouvelles et des objectifs de développement durable

Dans le cadre de ce module, le WP.5 a décidé d'examiner et d'analyser les nouvelles questions relatives au transport et d'établir des synthèses d'analyse. Il a également été décidé qu'il suivrait les tendances observées dans la réalisation des objectifs de développement durable liés au transport et contribuerait à la création d'outils appuyant la réalisation de ces objectifs.

f) Sûreté et sécurité des transports intérieurs

Dans le cadre de ce module, le WP.5 s'est engagé à faire fonction de plateforme pour l'intégration et l'amélioration des solutions visant à remédier aux problèmes de sûreté et de sécurité des transports intérieurs en organisant des débats thématiques.

III. Rapport d'évaluation pour la période 2020-2023

3. Le tableau ci-après s'appuie sur les six modules de travail thématiques approuvés. On y trouve, dans la première colonne, un aperçu des activités prévues dans le programme de travail biennal pour 2020-2021 et, dans la deuxième colonne, une liste des résultats obtenus au fil du temps. Étant donné que la mise en œuvre des activités s'est poursuivie au-delà de la période initialement prévue (2020-2021), notamment en raison des restrictions dues à la pandémie de COVID-19, les réalisations du Groupe de travail qui sont énumérées dans le tableau concernent la période 2020-2023.

A. Développement de réseaux ou de liaisons de transport

<i>Activités prévues</i>	<i>Réalisations</i>
<ul style="list-style-type: none"> Le WP.5 gère la mise en place de réseaux et de corridors de transport en s'appuyant sur les phases I, II et III du projet LTEA, ainsi que sur les résultats et les recommandations qui en ont découlé. Le WP.5 passe en revue les approches et méthodes existantes pour mesurer la valeur économique des corridors de transport internationaux. 	<ul style="list-style-type: none"> Novembre 2020 : un cycle de consultations en ligne sur la mise en place de corridors de transport Europe-Asie a été organisé à la suite de la trente-troisième session annuelle du WP.5 ; 155 participants des secteurs public et privé et du milieu universitaire, qui représentaient 32 pays participant ou non au projet LTEA, y ont pris part. Les Gouvernements azerbaïdjanais, géorgien, turc, ukrainien et kazakhstanais se sont dit prêts à contribuer à la mise au point d'un dispositif de gestion des corridors hébergé par la CEE sur certaines parties de l'itinéraire ferroviaire 3 du projet LTEA. Septembre 2022 : une table ronde sur le bilan de la capacité de fret ferroviaire effective du corridor transcasprien et du corridor Almaty-Istanbul s'est tenue en marge de la session du WP.5. À la demande des gouvernements, un comité de coordination CEE/Organisation de coopération économique (OCE) pour le corridor transcasprien et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul a été établi sous la forme d'un groupe des Amis de la présidence du WP.5 (le groupe s'est réuni en décembre 2022 à Genève et en juin et juillet 2023 à Istanbul et Bakou) ; le mandat du Comité

*Activités prévues**Réalisations*

de coordination et un programme de travail pour 2023-2025 ont été approuvés.

- Des analyses ont été menées, notamment dans le cadre du Comité de coordination. Un atelier interrégional sur la gestion des corridors de transport multimodal est prévu en marge de la trente-sixième session annuelle du WP.5, avec la participation de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), des commissions régionales de l'ONU (Commission économique pour l'Afrique, Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale, Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique et Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes), et d'autres partenaires.

B. Transports et changements climatiques

*Activités prévues**Réalisations*

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Le WP.5 lance le processus de création du Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements. • Le Groupe d'experts enrichit les bases de données en y ajoutant des données sur le climat ainsi que des équipements et activités de transport. • Le Groupe d'experts élargit l'analyse des indicateurs climatique afin d'accroître les connaissances sur les effets futurs des changements climatiques et des phénomènes météorologiques extrêmes sur les équipements et les activités de transport. • Le Groupe d'experts recueille et analyse les informations et les données issues de projets nationaux d'adaptation aux changements climatiques en vue de définir les principales vulnérabilités d'équipements particuliers et de faciliter la mise en œuvre de tels projets dans les pays désireux de progresser dans ce domaine. | <ul style="list-style-type: none"> • Le Groupe d'experts a été créé en 2020 et s'est réuni six fois depuis. • Les indicateurs climatiques sont mis à disposition sur la plateforme de l'OIIIT, où ils sont superposés aux données sur les réseaux de transport. Le Groupe continue à s'efforcer d'améliorer ces données et leur visualisation. • Ses membres se sont mis d'accord sur de nouveaux indicateurs à analyser concernant les températures élevées, les fortes précipitations et la vitesse des rafales de vent. • Le Groupe d'experts a examiné de nombreux projets nationaux visant à améliorer l'adaptation des transports aux changements climatiques. À ce propos, il a commencé à travailler sur un dossier de décision relatif à l'adaptation et rassemble, à cette fin, des données sur les pertes liées à des incidents dus aux conditions météorologiques qui touchent les infrastructures de transport. Il travaille également à l'élaboration d'orientations sur les moyens d'adaptation et sur l'évaluation de la criticité des transports. Le Groupe d'experts a aussi élaboré un cadre de simulation de crise pour la vérification de la résilience des équipements de transport face aux risques liés aux changements climatiques, et a organisé les trois ateliers suivants depuis 2020 : <ul style="list-style-type: none"> • Un atelier sur l'analyse des risques physiques liés aux changements climatiques pesant sur les processus de planification et d'exploitation des transports (Genève et en ligne, 26 mars 2021) ; • Un atelier destiné à rendre les pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale plus conscients de la nécessité d'adapter les transports aux |
|--|--|

*Activités prévues**Réalisations*

changements climatiques (Moscou, 15 et 16 novembre 2021) ; et

- Un atelier destiné à éclairer les pays de la Méditerranée sur l'adaptation des infrastructures de transport aux changements climatiques et la mise en place d'un programme d'intervention efficace (Marseille (France), 15 et 16 mai 2023).
- Le Groupe d'experts s'est intéressé à des projets visant à tester la résistance des infrastructures dans différents pays et pour différents équipements de transport.

C. Mobilité urbaine durable

*Activités prévues**Réalisations*

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Le WP.5 conçoit un modèle pour évaluer les défis en matière de mobilité urbaine. • Le WP.5 élabore un manuel visant à mettre en place ou à renforcer le concept de la mobilité en tant que service au niveau des villes. • Le WP.5 contribue au plan directeur pour la promotion du cyclisme en élaborant le module relatif aux infrastructures. | <ul style="list-style-type: none"> • Le manuel de la CEE sur la mobilité urbaine durable et l'aménagement du territoire a été publié en septembre 2020 et contient un modèle d'évaluation des défis liés à la mobilité urbaine fondé sur des mesures destinées à « éviter », « adopter » et « améliorer ». • Le manuel de la CEE sur la mobilité en tant que service (tendances et économie des transports 2018-2019) a été publié en février 2020. • Les ateliers thématiques suivants ont été organisés en marge des sessions annuelles du WP.5 : <ul style="list-style-type: none"> • Un atelier sur l'analyse économique de la transformation des systèmes de transport urbain (9 septembre 2020) ; • Un atelier sur les transports urbains écologiques (17 septembre 2021) ; • Un atelier interrégional sur les possibilités et les difficultés liées à l'électrification de la mobilité dans les domaines des transports, de l'énergie et de l'aménagement du territoire (5 septembre 2022). • Un groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables (WP.5/GE.5) a été constitué en juin 2022. Il a pour mission de rassembler des données sur les infrastructures cyclables nationales, de les analyser et de proposer des itinéraires dans la région de la CEE, sur la base des itinéraires cyclables nationaux existants, afin de mettre en place un réseau cyclable à l'échelle de la CEE. Le Groupe d'experts a entrepris d'élaborer des définitions communes pour différents types d'infrastructures cyclables et de concevoir de nouveaux panneaux de signalisation pour les itinéraires cyclables, aux fins de la mise en œuvre du module relatif aux infrastructures du plan directeur pour la promotion du cyclisme. |
|--|--|

D. Données relatives aux infrastructures de transport

<i>Activités prévues</i>	<i>Réalisations</i>
<ul style="list-style-type: none"> Le WP.5 travaille à la mise en place de l'Observatoire international des infrastructures de transport Le Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport dégage des modèles, méthodes, outils et bonnes pratiques permettant d'évaluer, de calculer et d'analyser les coûts de construction des infrastructures de transport intérieur. Le Groupe d'experts fixe les termes utilisés pour l'évaluation des coûts des infrastructures de transport intérieur. Le Groupe d'experts collecte des données pour procéder à l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport. 	<ul style="list-style-type: none"> L'Observatoire international des infrastructures de transport (ITIO-GIS.org) a été inauguré à la session de février 2022 du Comité des transports intérieurs (CTI). Il est à l'essai dans un nombre croissant d'États membres depuis 2022. Le Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport a achevé son mandat et soumis son rapport final (où figure un glossaire de termes), qui a été approuvé à la session annuelle de septembre 2022 du WP.5 et paraîtra en tant que publication des Nations Unies dans le courant de 2023. Les données collectées au sujet des coûts de construction des infrastructures de transport intérieur et leur analyse approfondie font partie intégrante du rapport final. Le Groupe d'experts a formulé des propositions concernant la manière dont ces données pourraient être téléversées dans l'OIIIT et visualisées au format SIG (système d'information géographique).

E. Évaluation et suivi des questions nouvelles et des objectifs de développement durable

<i>Activités prévues</i>	<i>Réalisations</i>
<ul style="list-style-type: none"> Le WP.5 suit les tendances qui peuvent être observées dans la mise en œuvre des objectifs de développement durable liés aux transports. Le WP.5 promeut l'utilisation des indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables (SITCIN). Le WP.5 recense et analyse les nouvelles questions relatives aux transports intérieurs. 	<ul style="list-style-type: none"> Comme l'a demandé le CTI, un Groupe consultatif pluridisciplinaire informel Transports et COVID-19 a été mis sur pied sous les auspices du WP.5 à la suite du déclenchement de la pandémie de COVID-19. Le Groupe était composé de fonctionnaires chargés des transports, des douanes et de la santé représentant un large éventail d'États membres (de la région de la CEE et d'ailleurs) et s'est réuni à quatre reprises (juin-septembre 2020 et juin-septembre 2021). Le Groupe consultatif a élaboré un ensemble de recommandations détaillées visant à renforcer la résilience du secteur des transports intérieurs face aux pandémies et aux situations d'urgence internationales. Un modèle de gestion des imprévus à l'échelle internationale dans le secteur des transports intérieurs (transports routier et ferroviaire et navigation intérieure) a été élaboré sur la base de ces orientations. Un ensemble de 215 indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables (SITCIN) a été mis au point dans le cadre d'un projet financé par le Compte de l'ONU pour le développement. Les gouvernements peuvent s'en servir pour évaluer le degré de connectivité de leurs transports, tant au niveau national qu'aux niveaux bilatéral et sous-régional. Une plateforme d'auto-évaluation et un cours d'apprentissage en ligne sont disponibles sur la page SITCIN.org, et un nombre croissant d'États membres ont dit souhaiter utiliser les

*Activités prévues**Réalisations*

indicateurs pour mieux comprendre les caractéristiques de leur secteur des transports intérieurs.

- Le WP.5 n'a cessé de travailler sur les nouvelles questions relatives aux transports intérieurs. Parallèlement aux activités en rapport avec la résilience du secteur, deux synthèses d'analyse ont été établies pour examen à sa session annuelle de 2022 puis soumises au CTI : un rapport intitulé « Accélérer la mise en œuvre des mesures d'atténuation des changements climatiques dans le secteur des transports terrestres – enseignements tirés des secteurs aérien et maritime » et un autre intitulé « État des lieux des nouvelles tendances en ce qui concerne les infrastructures de recharge pour véhicules électriques ».

F. Sûreté et sécurité des transports intérieurs

*Activités prévues**Réalisations*

- Le WP.5 sert de plateforme pour l'échange d'informations relatives aux menaces et aux risques inhérents aux transports intérieurs et organise des réunions en fonction des besoins.
- Trois ateliers thématiques et tables rondes ont été organisés sur ce thème en marge des sessions annuelles du WP.5 :
 - Une table ronde sur les systèmes de transport intelligents et la cybersécurité (9 septembre 2020) ;
 - Un atelier sur les aspects liés à la sécurité du transport de marchandises dangereuses (17 septembre 2021) ;
 - Une table ronde sur la protection des infrastructures de transport aux stades de la conception, de la construction et de l'exploitation (7 septembre 2022) ;
 - Un atelier sur les menaces de cybersécurité qui pèsent sur les bornes de recharge des véhicules électriques (septembre 2023).

V. Programme de travail et cadre d'évaluation pour la période biennale 2024-2025

4. Le programme de travail biennal du Groupe de travail pour 2024-2025 contient une liste d'activités à mettre en œuvre pendant la prochaine période biennale. Ces activités s'inscrivent dans le prolongement des résultats obtenus au regard du programme de travail biennal précédent (2020-2023) et sont reliées aux six modules thématiques du programme de travail à long terme (2020-2030). Elles sont énumérées ci-après et accompagnées des réalisations escomptées correspondantes, qui ont été définies dans le but d'aider le WP.5 à évaluer les résultats obtenus.

5. Les six modules thématiques étant encore tout à fait d'actualité, ils peuvent rester inchangés pour la prochaine période biennale. Ainsi, s'il est possible que les différentes activités et réalisations escomptées prévues au titre de chaque module thématique varient légèrement par rapport à celles de la période biennale précédente, il n'est pas pour autant nécessaire de modifier le programme de travail à long terme.

6. Le WP.5 est invité à donner son avis et à approuver les activités et les réalisations escomptées qui figurent dans le tableau ci-dessous.

A. Développement des réseaux ou des liaisons de transport

<i>Activités prévues</i>	<i>Réalisations escomptées</i>
<ul style="list-style-type: none"> Le WP.5 concourt aux efforts entrepris dans le cadre du Comité de coordination CEE/OCE pour le corridor transcaspien et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul, conformément à son mandat et au programme de travail pour 2023-2025. Le WP.5 continue de superviser et d'appuyer la mise en place des liaisons et corridors de transport dans la région de la CEE et celles qui lui sont adjacentes. 	<ul style="list-style-type: none"> Une étude indiquant tous les paramètres techniques relatifs aux infrastructures sur le(s) corridor(s) qui relèvent de la compétence du Comité de coordination est présentée pour examen et observations. Un état des lieux détaillé permettant de cartographier les liaisons manquantes ou les parties du réseau à moderniser, à renouveler ou à réaménager est présenté pour examen et observations. Une analyse des documents de transport unimodal et multimodal utilisés dans le(s) corridor(s) est réalisée et des recommandations sur les solutions de dématérialisation et les normes électroniques sont présentées pour examen et observations. Une analyse des mesures de facilitation du passage des frontières appliquées le long du ou des corridor(s) est examinée. Une proposition visant à uniformiser et à mieux coordonner les horaires et le système de tarification le long des deux corridors est examinée.

B. Transports et changements climatiques

<i>Activités prévues</i>	<i>Réalisations escomptées</i>
<ul style="list-style-type: none"> Le Groupe d'experts enrichit les bases de données en y ajoutant des données sur le climat ainsi que des équipements et activités de transport. Le Groupe d'experts élargit l'analyse des indicateurs climatique afin d'accroître les connaissances sur les effets futurs des changements climatiques et des phénomènes météorologiques extrêmes sur les équipements et les activités de transport. Le Groupe d'experts recueille et analyse les informations et les données issues de projets nationaux d'adaptation aux changements climatiques en vue de définir les principales vulnérabilités d'équipements particuliers, formule des orientations utiles et facilite la mise en œuvre de projets dans les pays désireux de progresser dans ce domaine. Le Groupe d'experts établit son rapport final sur l'exécution de son mandat. Des travaux d'analyse sont menés pour les besoins de l'élaboration de la stratégie du CTI relative aux changements climatiques. 	<ul style="list-style-type: none"> La base de données de l'OIT est améliorée. De nouveaux indicateurs climatiques sont analysés et des recommandations sont formulées. Des informations et des données provenant de projets nationaux sont collectées et des documents directifs utiles sont élaborés. Un projet est lancé dans au moins un pays désireux de progresser dans l'analyse de l'adaptation des infrastructures aux changements climatiques. Le rapport final est établi et soumis au WP.5. Les contributions du WP.5 à l'élaboration et à la mise en œuvre de la stratégie du CTI relative aux changements climatiques sont élaborées.

C. Mobilité urbaine durable

<i>Activités prévues</i>	<i>Réalisations escomptées</i>
<ul style="list-style-type: none"> Le WP.5 aide, par l'intermédiaire de son groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables, à définir un réseau cyclable à l'échelle de la CEE à concevoir sur la base des réseaux nationaux, communique aux États membres des documents directifs pour les aider à développer leurs infrastructures cyclables nationales, et établit des définitions pour différents types d'infrastructures cyclables ainsi que pour la signalisation horizontale et verticale. Le WP.5 continue à faire office de plateforme pour l'échange d'informations sur les dernières tendances et nouveautés en matière de mobilité urbaine, organise des ateliers ciblés et formule des recommandations sur les prochaines étapes possibles lorsqu'il est invité à le faire. Le Groupe d'experts établit son rapport final sur l'exécution de son mandat. 	<ul style="list-style-type: none"> Le réseau cyclable de la CEE est mis au point et approuvé. Un guide destiné aux États membres sur la conception d'un réseau cyclable national est rédigé. Des définitions sont établies sous leur forme définitive puis adoptées. Au moins un atelier régional ou interrégional est organisé et les recommandations sur les suites à donner sont adoptées. Le rapport final est établi et soumis au WP.5.

D. Données relatives aux infrastructures de transport

<i>Activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>
<ul style="list-style-type: none"> Le WP.5 continue à gérer l'OIIT, qui est établi sur une plateforme SIG, continue à perfectionner ses fonctionnalités techniques et ses applications, examine les possibilités d'élargir sa portée géographique et informe les États membres, les banques multilatérales de développement (BMD) et les organisations de coopération régionale de sa valeur ajoutée. Le WP.5 donne suite aux orientations données par l'ancien groupe d'experts sur la visualisation des données de référence sur la plateforme. 	<ul style="list-style-type: none"> L'OIIT atteint un niveau de maturité tel que les utilisateurs, les États membres, les BMD et les organisations de coopération régionale sont de plus en plus nombreux à téléverser et à utiliser de nouvelles données et informations. Le nombre d'utilisateurs actifs de l'OIIT et sa portée géographique augmentent. Au moins une application existante de l'OIIT est perfectionnée ou étoffée et une nouvelle fonctionnalité est mise au point.

E. Évaluation et suivi des questions nouvelles et des objectifs de développement durable

<i>Activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>
<ul style="list-style-type: none"> Le WP.5 suit les tendances qui peuvent être observées dans la mise en œuvre des objectifs de développement durable liés aux transports. Le WP.5 promeut les indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables (SITCIN). Le WP.5 recense et analyse les nouvelles questions relatives aux transports intérieurs. 	<ul style="list-style-type: none"> Les tendances font l'objet d'un suivi continu. Le nombre de pays qui utilisent la plateforme SITCIN.org augmente, de nouvelles versions linguistiques sont mises en ligne et de nouvelles applications adaptées aux besoins exprimés par les utilisateurs sont développées. Au moins une question supplémentaire a été recensée, et son analyse a commencé.

F. Sûreté et sécurité des transports intérieurs

*Activités**Réalisations escomptées*

- Le WP.5 continue à faire office de plateforme pour l'échange d'informations sur les menaces et les risques qui pèsent sur les transports intérieurs, notamment dans les domaines de la cybersécurité et de l'intelligence artificielle, et organise des réunions ciblées selon les besoins.
 - Un échange d'informations efficace est assuré, par exemple à l'occasion d'ateliers et de manifestations de sensibilisation organisés à cet effet.
-

Annexe III

Communication du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6)

I. Harmonisation du mandat et du Règlement intérieur

1. À sa soixante-deuxième session (9-11 juin 2021), le WP.6 a révisé son mandat afin de l'harmoniser avec la stratégie du CTI à l'horizon 2030 (ECE/TRANS/WP.6/2021/3). Le mandat révisé a été adopté par le CTI à sa quatre-vingt-quatrième session, le 23 février 2022.
2. À sa soixante-quatorzième session (15-17 mai 2023), le WP.6 a approuvé son propre Règlement intérieur, harmonisé avec celui du CTI (ECE/TRANS/WP.6/185). Le mandat du WP.6 a en outre été actualisé pour l'harmoniser avec le nouveau Règlement intérieur, et avec le mandat du CTI.
3. Le WP.6 voudra donc sans doute prendre acte du fait que son mandat et son règlement intérieur sont harmonisés avec ceux du CTI.

II. Contribution au processus d'examen du mandat

4. Les informations figurant dans la présente section sont nécessaires au processus d'examen du mandat du WP.6. Elles sont structurées conformément aux modalités proposées pour l'examen des mandats en 2023 et à la liste des informations dont la communication est recommandée, jointe à la lettre de la Présidente du CTI et du Directeur de la Division des transports durables mentionnée ci-dessus.

A. Mandat et cadre de gouvernance des organes subsidiaires

5. Les informations relatives à l'harmonisation du mandat et du règlement intérieur avec ceux du CTI sont fournies dans la section I du présent document.

B. Objectifs du Groupe de travail

6. Le WP.6 mène des activités conformes à l'objectif du sous-programme de la CEE consacré aux transports, qui est de faciliter les mouvements internationaux de personnes et de marchandises par les modes de transport intérieurs et de porter la sûreté, la protection de l'environnement, l'efficacité énergétique et la sécurité des transports à des niveaux qui contribuent véritablement à la durabilité des transports, conformément à la stratégie du CTI à l'horizon 2030.

C. Domaines d'activité du Groupe de travail

7. Les domaines d'activité du WP.6 sont les suivants, selon son mandat¹ :
 - a) Mettre au point des méthodes et une terminologie appropriées et communes en vue de l'harmonisation des statistiques relatives aux transports terrestres – afin d'améliorer leur comparabilité à l'échelle internationale – et de la définition d'indicateurs sur les transports durables (pilier C) ;
 - b) Collecter, rassembler et diffuser des statistiques sur les transports terrestres qui mettent en évidence les effets des instruments juridiques de la CEE existants en ce qui

¹ Le pilier de la stratégie du CTI correspondant à chaque activité est indiqué entre parenthèses à la fin des alinéas.

concerne la circulation automobile, les accidents de la route, le trafic ferroviaire, les voies navigables intérieures et le transport par conduites (pilier A) ;

c) Développer, administrer et améliorer la base de données en ligne des statistiques des transports de la CEE afin d'assurer la disponibilité de statistiques fiables, pertinentes, actualisées et d'utilisation facile (pilier C) ;

d) Contribuer à la coordination des activités statistiques des organisations internationales dans le domaine des transports afin de promouvoir les bonnes pratiques statistiques et la cohérence des données diffusées, de limiter autant que faire se peut les doubles emplois et d'alléger la charge que représentent la présentation de rapports et les réunions pour les pays membres de la CEE, notamment en administrant et en améliorant le questionnaire commun en partenariat avec Eurostat et le Forum international des transports (FIT) (pilier C) ;

e) Faciliter la mise en commun des données d'expérience et des meilleures pratiques et fournir des orientations sur la façon de régler les problèmes d'ordre statistique, en ce qui concerne la disponibilité, la qualité et l'échange des données sur les transports terrestres (pilier C) ;

f) Promouvoir et fournir une coopération technique et un renforcement des capacités dans le domaine des statistiques des transports (pilier D) ;

g) Contribuer à l'élaboration des indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable liés aux transports grâce à la mise en commun des savoir-faire et au dialogue entre les États membres et les organismes responsables concernés (pilier C) ;

h) Étudier les interconnexions entre les indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable liés aux transports et les autres domaines du développement durable, par exemple les interactions entre le transport et l'environnement, l'énergie, la santé, l'égalité des sexes, etc. (pilier C) ;

i) Devenir un pôle statistique pour les transports en favorisant la coopération et la collaboration avec la Commission européenne, les organisations intergouvernementales et non gouvernementales, ainsi qu'avec les autres commissions régionales des Nations Unies et d'autres organisations ou organes du système des Nations Unies (pilier C) ;

j) Collaborer étroitement avec les autres organes subsidiaires du CTI et d'autres organes de la CEE sur des questions d'intérêt commun (piliers A et B).

8. Les activités du WP.6 énumérées au paragraphe 7 ci-dessus portent sur les principaux thèmes suivants :

- Facilitation des transports (al. b)) ;
- Sécurité (al. g)) ;
- Performance environnementale et climatique (al. a), g), et h)) ;
- Innovations (al. e)).

D. Efficacité et valeur ajoutée

1. Chevauchements et doubles emplois avec d'autres organes de la Commission économique pour l'Europe

9. Le WP.6 est le seul organe subsidiaire du CTI qui mette au point des méthodes et une terminologie en vue de l'harmonisation des statistiques, collecte des données relatives aux transports et diffuse des statistiques sur les transports par l'entremise de publications et de la base de données en ligne des statistiques de transport de la CEE.

2. Chevauchements et doubles emplois avec d'autres entités ne relevant pas de la Commission économique pour l'Europe

10. Le Groupe de travail des statistiques des transports collabore étroitement avec Eurostat, le FIT, l'UIC et la DG MOVE. La CEE, Eurostat et le FIT gèrent conjointement un

questionnaire commun sur les statistiques des transports intérieurs hébergé par Eurostat, qui par l'intermédiaire duquel les points de contact nationaux des organismes nationaux de statistiques peuvent soumettre chaque année les données de transport disponibles. Cette collaboration vise à rationaliser les initiatives de chacun, à éviter de faire double emploi et, par conséquent, à alléger la charge de travail des États membres en matière de communication de données.

3. Synergies avec d'autres organes de la Commission économique pour l'Europe

11. Les activités du WP.6 l'amènent à aider les autres groupes de travail et à répondre à leurs besoins en matière d'analyse statistique. Plus précisément, le WP.6 collabore étroitement avec :

- Le Groupe de travail des transports routiers et le Groupe de travail des transports par chemin de fer, dans le cadre de la collecte de données relatives à l'infrastructure et à la circulation sur les principales autoroutes et lignes ferroviaires d'importance internationale, effectuée au moyen de recensements quinquennaux de la circulation sur les routes E et sur les lignes ferroviaires E, qui sont définis respectivement dans les accords AGR et AGC ;
- Le Groupe de travail des transports par voie navigable, dans le cadre de la collecte de données relatives aux réseaux de voies navigables intérieures, au comptage des bateaux et à la circulation de marchandises ;
- Le Forum mondial de la sécurité routière, dans le cadre de la collecte de données relatives aux statistiques des accidents de la route ;
- Le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports, au sujet de l'évolution des différents modes et infrastructures de transport ;
- Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique, dans le cadre de l'établissement et de l'amélioration des indicateurs qui aident à définir la part de marché du transport intermodal ;
- Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules, au sujet des données relatives aux parcs de véhicules.

12. D'autres entités ne relevant pas de la Division des transports expriment occasionnellement un intérêt pour les données relatives aux transports, notamment le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement, qui utilise les données du WP.6 et s'intéresse à la mobilité active et urbaine. En outre, la Division de l'environnement collabore avec le WP.6 par l'entremise de l'Équipe spéciale conjointe des statistiques et des indicateurs de l'état de l'environnement et du Groupe de travail des politiques de coopération en matière de réglementation et de normalisation. La Division de statistique est également un partenaire pour les travaux relatifs aux sites Web et aux bases de données.

4. Synergies avec d'autres entités ne relevant pas de la Commission économique pour l'Europe

13. Le WP.6 collabore étroitement avec les entités mentionnées au paragraphe 10.

E. Méthodes de travail

14. Les résultats attendus du WP.6, notamment le nombre de réunions, les documents officiels, les publications et les bases de données, sont indiqués dans les programmes de travail du CTI relevant du sous-programme Transports, les plans-programmes et les programmes de publication :

- 2018 : ECE/TRANS/2018/21, Add.1 et Corr.1, et ECE/TRANS/2018/22 ;
- 2019 : ECE/TRANS/2019/23 et ECE/TRANS/2019/24 ;

- 2020 : ECE/TRANS/2020/21, ECE/TRANS/2020/22/Rev.1 et ECE/TRANS/2020/23 ;
- 2021 : ECE/TRANS/2021/8, ECE/TRANS/2021/9 et ECE/TRANS/2021/10 ;
- 2022 : ECE/TRANS/2022/8, ECE/TRANS/2022/9 et ECE/TRANS/2022/10 et Corr.1 ;
- 2023 : ECE/TRANS/2023/11, ECE/TRANS/2023/12 et ECE/TRANS/2023/13/Rev.1.

F. Principaux partenaires

15. Les principaux partenaires sont énumérés au paragraphe 10 ci-dessus.

G. Résultats obtenus

16. Des informations sur les résultats obtenus par le WP.6 figurent dans les rapports du CTI et les programmes de travail du sous-programme Transports mentionnés au paragraphe 18. En outre, le WP.6 examine tous les deux ans les résultats de ses travaux et adapte ses activités en conséquence, conformément à son programme de travail à long terme. Les réalisations escomptées pour les périodes 2018-2019 et 2020-2021 figurent respectivement dans les documents ECE/TRANS/WP.6/2017/4 et ECE/TRANS/WP.6/2020/9. Ce dernier document présente également la dernière évaluation biennale, qui couvre la période 2020-2021. Les principales réalisations attendues concernent l'accroissement du champ et de la disponibilité des statistiques des transports.

17. S'agissant des activités liées à la réglementation, le secrétariat a récemment participé à l'élaboration de l'édition 2019 du Glossaire des statistiques de transport, une publication conjointe de la CEE, du FIT et d'Eurostat qui sert de référence à tous les acteurs des statistiques de transport dans toute la région et au-delà. Il contient des définitions relatives aux infrastructures, aux véhicules et au matériel de transport, à la circulation, à la mesure du transport, à la sécurité, à la consommation d'énergie et à la mobilité des voyageurs.

18. Parmi les réalisations notables, on peut retenir :

- Le maintien de la collecte annuelle de données relatives aux transports au moyen du questionnaire commun, qui représente la principale source de données de la CEE dans ce domaine, afin de tenir à jour la base de données statistiques (en ligne) ;
- Le maintien des publications biennales (« Inland Transport Statistics » (Statistiques des transports intérieurs pour l'Europe et l'Amérique du Nord), publiées les années paires, et « Statistics of Road Traffic Accidents » (Statistiques des accidents de la route) les années impaires), qui sont largement utilisées par les universitaires et les États membres ;
- L'introduction en 2023 de nouvelles méthodes de diffusion des statistiques sur les transports par la mise en récit des données, une initiative saluée par le CTI à sa quatre-vingt-cinquième session ;
- La conclusion en 2022 du cycle 2020 des recensements de la circulation sur les routes E et sur les lignes ferroviaires E, qui ont permis de collecter des informations cruciales sur les infrastructures et les volumes de trafic pour fournir aux autres groupes de travail des données de circulation réelles en vue de l'évaluation des politiques ;
- Le lancement par le WP.6, en 2022, d'une collecte de données relatives aux infrastructures de recharge des véhicules électriques, avec pour objectif final de favoriser l'établissement de normes et de définitions internationales dans ce domaine dans les pays de la CEE et de collecter ces données au moyen du questionnaire commun dans un avenir proche ;

- Le lancement par le WP.6, en 2020, d'une collecte annuelle de données relatives aux tramways et aux métros, au vu de l'importance de la mobilité urbaine durable. Ces données n'étaient jusque-là pas collectées par une organisation internationale ;
- La publication en 2019 du Glossaire des statistiques de transport, suite à un accord de publication conjointe entre les Nations Unies, l'Union européenne et le FIT signé en avril 2019 ;
- La mise au point en 2017 d'un cadre mondial d'indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable.

19. Au cours de la période 2017-2023, le WP.6 a organisé une série de manifestations et d'activités, dont cinq ateliers, deux webinaires informels et quatre sessions de renforcement des capacités. Parmi ces événements, on peut retenir :

- L'atelier sur les objectifs de développement durable ayant trait aux transports (juin 2020) ;
- L'atelier sur la qualité des données statistiques relatives aux voies navigables intérieures (juin 2018) ;
- Les webinaires informels sur les nouveaux outils de suivi de la mobilité (septembre 2020 et janvier 2021) ;
- Les activités de renforcement des capacités menées en 2017 et 2018 qui visaient à améliorer la qualité et l'exhaustivité des statistiques des transports dans plusieurs pays.

H. Résultats et changements attendus dans un avenir proche

20. Le WP.6 examinera les réalisations attendues pour la prochaine période biennale dans le cadre du programme de travail. Les réalisations attendues pour la période 2022-2024 sont exposées dans le document ECE/TRANS/WP.6/2022/4.

21. Le Groupe de travail se félicite de sa collaboration efficace avec diverses parties prenantes, internes et externes, qui a été décrite dans les sections précédentes. Ces partenariats productifs ont permis de simplifier les méthodes d'établissement des statistiques des transports terrestres et d'améliorer la base de données des statistiques des transports de la CEE. Les résultats qu'il a obtenus au cours des dernières années, indiqués ci-dessus et figurant dans le programme de travail et l'évaluation biennale, mettent en évidence la grande efficacité du Groupe de travail et des activités qu'il mène. Le Groupe de travail ne voit par conséquent aucune raison impérative de modifier sa trajectoire actuelle, qui est fermement fixée sur la réalisation des exigences énoncées dans la stratégie du CTI et dans son propre mandat, et estime donc qu'il n'est pas nécessaire d'apporter de modifications majeures à ce dernier.

22. Actuellement, toutes les tâches du WP.6 décrites dans le présent document et mandatées par les États membres et le CTI sont assurées par un seul administrateur de la Division des transports durables de la CEE, avec l'appui d'un deuxième administrateur à temps partiel. Bien que le secrétariat s'attache à fournir des services de grande qualité, il est devenu évident que ses capacités sont restreintes lorsqu'il s'agit de gérer plusieurs des activités actuelles et futures du WP.6, en particulier celles qui concernent le soutien important qu'il apporte aux autres groupes de travail en leur fournissant les données nécessaires pour faire évoluer correctement les politiques et la réglementation. Il conviendrait donc d'envisager la possibilité d'allouer des ressources humaines et budgétaires supplémentaires au secrétariat, en particulier si le WP.6 souhaite renforcer ses activités dans certains domaines ou se pencher sur de nouveaux domaines de travail ne relevant pas actuellement de ses attributions ou pour lesquels sa portée géographique doit être élargie.

Annexe IV

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

I. Mandat et cadre de gouvernance des organes subsidiaires

A. Assemblée générale/Conseil économique et social

B. Commission économique pour l'Europe

C. Comité des transports intérieurs

Les travaux du Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE sur le transport des denrées périssables remontent à 1948, lorsqu'après des pénuries alimentaires dévastatrices au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, le Comité a décidé de mettre en place un groupe de travail chargé d'étudier la nature et l'ampleur du transport international de denrées périssables, en vue de mettre en évidence les obstacles au transport et de prévoir les besoins de transport pour les années à venir. L'établissement du Groupe de travail du transport des denrées périssables est mentionné au paragraphe 5 du document E/ECE/59 (1948). Il est également mentionné dans l'article 18 de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP). Le Groupe de travail du transport des denrées périssables est communément appelé le WP.11.

D. Pour mémoire : Harmonisation avec le mandat et le Règlement intérieur révisés du Comité des transports intérieurs

Comme indiqué à la quatre-vingt-cinquième session du CTI (voir ECE/TRANS/2023/3), le WP.11 a examiné à sa soixante-dix-huitième session (mai 2022) une comparaison entre son règlement intérieur et celui adopté par le CTI (voir ECE/TRANS/WP.11/2022/4). Le WP.11 a conclu de cet examen qu'il n'était pas nécessaire de modifier sans délai son règlement intérieur (voir ECE/TRANS/WP.11/247, par. 87).

Tout pays membre de l'ONU peut participer aux activités du WP.11. Toutes les Parties contractantes à l'ATP, y compris les pays non membres de la CEE, peuvent voter sur les propositions d'amendements à l'Accord.

II. Objectifs du Groupe de travail

a) Engager et mener des actions visant à mieux préserver la qualité des denrées périssables au cours de leur transport, en particulier lorsqu'il s'agit d'un transport international ;

b) Promouvoir la facilitation du transport international des denrées périssables par une harmonisation des règlements et règles y relatifs ainsi que des procédures administratives et de la documentation auxquelles ce transport est soumis ;

c) Développer et mettre à jour l'Accord européen relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP), conclu à Genève en 1970, ainsi que d'autres instruments juridiques pertinents régissant le transport des denrées périssables dont le CTI pourrait lui confier l'administration ;

d) Favoriser l'adhésion de nouveaux pays à l'Accord susmentionné ;

e) Veiller à l'harmonisation de l'ATP avec d'autres instruments juridiques pertinents régissant le transport des denrées périssables élaborés dans le cadre d'autres instances ;

f) Contribuer, par ses activités, à la mise en œuvre des objectifs de développement durable 2, 3, 8, 9 et 12 et des cibles correspondantes.

Le Groupe de travail adopte des projets d'amendements à l'ATP et les propose aux Parties contractantes pour adoption finale et entrée en vigueur conformément à la procédure juridique applicable aux traités.

(Document de référence ECE/TRANS/WP.11/229, Mandat du WP.11)

III. Domaines d'activité du Groupe de travail

A. Facilitation des transports (y compris la facilitation du passage des frontières)

- Domaine d'activité principal

L'ATP permet aux transporteurs d'un pays partie contractante de transporter des denrées périssables depuis le pays d'origine, par le territoire de tout autre pays partie contractante et à destination de tout autre pays Partie contractante, sans que des exigences supplémentaires soient imposées par les pays de transit ou de destination. Cela étant, les opérations de transport restent soumises aux règlements nationaux ou internationaux applicables aux transports intérieurs de façon générale, notamment aux règlements relatifs à la circulation routière, au transport routier international et au commerce international.

Dans l'ATP, la facilitation des transports prend la forme de certificats de conformité et de marques distinctives, qui permettent :

- De réduire autant que possible les temps d'attente pour les véhicules ATP transportant des denrées périssables ;
- De procéder aux contrôles réglementaires requis aussi rapidement que possible ;
- De faire fonctionner les groupes frigorifiques des véhicules transportant des denrées périssables durant le franchissement d'une frontière ;
- De coopérer, en particulier par l'échange préalable d'informations, avec les homologues des autres Parties contractantes, afin d'accélérer les formalités de passage des frontières pour les denrées périssables.

Les pays qui sont Parties contractantes à l'ATP sont soumis à des exigences communes dans le domaine du transport international de denrées périssables. Cela simplifie les opérations de transport entre lesdits pays, en particulier à destination ou en provenance de l'Union européenne. Cette simplification, combinée à une plus grande sécurité des transports, renforce les activités de transport et contribue à promouvoir le développement commercial et économique des régions concernées.

B. Sécurité (y compris la sécurité routière)

- Domaine d'activité principal

L'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) a été conçu dans le but de s'assurer que les denrées périssables (réfrigérées, surgelées ou congelées) sont transportées de façon sûre et efficace, dans de bonnes conditions d'hygiène afin de prévenir tout risque pour la santé humaine. Les Parties contractantes à l'ATP peuvent également appliquer l'Accord au transport national de denrées périssables, ce qui leur offre une référence solide pour des transports sûrs et efficaces sur le territoire national.

C. Performance environnementale et climatique

- Seul domaine d'activité

L'ATP a pour principal objet de préserver la sécurité sanitaire des aliments, ce qui permet de réduire le gaspillage alimentaire, qui est en soi un problème environnemental et climatique (voir la section D ci-après). Bien qu'il ne porte pas directement sur l'établissement de normes de pollution pour les moteurs, il dépend de règlements établis par d'autres organes subsidiaires et permet à ces organes d'établir des règlements, par exemple en ce qui concerne les émissions des engins mobiles non routiers, les prescriptions de performance pour les batteries et la réduction du potentiel de réchauffement planétaire des fluides réfrigérants.

En outre, de nombreuses recherches ont déjà été menées dans le domaine des équipements électriques pour la réfrigération. Celles-ci se poursuivent, sachant que pour maintenir en permanence les conditions de transport requises, il faut disposer d'une source d'électricité. Par exemple, une alimentation électrique est nécessaire durant les arrêts de nuit. D'autres questions sont également à régler dans un avenir proche.

D. Autres domaines (sécurité)

- Domaine d'activité secondaire

La suffisance alimentaire a pris une importance croissante du fait des récentes crises alimentaires causées par la sécheresse, l'utilisation de produits agricoles en tant que biocarburants et l'inflation des prix des denrées alimentaires. Dans ce domaine, l'ATP contribue à la réduction générale du gaspillage alimentaire dû à des conditions de transport inappropriées. Or, le gaspillage de millions de tonnes de denrées alimentaires se traduit par un autre gaspillage, qui est celui de ressources très rares ou non renouvelables dont on a besoin pour produire, notamment la terre, l'eau, l'énergie, les engrais chimiques et les pesticides.

IV. Domaines d'activité du Groupe de travail – efficacité et valeur ajoutée

A. Chevauchements et doubles emplois internes (autres organes de la Commission économique pour l'Europe effectuant des tâches similaires ou identiques)

- Domaine d'activité 1 : Des transports de denrées périssables plus simples ;
 - Aucun chevauchement
- Domaine d'activité 2 : Des aliments plus sûrs, donc moins d'incidences négatives sur la santé humaine ;
 - Aucun chevauchement
- Domaine d'activité 3 : Une réduction du gaspillage par une meilleure conservation des aliments ;
 - Aucun chevauchement

B. Chevauchements et doubles emplois externes (autres entités ne relevant pas de la Commission économique pour l'Europe, effectuant des tâches similaires ou identiques)

- Domaine d'activité 1 : Des transports de denrées périssables plus simples ;
 - Aucun chevauchement

- Domaine d'activité 2 : Des aliments plus sûrs, donc moins d'incidences négatives sur la santé humaine ;
 - Aucun chevauchement
- Domaine d'activité 3 : Une réduction du gaspillage par une meilleure conservation des aliments ;
 - Aucun chevauchement

C. Synergies internes (avec d'autres organes de la Commission économique pour l'Europe effectuant des tâches complémentaires)

- Domaine d'activité 1 (expliquer)
 - WP.5 – pour l'accès à l'électricité durant les arrêts de nuit des véhicules.
 - WP.29 – pour les normes sur les performances des batteries et les émissions des moteurs entraînant les appareils thermiques, les essieux et le freinage électriques, et la compatibilité électromagnétique.

D. Synergies externes (avec des entités ne relevant pas de la Commission économique pour l'Europe, effectuant des tâches complémentaires)

- Domaine d'activité 1 (expliquer)

Institut international du froid (IIF) : Organise chaque année la réunion de la Sous-Commission CERTE de l'Institut, avec la participation des stations d'essai ATP, afin d'examiner les propositions techniques qui sont soumises ultérieurement au WP.11.

Il existe une coopération de longue date avec le Comité européen de normalisation (CEN) et l'Organisation internationale de normalisation (ISO). Les normes élaborées par le CEN et l'ISO s'agissant du transport des denrées périssables sont harmonisées avec les dispositions conçues pour l'ATP et mentionnées dans les règlements.

V. Méthodes de travail

Le Groupe de travail se réunit normalement une fois par an. On compte à chaque session 60 participants environ, qui représentent les Parties contractantes, leurs autorités compétentes, d'autres pays, des organisations intergouvernementales et des organisations non gouvernementales. Les pays qui ont l'intention d'adhérer à l'ATP sont invités à participer aux sessions du Groupe.

Les entreprises menant des activités d'expédition et de transport de denrées périssables peuvent également suivre les travaux du Groupe par l'intermédiaire des organisations non gouvernementales qui les représentent aux réunions ou en consultant les documents de session publiés. Il s'agit là d'un avantage pour toutes les parties concernées, car elles peuvent se renseigner sur les normes censées régir le secteur d'activité dans les années à venir et anticiper sur les futurs changements dans la réglementation.

Nombre de documents officiels par an :

- 25 environ

Optimisation des activités :

- Il est prévu de faire le meilleur usage des ressources disponibles, en particulier les ressources financières.
- Il existe des procédures pour éviter les doubles emplois.
- Les groupes de travail informels tiennent des débats préliminaires et préparent les projets d'amendements.

Groupes de travail informels sous la supervision du WP.11 (2017-2023) :

- Groupe de travail informel de l'amélioration du système d'agrément des engins et unités thermiques ATP ;
- Groupe de travail informel de la documentation ;
- Groupe de travail informel de l'amélioration des méthodes de travail du WP.11.

VI. Principaux partenaires**A. Secteur des administrations publiques**

Ont participé aux sessions du WP.11 des représentant(e)s des pays suivants : Allemagne, Croatie, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Slovénie, Suisse et Türkiye.

B. Organisations internationales et intergouvernementales

- Institut international du froid (IIF)

C. Organismes non gouvernementaux

- Transfrigoroute International
- Association du transport aérien international (IATA)
- Association internationale de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR)

D. Milieux universitaires**E. Autres partenaires (préciser)****VII. Résultats obtenus**

Travaux réglementaires/normatifs et Parties contractantes (par exemple, amendements à des instruments juridiques, nombre de Parties contractantes, etc.)

Amendements aux instruments juridiques

Le Groupe de travail adopte des projets d'amendements à l'ATP et les propose aux Parties contractantes pour adoption finale et entrée en vigueur conformément à la procédure juridique applicable aux traités.

Tous les deux ans, une version révisée de l'ATP, contenant les amendements apportés au texte de l'Accord, est publiée.

Principaux amendements depuis 2017

Les éditions 2017, 2020 et 2022 de l'ATP contiennent des dispositions nouvelles ou révisées qui concernent notamment :

- Les nouvelles méthodes de calcul de la surface moyenne de la caisse d'une fourgonnette (des illustrations des trois méthodes adoptées ont été introduites dans le Manuel ATP) ;

- Des amendements aux modèles de procès-verbaux d'essai, qui figurent dans l'annexe 1, appendice 2 de l'ATP ;
- L'adoption de dispositions permettant de remplacer les gaz fluorés utilisés comme réfrigérants dans des engins de transport spéciaux actuellement en service par d'autres réfrigérants à plus faible potentiel de réchauffement de la planète. Les gaz fluorés sont une famille de gaz d'origine humaine utilisés dans une grande variété d'applications industrielles ;
- Des dispositions visant à établir une procédure pour le remplacement des gaz fluorés par d'autres réfrigérants présentant un potentiel de réchauffement planétaire inférieur, qui pourraient être découverts dans un avenir proche, ce qui contribuerait à la réduction des émissions et à la lutte contre les changements climatiques.
- Les méthodes de calcul de la surface intérieure des fourgonnettes et de la surface extérieure des citernes.

Nombre de Parties contractantes

Avec l'adhésion de Saint-Marin (17 mai 2016), de la République islamique d'Iran (2 décembre 2021) et de l'Arménie (25 janvier 2022), l'ATP compte désormais 52 Parties contractantes.

- Recommandations
- Renforcement des capacités et assistance technique (*séminaires, webinaires et autres activités, par exemple*)
- Principaux résultats

À sa soixante-et-onzième session, le WP.11 a approuvé le texte d'un guide pour l'adhésion à l'ATP et l'application de cet instrument. Le guide contient des informations destinées aux experts et aux conseillers juridiques des ministères et départements chargés des transports, ainsi qu'aux autres ministères concernés (environnement, intérieur et affaires étrangères, par exemple), aux administrations présidentielles et aux parlements nationaux des pays envisageant de devenir Parties contractantes à l'ATP. Il a également pour objet de fournir aux Parties contractantes à l'ATP des informations utiles dans le cadre de l'application de l'Accord. Désormais disponible sous forme électronique, il est jugé utile pour promouvoir l'ATP et les travaux du WP.11 dans les pays qui ne sont pas encore Parties contractantes, ainsi que dans les administrations nationales des pays déjà Parties contractantes. Il contribue également à la mise en œuvre de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030. Voir <https://unece.org/road-map-accession-and-implementation-atp>.

Travaux d'analyse

- Principales publications

VIII. Résultats et changements attendus dans un avenir proche

- Utilisation de nouveaux types de mousses isolantes et d'agents d'expansion sans danger pour la couche d'ozone et extrêmement efficaces ;
- Calcul de la consommation de carburant des groupes frigorifiques alimentés par le véhicule visant à accroître le rendement énergétique et réduire les émissions ;
- Évaluation de l'isothermie (valeur K) d'un engin de transport, qui influe directement sur les émissions finales de CO₂ d'un moteur thermique ;
- Mise au point de labels énergétiques ou de normes d'efficacité minimale pour le secteur du transport frigorifique, compte tenu de la demande croissante de produits offrant un meilleur rendement énergétique.

-
- A. Possibilités de rationalisation et de mise en synergie des activités se rapportant à chacun des résultats escomptés**
- B. Moyens d'accroître l'efficacité et d'améliorer les méthodes de travail**
- Extension du cycle d'amendements à l'Accord (deux ans), avec la possibilité d'annoncer des amendements portant sur des questions urgentes à tout moment au cours du cycle ;
 - Examen de la possibilité d'introduire des dispositions non contraignantes pour le transport des fruits et légumes frais ;
 - Mise en place de groupes de travail informels pour les questions nécessitant des connaissances spécialisées (par exemple, les exigences techniques pour les systèmes de refroidissement ou les systèmes de contrôle).
- C. Résultats escomptés et activités connexes qu'il pourrait être nécessaire de réorienter ou de recentrer pour mieux tenir compte des demandes prioritaires des États membres et des Parties contractantes**
- D. Optimisation éventuelle de la structure du programme de travail**
- E. Domaines dans lesquels des améliorations peuvent être apportées ou qui peuvent être ignorés, le cas échéant**
- Convenir d'une définition claire du champ d'application de l'ATP. Une clause d'ouverture ou d'extension pourrait être ajoutée, ce qui donnerait la possibilité d'étendre le champ d'application au besoin.
- F. Moyens d'améliorer la communication et la sensibilisation du public**
- G. Autres observations**

Annexe V

Communication du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15)

I. Mandat et cadre de gouvernance des organes subsidiaires

A. Assemblée générale/Conseil économique et social

B. Commission économique pour l'Europe

C. Comité des transports intérieurs

Jusqu'en 1954, la question du transport des marchandises dangereuses était confiée à trois groupes de travail distincts au sein de la CEE : un pour le transport routier, un autre pour les voies navigables intérieures et un troisième pour les opérations de manutention. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses par route était un organe subsidiaire du Sous-Comité des transports routiers du Comité des transports intérieurs (CTI). En 1954, le CTI a décidé de conserver un seul groupe de travail pour le transport des marchandises dangereuses par route et par voies navigables intérieures, et de placer ce groupe sous son autorité directe, étant entendu que tout ou partie des sessions du groupe pourrait être consacré à l'examen de questions relatives à un seul mode de transport. Le nouveau groupe de travail a reçu alors le nom de Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15).

Depuis 1967 au moins, des réunions communes de la Commission d'experts du RID et du Groupe d'experts des transports de marchandises dangereuses de la CEE ont été organisées pour examiner dans un même forum des dispositions communes se rapportant au transport international de marchandises dangereuses par rail (RID) et par route (ADR), telles que les dispositions relatives à la construction des citernes. En 1970, le CTI a approuvé l'organisation des sessions et les incidences budgétaires d'une réunion commune permanente (E/ECE/TRANS/560) sur la base du document W/TRANS/432, qui donnait des informations sur les modalités des sessions (par exemple, la mise à disposition d'un secrétariat commun pour la CEE et l'OTIF et les procédures de travail). Cette réunion commune est devenue la Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15/AC.1). La Réunion commune mène ses activités dans le cadre des politiques de l'ONU et de la CEE, et de celles de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), et sous la supervision générale du CTI et de l'OTIF.

En 2000, lorsque l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) a été adopté, la Conférence des Parties a invité la CEE, la Commission centrale pour la navigation du Rhin et la Commission du Danube à mettre en place une réunion commune d'experts en vue d'examiner des dispositions relatives au transport des marchandises dangereuses par les voies de navigation intérieures (voir la résolution figurant dans le document ECE/TRANS/ADN/CONF/10/Add.1 et l'article 18 de l'ADN). Le mandat de la Réunion commune d'experts du Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (Comité de sécurité de l'ADN ou WP.15/AC.2) consiste à élaborer les mises à jour du Règlement annexé à l'ADN et à recommander l'application courante, à l'échelon national, des dispositions mises à jour.

D. Pour mémoire : Harmonisation avec le mandat et le Règlement intérieur révisés du Comité des transports intérieurs

À sa quatre-vingt-unième session (25-27 octobre 2006), le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a adopté un nouveau mandat et un nouveau Règlement intérieur (ECE/TRANS/WP.15/190 et Add.1). Ceux-ci ont été approuvés par le CTI à sa soixante-neuvième session (6-8 février 2007), y compris l'article 1 b) du Règlement intérieur, selon lequel les pays non membres de la CEE, tels qu'ils sont définis au paragraphe 11 du mandat de la Commission, peuvent participer en tant que membres à part entière aux sessions consacrées aux questions relatives à un instrument juridique auquel ils sont Parties contractantes.

Par la suite, la Réunion commune a adopté son propre règlement intérieur, fondé sur celui du Groupe de travail et adapté aux besoins particuliers de la Réunion commune (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/112/Add.2 tel que modifié dans les documents ECE/TRANS/WP.15/AC.1/120 et ECE/TRANS/WP.15/AC.1/122).

À la demande du CTI, le WP.15 a examiné à sa 109^e session (mai 2021) une comparaison entre son règlement intérieur et celui adopté par le Comité (ECE/TRANS/WP.15/2021/2) et a estimé qu'il n'était pas nécessaire de modifier sans délai son propre règlement (voir ECE/TRANS/WP.15/253, par. 58, et le document ECE/TRANS/2022/3 du CTI).

À sa trente-neuvième session, le Comité de sécurité de l'ADN a examiné puis adopté le Règlement intérieur le concernant (voir ECE/TRANS/2023/9, annexe V). Il a été noté que le secrétariat de la CCNR avait participé à la rédaction du document et que ses contributions concernant les activités de la CCNR avaient été intégrées dans ledit document.

Tout pays membre de l'ONU peut participer aux activités du WP.15. Tous les États membres de la Commission économique pour l'Europe, y compris ceux qui ne sont pas Parties contractantes à l'ADR, peuvent voter sur les propositions d'amendements à l'ADR. Les pays non membres de la CEE qui sont Parties contractantes à l'ADR peuvent également voter sur ces propositions.

À ses 103^e et 104^e sessions, le WP.15 a examiné une proposition visant à retirer le mot « européen » du titre de l'ADR et a ainsi ouvert la voie à l'organisation d'une conférence des parties à cet effet. Cette modification a été adoptée par les Parties contractantes et est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2021. Elle rend compte du statut mondial de l'ADR et encourage tous les États Membres de l'ONU à adhérer à l'Accord et à l'appliquer pleinement, ce qui contribuera à la réalisation des cibles des objectifs de développement durable relatives à la sécurité routière.

À sa 114^e session (6-10 novembre 2023), le WP.15 a adopté un projet de mandat révisé harmonisé avec celui du CTI et a complété ses activités par l'élaboration de normes, de pratiques de référence et de documents d'orientation pour les transports ne relevant pas du RID, de l'ADR ou de l'ADN (voir ECE/TRANS/WP.15/264, annexe IV). Le Groupe de travail proposera ce mandat révisé au CTI pour adoption à sa quatre-vingt-sixième session (20-23 février 2024).

II. Objectifs du Groupe de travail

Le Groupe de travail œuvre à la sécurité et à la sûreté des transports de marchandises dangereuses. Une grande partie de son travail consiste à examiner le développement et les mises à jour de l'ADR et de l'ADN. Les questions d'application et d'interprétation de l'ADR sont également examinées au cours des sessions.

Les principaux objectifs sont les suivants :

- Amélioration continue de la sécurité et de la sûreté des transports routiers et des transports par voie navigable de marchandises dangereuses, et de la protection de l'environnement au cours de ces transports ;
- Facilitation du transport international de marchandises dangereuses ;

- Développement et mise à jour de l'ADR et de l'ADN ;
- Facilitation de l'adhésion de nouveaux pays aux Accords susmentionnés ;
- Harmonisation de l'ADR et de l'ADN avec d'autres instruments juridiques pertinents relatifs au transport de marchandises dangereuses ;
- Collaboration étroite avec les autres organes subsidiaires du CTI ;
- Mise à disposition d'une plate-forme aidant les Parties contractantes à s'acquitter de leurs obligations au titre de l'ADR et de l'ADN, et facilitation des échanges de vues sur l'interprétation et le règlement des questions liées à l'application des Accords ;
- Contribution, par ses activités, à la réalisation des objectifs de développement durable (3, 6, 9, 12 et 14).

Le Groupe de travail et les Réunions communes adoptent des projets d'amendements aux annexes techniques de l'ADR et de l'ADN, qui sont ensuite proposés aux Parties contractantes pour adoption finale et entrée en vigueur conformément à la procédure juridique applicable aux traités.

III. Domaines d'activité du Groupe de travail

A. Facilitation des transports (y compris la facilitation du passage des frontières)

- Domaine d'activité principal

L'ADR et l'ADN sont des instruments importants pour la facilitation du commerce et du passage des frontières.

Ils permettent aux transporteurs d'un pays partie contractante de transporter des marchandises dangereuses depuis le pays d'origine, par le territoire de tout autre pays partie contractante et à destination de tout autre pays partie contractante, sans que des exigences supplémentaires soient imposées par les pays de transit ou de destination. Cela étant, les opérations de transport restent soumises aux règlements nationaux ou internationaux applicables aux transports intérieurs de façon générale, notamment aux règlements relatifs à la circulation routière, au transport routier international et au commerce international.

Les pays qui sont Parties contractantes à l'ADR ou à l'ADN sont soumis à des exigences communes dans le domaine du transport international de marchandises dangereuses. Cela simplifie les opérations de transport entre lesdits pays, en particulier à destination ou en provenance de l'Union européenne, et à destination ou en provenance des pays signataires les plus proches. Cette simplification, combinée à une plus grande sécurité des transports, renforce les activités de transport et contribue à promouvoir le développement commercial et économique des régions concernées.

Les dispositions de l'ADR et de l'ADN sont également harmonisées avec celles qui s'appliquent au transport de marchandises dangereuses par voie aérienne, maritime ou ferroviaire, sur la base des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses (Règlement type de l'ONU). On peut ainsi s'assurer de la sécurité tout au long d'un trajet multimodal ou intermodal, sans produire d'obstacles ou de retards inutiles, et simplifier les contrôles requis et les opérations de transbordement, ce qui a pour effet d'accélérer le chargement des marchandises.

B. Sécurité (y compris la sécurité routière)

- Domaine d'activité principal

Il est essentiel d'assurer la sécurité du transport des marchandises dangereuses. Pour distribuer ces marchandises, on a absolument besoin des transports intérieurs.

Or le transport routier, en particulier, est source de risques non négligeables.

Les dispositions établies par le Groupe de travail sont des normes de qualité pointues qu'il convient de respecter aux fins d'une prévention optimale des conséquences d'éventuels accidents. Elles sont conçues pour prévenir les accidents pendant le chargement, le transport et le déchargement, et, dans le cas où un incident ou un accident se produit, pour en atténuer autant que possible les effets.

C. Performance environnementale et climatique

- Domaine d'activité principal

Les travaux du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses et des Réunions communes ont une influence directe sur les secteurs prioritaires pour l'économie circulaire (emballages, équipements électriques et électroniques et batteries, transports et produits chimiques), notamment sur la conception des produits et des dispositifs de confinement, la réutilisation et le recyclage des emballages, la circulation des déchets classés comme dangereux et les programmes de collecte des déchets.

Le Groupe de travail et les Réunions communes mènent également des travaux sur des moteurs et des systèmes de propulsion offrant un meilleur rendement, et sur l'utilisation et le transport en toute sécurité d'autres sources d'énergie telles que les biocarburants et les batteries. L'ADR et l'ADN contiennent des dispositions sur le transport en toute sécurité des batteries et des piles à combustible en vue de leur recyclage ou de leur élimination, notamment lorsqu'elles sont usagées ou endommagées.

D. Autres domaines (sécurité)

- Domaine d'activité principal

Le WP.15 et les Réunions communes abordent généralement la question de la sécurité en élaborant des dispositions telles que :

- Des prescriptions applicables à la construction, aux essais et à l'agrément des emballages, des citernes, des véhicules et des bateaux ;
- Des prescriptions de formation pour les équipages des véhicules et des bateaux ;
- L'obligation de signaler tout accident ou incident au cours d'un transport de marchandises dangereuses ;
- L'établissement de la liste des obligations de chaque participant à la chaîne de transport sur le plan de la sécurité.

À la suite des attentats terroristes perpétrés aux États-Unis le 11 septembre 2001, et d'autres actes de terrorisme, il a été jugé nécessaire d'appliquer de nouvelles mesures visant à renforcer la sécurité pour les marchandises dangereuses transportées par route, par chemin de fer et par les voies navigables. Les règlements sur les marchandises dangereuses conçus et actualisés par le WP.15 et les Réunions communes contiennent des dispositions en matière de sécurité qui s'adressent à toutes les parties à la chaîne de transport.

V. Domaines d'activité du Groupe de travail – efficacité et valeur ajoutée

A. Chevauchements et doubles emplois internes (autres organes de la Commission économique pour l'Europe effectuant des tâches similaires ou identiques)

- Domaine d'activité 1 : assurer un niveau élevé de sécurité et de sûreté pour le transport intérieur de marchandises dangereuses.
 - Aucun chevauchement

- Domaine d'activité 2 : protéger l'environnement et prévenir toute pollution ainsi que les autres conséquences négatives des accidents ou incidents se produisant au cours du transport intérieur de marchandises dangereuses.
 - Aucun chevauchement
- Domaine d'activité 3 : développer le transport par les voies navigables intérieures et favoriser ainsi le transport international des marchandises dangereuses par un mode de transport respectueux de l'environnement.
 - Aucun chevauchement

B. Chevauchements et doubles emplois externes (autres entités ne relevant pas de la Commission économique pour l'Europe, effectuant des tâches similaires ou identiques)

- Domaine d'activité 1 : assurer un niveau élevé de sécurité pour le transport intérieur de marchandises dangereuses.
 - Aucun chevauchement
- Domaine d'activité 2 : protéger l'environnement et prévenir toute pollution ainsi que les autres conséquences négatives des accidents ou incidents se produisant au cours du transport intérieur de marchandises dangereuses.
 - Aucun chevauchement
- Domaine d'activité 3 : développer le transport par les voies navigables intérieures et favoriser ainsi le transport international des marchandises dangereuses par un mode de transport respectueux de l'environnement.
 - Aucun chevauchement

C. Synergies internes (avec d'autres organes de la Commission économique pour l'Europe effectuant des tâches complémentaires)

- Domaine d'activité 1 (expliquer) : sécurité et sûreté du transport routier

Le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1 – Conventions sur la circulation routière et sur la signalisation routière), le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29 – Accords portant sur les Règlements concernant les véhicules) et le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) collaborent à l'élaboration et à l'actualisation de normes convenues au niveau mondial, conçues pour la sécurité, la sûreté et la viabilité des transports. Une signalisation routière internationale propre au transport des marchandises dangereuses a ainsi été mise au point dans le cadre d'une étroite collaboration entre le WP.1 et le WP.15. Des règlements portant sur la construction de véhicules autorisés à transporter des marchandises dangereuses ont été élaborés par le WP.1 et le WP.29 en collaboration étroite, et les travaux se poursuivent, notamment en ce qui concerne l'exploitation de véhicules électriques.

- Domaine d'activité 2 (expliquer) : circulation sur les voies navigables intérieures

Le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) révisé et publie le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), lequel contient un modèle pour les règlements de police nationaux applicables à la circulation sur les voies navigables intérieures dans la région de la CEE. Ce modèle porte notamment sur les marques et les échelles de tirant d'eau sur les bateaux, la signalisation visuelle des bateaux, les signaux sonores et la radiotéléphonie, la signalisation et le balisage de la voie navigable, les règles de circulation, les règles de stationnement, les obligations de signalement et de déclaration, ainsi que la prévention de la pollution de l'eau et l'élimination des déchets.

- Domaine d'activité 3 (expliquer) : facilitation des échanges

Le Centre pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (Comité du commerce) tient compte des travaux du WP.15 et de la Réunion commune WP.15/AC.1 dans sa recommandation n° 11 sur les aspects documentaires du transport international de marchandises dangereuses.

D. Synergies externes (avec des entités ne relevant pas de la Commission économique pour l'Europe, effectuant des tâches complémentaires)

Les règlements relatifs au transport des marchandises dangereuses sont élaborés en étroite collaboration avec le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social (qui bénéficie également des services de la Section des marchandises dangereuses de la Division des transports durables), l'OMI, l'OACI, l'AIEA, l'OTIF, la CCNR (y compris le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI)) et l'Union européenne (Commission européenne), afin d'éviter les doubles emplois et de veiller à la bonne harmonisation de tous les instruments internationaux relatifs au transport des marchandises dangereuses et de leurs dates d'application.

Les États membres de l'Union européenne appliquent les dispositions du RID, de l'ADR et de l'ADN au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, par route et par voie navigable sur leur territoire comme sur celui des autres États membres de l'Union (directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, telle que modifiée).

Il existe une coopération de longue date avec le Comité européen de normalisation (CEN) et le Comité européen de normalisation électrotechnique (CENELEC). Voir le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/122/Add.2 tel que modifié par le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130 (annexe III). Dans ce cadre, les normes élaborées par le CEN et le CENELEC qui ont un rapport avec le transport des marchandises dangereuses sont harmonisées avec les dispositions élaborées pour le RID, l'ADR et l'ADN et sont mentionnées dans ces textes.

Le Comité de sécurité de l'ADN travaille en étroite collaboration avec le CESNI (Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure), en particulier sur le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), et notamment sur les systèmes de propulsion utilisant des carburants à point d'éclair bas comme le gaz naturel liquéfié (GNL). Ces prescriptions s'imposent aux bateaux qui circulent sur le Rhin et les voies navigables de l'Union européenne.

V. Méthodes de travail

Nombre de réunions et de participants :

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) :

Le Groupe de travail se réunit normalement deux fois par an. Chaque session rassemble environ 60 participants qui représentent les Parties contractantes, leurs autorités compétentes, d'autres pays, des institutions spécialisées, des organisations intergouvernementales et des organisations non gouvernementales. Les pays qui ont l'intention d'adhérer à l'ADR sont invités à participer aux sessions du Groupe de travail.

De 2018 à mai 2023 :

Ont pris part aux sessions des représentant(e)s des pays suivants : Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Israël, Italie, Lettonie, Luxembourg, Macédoine du Nord, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal,

République de Moldova, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tchéquie et Türkiye.

Des représentant(e)s de l'Algérie, de l'Australie, du Brésil, de l'Égypte, de la Jordanie, du Liban, du Maroc, du Nigéria, de la Sierra Leone, de la Tunisie et du Zimbabwe ont aussi participé aux sessions conformément aux dispositions du paragraphe 11 du mandat de la Commission économique pour l'Europe. Les représentant(e)s du Maroc, du Nigéria et de la Tunisie ont en outre pris part de plein droit aux sessions pour les questions qui portaient sur l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), conformément à l'article premier, alinéa b), du Règlement intérieur du Groupe de travail.

L'Union européenne et les organisations intergouvernementales suivantes ont été représentées : Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et Communauté des transports.

Les organisations non gouvernementales suivantes ont été représentées : Association internationale de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), Conférence européenne des négociants en combustibles et carburants (ECFD), Council on Safe Transportation of Hazardous Articles (COSTHA), European Chemical Industry Council (Cefic), European Industrial Gases Association (EIGA), Fédération européenne des activités de la dépollution et de l'environnement (FEAD), International Association of Dangerous Goods Safety Advisers (IASA), International Dangerous Goods and Containers Association (IDGCA), Liquid Gas Europe, Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) et Union internationale des transports routiers (IRU). Le Projet euro-méditerranéen de soutien aux transports a également été représenté.

Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses :

La Réunion commune se réunit deux fois par an. Chaque session rassemble environ 120 participants qui représentent les Parties contractantes à l'ADR et à l'ADN, les États contractants au RID, leurs autorités compétentes, ainsi que d'autres pays, des institutions spécialisées, des organisations intergouvernementales et des organisations non gouvernementales. Le secrétariat est partagé avec l'OTIF.

De 2017 à mai 2023 :

Conformément à l'alinéa a) de l'article premier du Règlement intérieur de la Réunion commune (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/112/Add.2), les représentants des pays suivants ont participé de plein droit aux sessions : Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Croatie, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Irlande, Italie, Lettonie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, Roumanie, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tchéquie et Türkiye.

Conformément à l'alinéa b) de l'article premier du Règlement intérieur, la République démocratique du Congo a été représentée à titre consultatif à la session d'automne 2017.

Conformément aux alinéas c) et d) de l'article premier du Règlement intérieur, ont été représentées à titre consultatif :

a) L'Union européenne (Commission européenne et Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA)), la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ;

b) Les organisations non gouvernementales suivantes : Advanced Rechargeable and Lithium Batteries Association (RECHARGE), Association internationale de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), Comité européen de normalisation (CEN), Comité international des transports ferroviaires (CIT), Conférence européenne des négociants en combustibles et carburants (ECFD), Conseil européen de l'industrie des peintures, des encres d'imprimerie et des couleurs d'art (CEPE), Council on Safe Transportation of Hazardous Articles (COSTHA), European Chemical Industry Council (Cefic), European Cylinder Makers Association (ECMA), European Industrial Gases Association (EIGA), European Plastics Converters (EuPC), European Recycling Industries'

Confederation (EuRIC), Fédération européenne des activités de la dépollution et de l'environnement (FEAD), Fédération européenne des aérosols (FEA), Fédération routière internationale (IRF), Fertilizers Europe (EFMA), Fuels Europe, International Association of Dangerous Goods Safety Advisers (IASA), International Confederation of Container Reconditioners (ICCR), International Dangerous Goods and Containers Association (IDGCA), International Tank Container Organization (ITCO), International Union of Wagon Keepers (UIP), Liquid Gas Europe, Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Sporting Arms and Ammunition Manufacturers' Institute (SAAMI), Union internationale des chemins de fer (UIC), Union internationale des transports routiers (IRU) et World LPG Association (WLPGA).

Comité de sécurité de l'ADN :

Le Comité de sécurité de l'ADN se réunit deux fois par an. Il rassemble quelque 65 participants par session, qui représentent les États membres de la CEE, les Parties contractantes à l'ADN, des organisations intergouvernementales et des organisations non gouvernementales. La CCNR participe aux activités du secrétariat du Comité.

De 2018 à mai 2023 :

Des représentants des pays suivants ont pris part aux travaux du Comité : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Fédération de Russie, France, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Suisse et Ukraine.

Les organisations intergouvernementales suivantes ont été représentées : la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), la Commission du Danube, la Communauté des transports et l'Union européenne (UE).

Les organisations non gouvernementales suivantes ont aussi été représentées : Comité international de prévention des accidents du travail de la navigation intérieure (CIPA), European Bulk Oil Traders' Association (EBOTA), European Chemical Industry Council (Cefic), Federation of European Tank Storage Associations (FETSA), FuelsEurope, Grain and Feed Trade Association (GAFTA), International Dangerous Goods and Containers Association (IDGCA), Organisation européenne des bateliers (OEB), sociétés de classification ADN recommandées, Union européenne de la navigation fluviale (UENF) et Union européenne des transports fluviomaritimes (ERSTU).

Nombre de documents officiels par an :

- WP.15 : 10 environ
- WP.15/AC.1 : 45 environ
- WP.15/AC.2 : 45 environ

Optimisation des activités :

- Le secrétariat est partagé avec l'OTIF et la CCNR pour les Réunions communes ;
- Les ressources disponibles, en particulier les ressources financières, sont exploitées au mieux ;
- Des procédures sont en place pour éviter les doubles emplois ;
- Les groupes d'experts et les groupes de travail informels tiennent des débats préliminaires et préparent les projets d'amendements.

À sa 114^e session (6-10 novembre 2023), le Groupe de travail a passé en revue et actualisé ses méthodes de travail, et a maintenu son calendrier pour les sessions et ses règles pour la documentation (voir ECE/TRANS/WP.15/264).

S'agissant de son calendrier, il a confirmé qu'il souhaitait pour le moment maintenir les échéances des sessions et le nombre des réunions, compte tenu des travaux futurs envisagés, notamment sur la dématérialisation des documents et des informations, le suivi de l'application des nouveaux amendements concernant les véhicules électriques à batterie, les véhicules à pile à combustible et les véhicules à hydrogène, et l'élaboration de dispositions

sur le transport de marchandises dangereuses par route au moyen de véhicules, ou de vélos, qui ne sont pas prévus actuellement dans l'ADR.

Groupes de travail informels et groupes d'experts sous la supervision du WP.15 et des Réunions communes :

- Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15)
 - Groupe de travail informel des véhicules électriques
- Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15/AC.1)
 - Groupe de travail spécial de l'harmonisation des Règlements RID/ADR/ADN avec les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses
 - Groupe de travail informel de la télématique
 - Groupe de travail informel de la réduction du risque de vaporisation explosive d'un liquide porté à ébullition (BLEVE)
 - Groupe de travail des citernes (groupe d'experts)
 - Groupe de travail informel du contrôle et de l'agrément des citernes
 - Groupe de travail des normes (groupe d'experts)
 - Groupe de travail informel de l'amélioration de la notification des accidents
 - Groupe de travail informel du transport des déchets dangereux
 - Groupe de travail informel de l'apprentissage en ligne
 - Groupe de travail informel des références aux autorités compétentes
- Réunion commune d'experts du Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)
 - Groupe de travail informel de la formation des experts
 - Groupe de travail informel des sociétés de classification ADN recommandées
 - Groupe de travail informel des matières
 - Groupe de travail informel du dégazage des citernes à cargaison
 - Groupe de travail informel des cuves à membrane
 - Groupe de travail informel des attestations et autres documents de bord sous forme électronique
 - Groupe de travail informel des instructions de chargement et de déchargement

VI. Principaux partenaires

A. Secteur des administrations publiques

Tout pays membre de l'ONU peut participer aux activités du Groupe de travail. Tous les États membres de la Commission économique pour l'Europe, y compris ceux qui ne sont pas Parties contractantes à l'ADR, peuvent voter sur les propositions d'amendements à l'ADR. Les pays non membres de la CEE qui sont Parties contractantes à l'ADR peuvent également voter sur ces propositions.

La participation aux sessions du Groupe de travail et de la Réunion commune est un excellent moyen pour se rencontrer, échanger des expériences et débattre de questions de mise en œuvre. Il est important pour les représentants des Parties contractantes et des industriels d'être parties prenantes dès le début du processus d'adoption de nouveaux

amendements, afin de pouvoir anticiper les conséquences de ces amendements au niveau national.

Tous les pays Parties contractantes à l'ADR ont les mêmes possibilités d'intervenir dans les développements futurs de l'Accord, en soumettant des propositions d'amendements, et ont donc leur mot à dire dans les changements futurs de la réglementation. Ils peuvent en outre participer au processus de décision sur les propositions soumises par d'autres pays.

B. Organisations internationales et intergouvernementales

OTIF/CCNR/UE/Communauté des transports.

C. Organismes non gouvernementaux

Les entreprises menant des activités d'expédition et de transport de marchandises dangereuses peuvent également suivre les travaux du Groupe de travail par l'intermédiaire des organisations non gouvernementales qui les représentent aux réunions ou en consultant les documents de session publiés. Il s'agit là d'un avantage pour tous les acteurs des secteurs du transport et de la chimie, car ils peuvent se renseigner sur les normes censées régir leur secteur d'activité dans les années à venir et anticiper sur les futurs changements dans la réglementation.

D. Milieux universitaires

E. Autres partenaires (préciser)

VII. Résultats obtenus (mettre en évidence les principaux résultats depuis 2017)

- Travaux réglementaires/normatifs et Parties contractantes (par exemple, amendements aux instruments juridiques, nombre de Parties contractantes, etc.) :

Amendements aux instruments juridiques

Le WP.15 et les Réunions communes adoptent des projets d'amendements aux annexes techniques de l'ADR et de l'ADN, qui sont ensuite proposés aux Parties contractantes pour adoption finale et entrée en vigueur conformément à la procédure juridique applicable aux traités.

Tous les deux ans, des versions révisées de l'ADR et de l'ADN, contenant les amendements apportés au texte des Accords, sont publiées.

Principaux amendements depuis 2017

Les éditions 2019, 2021 et 2023 de l'ADR contiennent des dispositions nouvelles ou révisées qui concernent notamment :

- Les véhicules et les machines ;
- Le transport des véhicules et des équipements alimentés par des batteries ;
- Le marquage et l'étiquetage des batteries au lithium ;
- Les consignes écrites ;
- La construction et l'équipement des véhicules ;
- L'utilisation du GPL, du GNC ou du GNL ainsi que de véhicules électriques pour le transport de marchandises dangereuses ;
- Le transport en toute sécurité des vaccins et des déchets médicaux ;

- L'utilisation des matières plastiques recyclées ;
- La reconnaissance des récipients à pression DOT (dispositions réciproques dans la réglementation américaine) ;
- L'agrément des organismes de contrôle et les procédures d'évaluation de la conformité et de contrôle des récipients à pression et des citernes ;
- Les citernes en matière plastique renforcée de fibres ;
- La réduction du risque de vaporisation explosive d'un liquide porté à ébullition (explosion de citerne).

Des travaux sont en cours pour définir les exigences relatives à l'apprentissage en ligne, améliorer les rapports sur les incidents, et faciliter et promouvoir l'utilisation des systèmes télématiques et de suivi pour simplifier et améliorer la protection contre la falsification des documents clés et des certificats liés aux transports de marchandises dangereuses.

S'agissant de l'ADN, l'année 2018 a marqué la fin des dispositions transitoires autorisant l'utilisation de bateaux à coque simple pour le transport de certaines matières dangereuses. L'approche progressive qui a rendu obligatoire l'utilisation de bateaux à double coque pour le transport de certains groupes de matières en 2012, 2015 et 2018, sur la base du danger inhérent et de la quantité, a permis d'atteindre un très haut niveau de sécurité et d'harmoniser les conditions de transport des marchandises dangereuses par voie navigable.

En 2019, le Comité de sécurité de l'ADN a achevé ses travaux de matérialisation et de développement ultérieur d'un concept de protection contre les explosions qui a donné lieu à une nouvelle classification des zones des bateaux et à la détermination des types d'équipements électriques et non électriques autorisés dans chaque zone. Faisaient également partie du concept des dispositions relatives au dégazage des citernes à cargaison, ainsi que des dispositions révisées relatives à la formation des experts, lesquelles visaient toutes à renforcer la sécurité du transport des marchandises dangereuses par voie navigable.

Le 31 décembre 2019 a marqué la fin de la période transitoire précédant l'installation obligatoire d'un instrument visant à accroître la stabilité sur tous les bateaux-citernes transportant des marchandises dangereuses. La prescription correspondante a été introduite dans l'ADN à la suite de l'accident du TMS Waldhof, qui a chaviré le 13 janvier 2011 sur le Rhin et laissé s'échapper près de 900 tonnes d'acide sulfurique dans le fleuve. Lorsque les opérations de sauvetage ont pris fin, le Rhin avait été partiellement ou complètement fermé à la navigation pendant trente-deux jours, et quelque 450 bateaux n'ont pu poursuivre leur voyage vers l'aval pendant plus de temps encore.

Le WP.15/AC.1 a en outre adopté des lignes directrices pour l'utilisation de la télématique (échange électronique de données pour répondre aux exigences de documentation du RID, de l'ADR et de l'ADN).

Nombre de Parties contractantes

Avec l'adhésion du Nigéria (18 octobre 2018), de Saint-Marin (15 janvier 2018), de l'Ouzbékistan (24 janvier 2020), de l'Arménie (12 avril 2022) et de l'Ouganda (23 août 2022), l'ADR compte désormais 54 Parties contractantes. Voir la carte à l'adresse suivante : https://gis.unece.org/portal/apps/dashboards/3d9e78421de34101bd38eb8d63cb9cf1#p_idagr=51.

L'ADR est ouvert à l'adhésion de tous les États Membres de l'ONU. Il s'applique aux opérations de transport effectuées sur le territoire d'au moins deux des Parties contractantes à l'Accord.

Depuis le 1^{er} janvier 1997, les États membres de l'Union européenne appliquent les dispositions de l'ADR au transport routier de marchandises dangereuses sur et entre leurs territoires.

Quelques autres pays, tels que les pays du Marché commun du Sud (MERCOSUR), les pays de la Communauté andine et les pays de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), ont également fondé leurs règlements nationaux ou internationaux sur les

Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses (Règlement type) et sur l'ADR.

Le nombre de Parties contractantes à l'ADN reste inchangé, soit 18.

- Recommandations

Interprétation de l'ADR et de l'ADN

Les questions relatives à l'interprétation des textes de l'ADR et de l'ADN sont inscrites à titre permanent à l'ordre du jour des réunions du WP.15 et du WP.15/AC.2. Les interprétations qui ont été retenues sont publiées sur le site Web de la CEE à titre d'aide, jusqu'à ce qu'elles donnent lieu à des amendements à l'ADR ou à l'ADN.

- Renforcement des capacités et assistance technique (*par exemple, séminaires, webinaires et autres activités*)

Principaux résultats

À sa 110^e session, le WP.15 a approuvé le texte d'un guide d'application de l'ADR. Ce guide contient des informations destinées aux experts et aux conseillers juridiques des ministères et départements chargés des transports, ainsi qu'aux autres ministères concernés (environnement, intérieur et affaires étrangères, par exemple), aux administrations présidentielles et aux parlements nationaux des pays intéressés à devenir Parties contractantes à l'ADR. Il a également pour objet de fournir aux Parties contractantes à l'ADR des informations utiles dans le cadre de l'application. Désormais disponible sous forme électronique, il est jugé utile pour promouvoir l'ADR et les travaux du WP.15 dans les pays qui ne sont pas encore Parties contractantes, ainsi que dans les administrations nationales des pays déjà Parties contractantes. Il contribue également à la mise en œuvre de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030. Voir <https://unece.org/transport/publications/adr-road-map-accession-and-implementation>.

- Travaux d'analyse

VII. Résultats et changements attendus dans un avenir proche

Le Groupe de travail a l'intention de continuer à promouvoir l'ADR comme l'un des principaux instruments juridiques de la CEE contribuant au renforcement de la sécurité routière, donnant suite ainsi à la résolution A/RES/72/271 de l'Assemblée générale sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde.

Par conséquent, le Groupe de travail continuera d'aider les Parties contractantes à renforcer, améliorer et entretenir leurs moyens de sécurité routière au plan national, et de promouvoir l'adhésion à l'ADR et l'application effective de ses dispositions.

Le Groupe de travail continuera d'offrir aux Parties contractantes à l'ADR la possibilité d'échanger leurs expériences. Il continuera également à élaborer des dispositions visant à assurer un niveau de sécurité et de sûreté élevé durant le transport de marchandises dangereuses par route, en tirant parti des technologies de pointe à l'origine des innovations dans le domaine des transports.

Le Comité de sécurité de l'ADN continuera d'appuyer les Parties contractantes dans l'élaboration de dispositions visant à relever les futurs défis liés à l'automatisation des bateaux, à la numérisation des documents de transport, à l'emploi de carburants et de systèmes de propulsion de remplacement et à l'adaptation aux changements climatiques, notamment aux faibles niveaux d'eau dans les voies navigables intérieures.

A. Possibilités de rationalisation et de mise en synergie des activités se rapportant à chacun des résultats escomptés

Les activités du Groupe de travail et des Réunions communes ont été organisées il y a de nombreuses années, comme indiqué précédemment. Au fil du temps, cette organisation

s'est révélée très efficace et idéale. Il s'agit notamment de la coopération de longue date avec l'OTIF et la CCNR, et de la répartition optimisée des tâches entre le WP.15 et les Réunions communes, qui s'appuie sur une planification concertée des réunions dans le but d'éviter la répétition inutile de tâches.

Par ailleurs, si certaines dispositions du RID, de l'ADR et de l'ADN s'appliquent spécifiquement aux transports terrestres régionaux, la plupart d'entre elles découlent de la transposition des dispositions du Règlement type annexé aux Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, élaborées par le Sous-Comité d'experts du Conseil économique et social. Depuis 2001, le RID, l'ADR et l'ADN ont été restructurés sur la base du Règlement type. Le travail d'harmonisation avec les dispositions du Règlement type s'effectue depuis ce temps de façon quasiment automatique, dans le cadre d'un groupe de travail spécial qui se réunit trois jours tous les deux ans, sans services d'interprétation, entre deux sessions de la réunion plénière. Cette organisation permet d'économiser une semaine de réunion plénière chaque année et d'harmoniser autant que possible la réglementation des transports terrestres en Europe avec celle des transports maritimes (code IMDG) et aériens (instructions techniques de l'OACI), ainsi qu'avec les normes de sécurité de l'AIEA.

Ainsi, l'optimisation des ressources est déjà un fait acquis. Pour aller plus loin encore, on pourrait envisager une modulation de la répartition des jours de réunion entre les différents groupes de travail en fonction de leurs besoins respectifs, comme cela a déjà été fait pour le WP.15 et la Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses.

B. Moyens d'accroître l'efficacité et d'améliorer les méthodes de travail

Suivi et renforcement des capacités

La CEE ne dispose pas des ressources suffisantes pour suivre de près l'application de l'ADR et de l'ADN, comme le font des institutions spécialisées des Nations Unies, telles que l'OMI, l'OACI ou l'AIEA, pour leurs propres instruments.

Les Parties contractantes sont tenues de communiquer au secrétariat les informations à transmettre aux autres Parties contractantes, dans le but de faciliter l'appui administratif mutuel entre Parties contractantes aux fins de l'application effective de l'ADR et de l'échange d'informations et d'expériences. Toutefois, certains pays ne communiquent pas les informations requises.

S'il disposait d'un mandat approprié et des ressources nécessaires, le WP.15 pourrait organiser des missions dans les pays Parties contractantes en vue d'évaluer le niveau d'application des Accords ; il pourrait aussi suivre de plus près les notifications des pays.

Le WP.15 pourrait en outre élaborer davantage de guides et de listes de contrôle pour aider les nouveaux pays adhérents à appliquer les textes, comme cela a été fait pour l'application de l'ADR ou pour les informations à fournir dans le certificat d'agrément des véhicules ADR.

Participation de pays non membres de la CEE

Nombre de pays ne faisant pas partie de la région de la CEE ont exprimé leur souhait d'adhérer à l'ADR. D'autres ont déjà adhéré à l'Accord, ou adopté ses dispositions comme fondements de leur réglementation nationale. La participation aux sessions du Groupe de travail et de la Réunion commune est un excellent moyen pour se rencontrer, échanger des expériences et débattre des questions de mise en œuvre. Le Règlement intérieur du WP.15 autorise certes la participation de pays non membres de la CEE. Cependant, ces pays ne participent pas régulièrement aux sessions. Leur participation devrait être facilitée. Différentes options ont été proposées par le Groupe de travail, notamment la possibilité de tenir une session sous forme hybride par exercice biennal, ou l'extension des services de traduction à toutes les langues officielles de l'ONU.

Synergies avec les organismes régionaux, les organisations du secteur des transports en dehors de l'Europe et d'autres activités de transport à l'échelle mondiale

Il existe depuis 2000 une étroite collaboration entre le Département du RID et le Comité de l'OSJD dans le but d'harmoniser le RID avec l'annexe 2 de l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer, à savoir le règlement sur les marchandises dangereuses appliqué par les États membres de l'OSJD. Cette coopération se traduit par une grande simplification du transport des marchandises dangereuses entre les deux régimes juridiques.

Dans le cadre de l'appui aux travaux d'harmonisation du RID avec l'annexe 2 de l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer, les États membres de l'OSJD sont invités aux réunions de la Commission d'experts du RID et de son groupe de travail permanent, et l'interprétation en langue russe est prévue. Les États membres de l'OSJD peuvent également prendre part aux sessions de la Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses. Il serait utile de développer le partenariat entre l'OSJD et la Réunion commune de façon à assurer une participation permanente des représentants de l'Organisation aux réunions, ainsi que la participation des pays qui appliquent l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer mais qui ne sont pas encore représentés dans les réunions.

Le Département du RID du Secrétariat de l'OTIF participe aux réunions du WP.15 à titre consultatif afin de contribuer à l'harmonisation des dispositions concernant les transports terrestres en Europe. Le secrétariat du WP.15 pourrait faire de même moyennant des ressources convenables.

Les ressources pourraient également être étendues pour permettre la participation du secrétariat à d'autres forums internationaux consacrés au transport des marchandises dangereuses.

C. Résultats escomptés et activités connexes qu'il pourrait être nécessaire de réorienter ou de recentrer pour mieux tenir compte des demandes prioritaires des États membres et des Parties contractantes

Sans objet.

D. Optimisation éventuelle de la structure du programme de travail

Sans objet.

E. Domaines dans lesquels des améliorations peuvent être apportées ou qui peuvent être ignorés, le cas échéant

Le mandat du Groupe de travail pourrait être étendu à des activités de renforcement des capacités et de suivi, sous réserve de la disponibilité de ressources supplémentaires (au moins un collaborateur de catégorie P supplémentaire, comme cela a déjà été mentionné dans les cycles d'examen précédents).

F. Moyens d'améliorer la communication et la sensibilisation du public

Les versions révisées de l'ADR devraient être disponibles dans toutes les langues officielles de l'ONU. Cela pourrait aider les pays non membres de la CEE à adhérer à l'ADR et à appliquer les dispositions de l'Accord dans leur réglementation nationale des transports intérieurs.

Dans le cadre du Projet euro-méditerranéen de soutien aux transports, une traduction en arabe de l'édition 2023 de l'ADR sera bientôt disponible. Le Gouvernement espagnol publie déjà périodiquement sa propre traduction en espagnol de chaque édition de l'ADR, et

une partie des nouvelles Mesures administratives pour la sécurité du transport routier des marchandises dangereuses en Chine est harmonisée avec l'ADR.

Il faudrait envisager de trouver une solution durable pour la traduction des listes bisannuelles d'amendements et de révisions par les services de traduction de l'ONU. On notera à ce sujet que le texte de l'ADR est à 70 % repris du Règlement type, lequel est déjà traduit et mis à jour tous les deux ans par lesdits services de traduction.

G. Autres observations

Annexe VI

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

II. Harmonisation du mandat et du Règlement intérieur

4. Le WP.24 a pris des mesures en vue de mettre à jour son mandat et d'élaborer son règlement intérieur, comme suit :

a) À sa soixante-cinquième session, le 20 octobre 2020, il a élaboré son règlement intérieur sur la base de la version révisée du Règlement intérieur du CTI. Le Règlement intérieur du WP.24 a ensuite été adopté par le CTI à sa quatre-vingt-cinquième session ;

b) Le WP.24 a modifié son mandat le 22 octobre 2021, à sa soixante-quatrième session. Pour ce faire, il a pris en considération les domaines et les tâches prioritaires énoncés dans la Stratégie du CTI à l'horizon 2030. La version modifiée du mandat du WP.24 a été adoptée par le CTI à sa quatre-vingt-quatrième session (Genève, 22-25 février 2023).

II. Contribution au processus d'examen du mandat

a) Mandat et cadre de gouvernance des organes subsidiaires

2. Les informations relatives à l'harmonisation du mandat et du règlement intérieur avec ceux du CTI sont fournies dans la section I ci-dessus.

b) Objectifs des travaux

3. Selon son mandat, les objectifs du WP.24 sont les suivants :

« Le Groupe de travail mène des activités à l'appui de l'objectif du sous-programme de la CEE consacré aux transports, qui est de faciliter les mouvements internationaux de personnes et de marchandises par les modes de transport intérieurs et de porter la sûreté, la protection de l'environnement, l'efficacité énergétique et la sécurité des transports à des niveaux qui contribuent véritablement à la durabilité des transports. Dans ce contexte, le Groupe de travail mène des activités visant à rendre le transport de marchandises plus durable et plus neutre sur le plan climatique, notamment en augmentant la part du transport intermodal de marchandises, dans lequel le fret est transporté dans une seule et même unité de chargement ou un seul et même véhicule routier en utilisant successivement deux modes de transport ou plus, sans manutention du fret lors du changement de mode. Ces activités du Groupe de travail visent également à appuyer la mise en œuvre de la stratégie du Comité des transports intérieurs jusqu'en 2030, notamment en ce qui concerne des tâches telles que : i) assurer le service et l'administration des instruments juridiques ayant trait au transport intermodal ; ii) élaborer des supports de formation, normes et critères de compétence concernant le transport intermodal ; iii) repérer les nouvelles technologies dans le domaine du transport intermodal, et encourager et faciliter leur introduction ; iv) encourager la connectivité intermodale régionale et interrégionale intégrée. ».

c) Domaines d'activités et prise en compte dans ce cadre de la facilitation des transports, de la sécurité et de l'efficacité sur le plan de l'environnement et du climat

4. Selon son mandat et son programme de travail à long terme, les travaux du WP.24 s'articulent autour des modules suivants :

a) Suivi, examen et mise à jour de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) et du Protocole à l'Accord européen de 1991 sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes concernant le transport combiné par voie navigable (Protocole à l'AGTC) ;

b) Politiques et mesures en faveur du transport intermodal ;

c) Examen et suivi des nouveaux enjeux du transport de marchandises et de la logistique ;

d) Examen et mise à jour du Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU).

5. Ainsi, les travaux du WP.24 portent sur la facilitation des transports (modules a), b) et c)), la sécurité (module d)), et l'efficacité sur le plan de l'environnement et du climat (modules a), b) et c)).

d) Efficacité et valeur ajoutée (chevauchements et synergies aux niveaux interne et externe)

Chevauchements internes

6. Le WP.24 est le seul organe subsidiaire du CTI qui traite du transport de marchandises et de la transition visant à le rendre durable au moyen de la promotion du transport intermodal. Dans le cadre de ses domaines d'activité, le WP.24 contribue à l'exécution des tâches prévues dans la Stratégie du CTI qui sont énumérées dans la section b) du présent document, intitulée « Objectifs des travaux ».

Chevauchements externes

7. Il n'existe aucun autre organisme intergouvernemental dont le mandat équivaut à celui du WP.24. En outre, conformément à une décision du CTI (ECE/TRANS/192, par. 90), le WP.24 poursuit les travaux de l'ancienne Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) dans les domaines suivants : a) suivi et analyse des mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal ; b) suivi de l'application et examen de la Résolution d'ensemble de la CEMT sur les transports combinés.

Synergies internes

8. Le WP.24 collabore étroitement avec d'autres entités dans les domaines suivants :

a) Obstacles au transport intermodal le long des liaisons de transport Europe-Asie – Le WP.24 contribue à la mise en service de la route 3 des liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) dans le cadre des travaux menés à cette fin par le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) ;

b) Transport intermodal et Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) – Le WP.24 examine les nouvelles applications du système TIR et se tient informé de leur évolution, en particulier pour ce qui concerne l'e-TIR appliqué aux opérations de transport intermodal, dans le cadre des travaux menés à cette fin par la Commission de contrôle TIR ;

c) Transport intermodal sur les voies navigables intérieures – Le WP.24 étudie cette question en collaboration avec le Groupe de travail des transports par voie navigable

(SC.3), conformément à la résolution du CTI visant à faciliter le développement du transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures ;

d) Analyse géospatiale pour les chaînes de transport intermodal – Le WP.24 étudie ce type d'analyse en vue du recensement des liaisons sur lesquelles il serait possible de développer le transport intermodal, en collaboration avec le Groupe de travail des statistiques des transports ;

e) Système de transport intelligent (STI) – Le WP.24 contribue à la mise en application de la Feuille de route de la CEE concernant les systèmes de transport intelligents pour la période 2021-2025. Dans ce cadre, il collabore avec d'autres organes subsidiaires du CTI associés à la mise en application de la feuille de route ;

f) Infrastructures de recharge pour les véhicules électriques légers et lourds – Le WP.24 examine le rôle que les terminaux intermodaux pourraient jouer dans la mise en place d'infrastructures de recharge destinées à ce type de véhicules. Il collabore avec le WP.5 aux travaux relatifs à cette question.

Synergies externes

9. Le WP.24 collabore étroitement avec d'autres entités dans les domaines suivants :

a) Réseaux utilisables pour le transport intermodal – Le WP.24 veille à l'harmonisation des lignes et installations connexes de l'AGTC avec celles du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Il collabore avec l'Union européenne dans le cadre de ces activités ;

b) Sécurité des chaînes d'approvisionnement – Le WP.24 travaille en étroite collaboration avec l'Organisation internationale du Travail (OIT) et l'Organisation maritime internationale (OMI) dans le cadre de l'administration du Code CTU, établi par l'OIT, l'OMI et la CEE. Des représentants de ce secteur d'activité et diverses associations de transport de marchandises participent à l'examen des dispositions de cet instrument ;

c) Emplois décents dans le secteur du transport de marchandises – Le WP.24 traite de cette question dans son Manuel sur l'élaboration de plans directeurs nationaux relatifs au secteur du transport de marchandises et de la logistique (Handbook for national master plans for freight transport and logistics). L'OIT a participé à l'élaboration de ce manuel ;

d) Politiques et mesures en faveur du transport intermodal – Le WP.24 débat régulièrement de telles mesures et politiques, avec la participation de la Commission européenne, de l'International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA), de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et d'autres organisations partenaires.

e) Méthodes de travail

10. Les résultats attendus du WP.24, notamment le nombre de réunions, les documents officiels et les publications, sont indiqués dans les programmes de travail du sous-programme Transports, les plans-programmes et les programmes de publication figurant dans les documents du CTI suivants :

- 2023 : ECE/TRANS/2023/11, ECE/TRANS/2023/12, ECE/TRANS/2023/13/Rev.1 ;
- 2022 : ECE/TRANS/2022/8, ECE/TRANS/2022/9, ECE/TRANS/2022/10 et Corr.1 ;
- 2021 : ECE/TRANS/2021/8, ECE/TRANS/2021/9, ECE/TRANS/2021/10 ;
- 2020 : ECE/TRANS/2020/21, ECE/TRANS/2020/22/Rev.1, ECE/TRANS/2020/23 ;
- 2019 : ECE/TRANS/2019/23, ECE/TRANS/2019/24 ;
- 2018 : ECE/TRANS/2018/21, Add.1 et Corr.1, ECE/TRANS/2018/22.

f) Principaux partenaires

11. Les principaux partenaires sont mentionnés dans la section d) ci-dessus.

g) Résultats obtenus

12. Le WP.24 examine tous les deux ans les résultats de ses travaux et adapte ses activités selon les besoins, conformément à son programme de travail à long terme. Les documents ECE/TRANS/WP.24/2023/11 (examen du programme de travail pour la période 2022-2023) et ECE/TRANS/WP.24/2021/12 (examen du programme de travail pour la période 2020-2021) portent sur les quatre dernières années. Des évaluations antérieures sont présentées dans les documents ECE/TRANS/WP.24/2017/4 (2016-2017) et ECE/TRANS/WP.24/2015/8 (2014-2015).

13. Le WP.24 organise des ateliers annuels à l'appui de ses travaux. Les ateliers suivants ont été organisés au cours des dernières années :

- 19 octobre 2022 – Automatisation du transport de marchandises et de la logistique ;
- 17 octobre 2022 – Expériences nationales et difficultés liées à la dématérialisation des informations et des documents de transport intermodal ;
- 12 octobre 2022 – Développement du transport de conteneurs par voie navigable et transport fluviomaritime ;
- 20 octobre 2021 – Mesures et projets récents à l'appui du développement durable du transport intermodal et de la logistique ;
- 28 octobre 2020 – Le rôle du transport intermodal et de la logistique dans le développement de villes et d'établissements humains inclusifs, sûrs, résilients et durables ;
- 26 juin 2020 – Réunion des Amis de la présidence du WP.24 visant à examiner les incidences de la COVID-19 sur le transport intermodal et la logistique ;
- 30 octobre 2019 – Connectivité durable des transports entre l'Europe et l'Asie, dans le cadre des travaux du WP.24.

14. Il convient également de rappeler que le CTI a adopté des résolutions établies par le WP.24, notamment les résolutions 268, sur le renforcement du transport intermodal de marchandises, et 269, sur la facilitation du développement du transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures.

h) Résultats et changements attendus dans un avenir proche

15. Le WP.24 définit dans ses programmes de travail biennaux les réalisations escomptées, sur la base desquelles il évalue les résultats obtenus. Les activités prévues et les réalisations escomptées pour l'exercice biennal 2024-2025 sont exposées dans le document ECE/TRANS/WP.24/2023/11.

16. Le WP.24 relève que ses travaux bénéficient de l'appui de la Division des transports durables de la CEE à hauteur de 25 % d'un équivalent temps plein. Compte tenu des activités et des réalisations du WP.24, les capacités du secrétariat semblent limitées. Toute intensification de ces activités nécessiterait d'accroître les ressources du secrétariat.

Annexe VII

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

I. Mandat et cadre de gouvernance des organes subsidiaires

A. Assemblée générale/Conseil économique et social

B. Commission économique pour l'Europe

C. Comité des transports intérieurs

Les travaux du Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE sur l'harmonisation des véhicules utilitaires remontent à l'année 1952, lorsque les Gouvernements belge et néerlandais ont découvert un problème lié au fait que le poids maximal autorisé de chaque type de véhicule n'était pas le même entre les deux pays, ce qui créait des difficultés de part et d'autre. Le CTI a décidé de mettre en place un groupe d'experts techniques chargé d'étudier les problèmes [liés aux poids différents des véhicules selon les pays] qui se posaient, en tenant compte des considérations économiques, et de se réunir, selon les besoins, pour examiner également tous les autres problèmes de nature similaire qui pourraient lui être soumis à l'avenir. L'établissement du Groupe de travail de la construction des véhicules (ancien nom du Forum mondial) est mentionné dans le document E/ECE/TRANS/338 (résolution 45) (1952).

Le Comité des transports intérieurs a également approuvé les décisions du WP.29 de changer son nom en « Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) » et d'établir son nouveau mandat et son nouveau Règlement intérieur (TRANS/WP.29/690) à compter de sa 120^e session (mars 2000). Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules est communément appelé « le WP.29 ».

D. Pour mémoire : Harmonisation avec le mandat et le Règlement intérieur révisés du Comité des transports intérieurs

Le mandat et le Règlement intérieur du WP.29² sont en principe conformes à la dernière version des mêmes documents pour le CTI. Le WP.29 envisagera d'introduire des dispositions relatives à la présidence des réunions par le Vice-Président en cas d'absence du Président, ce qui se fait déjà dans la pratique.

II. Objectifs du Groupe de travail

a) Prendre et mettre en œuvre des mesures visant à l'harmonisation ou à l'élaboration des règlements ou amendements y relatifs, adaptés aux progrès techniques, qui peuvent être acceptés mondialement et qui ont pour objet d'améliorer la sécurité routière, de protéger l'environnement, de promouvoir le rendement énergétique et la protection contre le vol, de prévoir des conditions uniformes pour les contrôles techniques périodiques et de renforcer les relations économiques dans le monde conformément aux objectifs définis dans les Accords correspondants ;

b) Concevoir et mettre en œuvre des mesures d'adaptation des instruments juridiques aux progrès techniques, coordonner les instruments juridiques, et concevoir les

² ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.1.

principes d'établissement des prescriptions techniques et des procédures communes d'évaluation de la conformité ;

c) Promouvoir la reconnaissance réciproque des homologations, attestations et contrôles techniques périodiques entre les Parties contractantes aux Accords qui prévoient expressément de telles mesures ; constituer la base de données pour l'échange de renseignements concernant les autocertifications et les homologations de type.

d) Servir d'organe technique spécialisé pour les accords pertinents établis sous les auspices du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe. Il a pour fonction d'élaborer des recommandations relatives à l'établissement ou à l'amendement de Règlements techniques qui puissent être acceptés mondialement et à des conditions uniformes applicables aux contrôles techniques périodiques conformes aux dispositions desdits accords.

e) Favoriser une participation mondiale à ses activités en encourageant la coopération et la collaboration avec des pays et des organisations d'intégration économique régionale qui ne participent pas encore aux activités du WP.29, en ce qui concerne les questions techniques qui relèvent de celui-ci ;

f) Encourager tous ses participants à appliquer ou à adopter dans leur législation des Règlements techniques harmonisés à l'échelle mondiale et des prescriptions concernant les contrôles périodiques ;

g) Mettre au point un programme de travail ayant trait aux Accords correspondants de manière coordonnée et logique ;

h) Créer une ambiance de travail qui facilite l'exécution par les Parties contractantes de leurs obligations énoncées dans les Accords correspondants ;

i) Veiller à la franchise et à la transparence au cours des séances de travail.

Le Forum mondial administre trois Accords de l'ONU, à savoir l'Accord de 1958 (Règlements techniques annexés à l'Accord de 1958), l'Accord de 1997 (Règles de l'ONU annexées à l'Accord de 1997) et l'Accord de 1998 (Règlements techniques mondiaux de l'ONU (RTM), annexés à l'Accord de 1998), lesquels constituent le cadre juridique permettant aux Parties contractantes (pays membres) qui participent aux sessions du WP.29 d'établir des instruments réglementaires s'appliquant aux véhicules à moteur et aux équipements de ces véhicules.

Accord de 1958 (XI.B.16)

Concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements, conclu à Genève le 14 septembre 2017 (Révision 3).

Concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, conclu à Genève le 5 octobre 1995 (Révision 2).

Concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, conclu à Genève le 20 mars 1958 (version originale).

Accord de 1997 (XI.B.31)

Concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles, conclu à Vienne le 13 novembre 1997³.

³ Tel que modifié en dernier lieu en 2019 (C.N.501.2019.TREATIES XI.B.31, du 15 octobre 2019).

Accord de 1998 (XI.B.32)

Concernant l'établissement de Règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues, conclu à Genève le 25 juin 1998.

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.2, Mandat du WP.29)

II. Domaines d'activité du Groupe de travail**A. Facilitation des transports (y compris la facilitation du passage des frontières)**

- Domaine d'activité secondaire

Les transporteurs routiers internationaux peuvent avoir à présenter la preuve d'un contrôle technique périodique dans le cadre des procédures de franchissement des frontières.

Les véhicules utilisés pour le transport international peuvent être soumis à des contrôles techniques routiers.

B. Sécurité (y compris la sécurité routière)

- Domaine d'activité principal
 - Les Règlements et Règlements techniques mondiaux de l'ONU ont pour objet d'améliorer le comportement, la conduite et les équipements des véhicules de façon à réduire les risques d'accident (sécurité active), à réduire autant que possible les risques de blessure et la gravité des blessures infligées aux occupants d'un véhicule ou aux autres usagers de la route en cas d'accident (sécurité passive) et à réglementer les éléments des véhicules et de leurs composants qui ne sont pas directement liés aux domaines ci-dessus, tels que les essuie-glaces et les lave-glaces, les commandes et les témoins, les dispositifs de vision indirecte et les vitres (sécurité générale). Ils visent à réduire autant que possible les effets sur la santé des accidents, des émissions de polluants et du bruit. Les Règles de l'ONU relatives aux contrôles techniques périodiques ont pour objet de maintenir les véhicules dans des conditions acceptables sur les plans de la sécurité et du respect de l'environnement durant leur utilisation.

C. Performance environnementale et climatique

- Domaine d'activité principal
 - Certains Règlements ONU et RTM ONU ont été établis spécialement pour réglementer la performance environnementale (par exemple, les émissions de polluants gazeux, de particules et de CO₂, ou le niveau de bruit) des véhicules équipés d'un moteur à propulsion classique, des véhicules à hydrogène et à pile à combustible, des véhicules électriques hybrides et des véhicules électriques. Les Règles de l'ONU relatives aux contrôles techniques périodiques ont quant à elles pour objet de maintenir les véhicules dans des conditions acceptables sur les plans de la sécurité et du respect de l'environnement durant leur utilisation.

D. Autres domaines (sécurité)

- Domaine d'activité secondaire
 - Des dispositions techniques sont en cours de rédaction en vue de réglementer les caractéristiques de la connectivité et de l'automatisation des véhicules. Ces travaux sont nécessaires pour introduire les innovations technologiques dans le système actuel des transports et pour s'assurer que les avantages de ces nouvelles technologies peuvent être mis à profit pour améliorer la sécurité routière et la performance environnementale des véhicules routiers, réduire les encombrements et prendre en charge la cybersécurité.

IV. Domaines d'activité du Groupe de travail – efficacité et valeur ajoutée

A. Chevauchements et doubles emplois internes (autres organes de la Commission économique pour l'Europe effectuant des tâches similaires ou identiques)

- Domaine d'activité 1 : Renforcement et harmonisation des prescriptions juridiques relatives à la sécurité des véhicules ;
 - Aucun chevauchement
- Domaine d'activité 2 : Renforcement et harmonisation des prescriptions juridiques relatives à la réduction des émissions de polluants et de la consommation d'énergie ;
 - Aucun chevauchement
- Domaine d'activité 3 : Renforcement et harmonisation des prescriptions juridiques relatives à la sécurité et la sûreté des véhicules automatisés/autonomes et connectés ;
 - Chevauchement partiel (expliquer)

Le WP.1 travaille sur l'utilisation de véhicules hautement automatisés dans la circulation routière, ce qui l'amène à déterminer les exigences en matière de sécurité et à prévoir les cas de figure susceptibles de se présenter ;
- Domaine d'activité 4 : Renforcement et harmonisation des prescriptions juridiques relatives aux contrôles techniques périodiques ;
 - Chevauchement partiel (expliquer)

Le WP.1 conserve dans sa résolution R.E.1 des prescriptions relatives aux contrôles techniques périodiques antérieures à l'établissement de l'Accord de 1997.

B. Chevauchements et doubles emplois externes (autres entités ne relevant pas de la Commission économique pour l'Europe, effectuant des tâches similaires ou identiques)

- Domaine d'activité 1 : Renforcement et harmonisation des prescriptions juridiques relatives à la sécurité des véhicules ;
 - Aucun chevauchement

Remarque : L'Union européenne a remplacé ses directives techniques par des références aux Règlements de l'ONU.

On trouve dans la réglementation nationale des Parties non contractantes des dispositions connexes ou similaires.

Les organismes privés de normalisation abordent parfois des questions techniques connexes ;

- Domaine d'activité 2 : Renforcement et harmonisation des prescriptions juridiques relatives à la réduction des émissions de polluants et de la consommation d'énergie ;

- Aucun chevauchement

Remarque : L'Union européenne a remplacé ses directives techniques par des références aux Règlements de l'ONU.

On trouve dans la réglementation nationale des Parties non contractantes des dispositions connexes ou similaires.

Les organismes privés de normalisation abordent parfois des questions techniques connexes ;

- Domaine d'activité 3 : Renforcement et harmonisation des prescriptions juridiques relatives à la sécurité et la sûreté des véhicules automatisés/autonomes et connectés ;

- Chevauchement partiel (expliquer)

Remarque : L'Union européenne a remplacé ses directives techniques par des références aux Règlements de l'ONU.

On trouve dans la réglementation nationale des Parties non contractantes des dispositions connexes ou similaires.

Les organismes privés de normalisation abordent parfois des questions techniques connexes ;

- Domaine d'activité 4 : Renforcement et harmonisation des prescriptions juridiques relatives aux contrôles techniques périodiques ;

- Chevauchement partiel (expliquer)

L'Union européenne dispose d'une directive régionale identique.

On trouve dans la réglementation nationale des Parties non contractantes des dispositions connexes ou similaires.

Les organismes privés de normalisation abordent parfois des questions techniques connexes.

C. Synergies internes (avec d'autres organes de la Commission économique pour l'Europe effectuant des tâches complémentaires)

- Domaine d'activité 3 : Renforcement et harmonisation des prescriptions juridiques relatives à la sécurité et la sûreté des véhicules automatisés/autonomes et connectés ;

- Le WP.1 travaille sur l'utilisation de véhicules hautement automatisés dans la circulation routière, ce qui l'amène à déterminer les exigences en matière de sécurité et à prévoir les cas de figure susceptibles de se présenter.

- Domaine d'activité 4 : Renforcement et harmonisation des prescriptions juridiques relatives aux contrôles techniques périodiques ;

- Le WP.1 conserve dans sa résolution R.E.1 des prescriptions relatives aux contrôles techniques périodiques antérieures à l'établissement de l'Accord de 1997.

D. Synergies externes (avec des entités ne relevant pas de la Commission économique pour l'Europe, effectuant des tâches complémentaires)

- Domaine d'activité 3 : Renforcement et harmonisation des prescriptions juridiques relatives à la sécurité et la sûreté des véhicules automatisés/autonomes et connectés ;
 - L'UIT examine des questions de communication et de cybersécurité concernant les véhicules ;
- Domaine d'activité 4 : Renforcement et harmonisation des prescriptions juridiques relatives aux contrôles techniques périodiques ;
 - Le CITA (International Motor Vehicle Inspection Committee) examine des questions techniques liées au contrôle technique des véhicules et au contrôle qualité y afférent.

V. Méthodes de travail

Les résultats attendus du Groupe de travail, notamment le nombre de réunions tenues et de documents officiels publiés, sont mentionnés dans les programmes de travail du sous-programme Transports, les plans-programmes et les programmes de publication figurant dans les documents du CTI suivants :

- 2018 : ECE/TRANS/2018/21, Add.1 et Corr.1 et ECE/TRANS/2018/22 ;
- 2019 : ECE/TRANS/2019/23 et ECE/TRANS/2019/24 ;
- 2020 : ECE/TRANS/2020/21, ECE/TRANS/2020/22/Rev.1 et ECE/TRANS/2020/23 ;
- 2021 : ECE/TRANS/2021/8, ECE/TRANS/2021/9 et ECE/TRANS/2021/10 ;
- 2022 : ECE/TRANS/2022/8, ECE/TRANS/2022/9 et ECE/TRANS/2022/10 et Corr.1 ;
- 2023 : ECE/TRANS/2023/11, ECE/TRANS/2023/12 et ECE/TRANS/2023/13/Rev.1.

Le Forum mondial et ses groupes de travail subsidiaires se réunissent normalement seize fois par an au total. À ces réunions participent quelque 1 200 personnes qui représentent les Parties contractantes, leurs autorités compétentes, d'autres pays, des organisations intergouvernementales et des organisations non gouvernementales. Les travaux sont menés par 43 groupes de travail informels environ, soit un réseau de quelque 4 000 experts dans le monde. Les propositions soumises par les Parties contractantes sont également présentées pour examen aux groupes de travail et au WP.29, dans le cadre du processus prévu.

Nombre de documents officiels par an :

- 550 environ.

Optimisation des activités :

- Le WP.29 bénéficie de l'appui de six groupes de travail subsidiaires :
 - Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE)
 - Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG)
 - Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA)⁴
 - Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE)
 - Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP)

⁴ Le GRVA a été mis en place en 2018 pour succéder au GRRF (Groupe de travail en matière de roulement et de freinage) (décisions du CTI dans ECE/TRANS/274, par. 52, et du WP.29 dans ECE/TRANS/WP.29/1139, par. 33).

- Groupe de travail du bruit et des pneumatiques (GRBP)⁵.
- La coordination des travaux du WP.29 et de ses organes subsidiaires est assurée par le Comité de gestion pour la coordination des travaux (WP.29/AC.2, comme indiqué au chapitre IX du Règlement intérieur) ;
- Le programme de travail du WP.29 comprend pour chacun des groupes de travail subsidiaires des tâches prioritaires assorties de délais ;
- L'élaboration des propositions techniques se fait dans le cadre d'un projet mené par des groupes de travail informels placés sous la supervision directe des groupes de travail dont ils dépendent ;
- Les groupes de travail tiennent des débats préliminaires et préparent les projets d'amendements ;
- Les dernières considérations techniques font l'objet d'échanges de vues au sein des groupes de travail subsidiaires du WP.29 ;
- À tout moment, les Parties contractantes peuvent proposer des amendements aux Règles ou aux Règlements existants ou nouveaux, ou des activités.
- Les décisions relatives aux Règles, Règlements ou RTM ONU nouveaux ou aux amendements à y apporter sont prises par le Forum mondial ;
- Les Règles, Règlements ou RTM ONU nouveaux ou les amendements qui y sont apportés sont établis par l'organe chargé d'administrer l'Accord concerné.

Groupes de travail informels sous la supervision du WP.29 (2018-2023) :

- Systèmes de transport intelligents (STI)
- Base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA)
- Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA)
- Groupe de travail de l'exécution des obligations
- Contrôle technique périodique (PTI)
- Renforcement de la sécurité et réduction des émissions polluantes des véhicules neufs et d'occasion (SCUNV)
- RTM sur les véhicules à moteur silencieux (QRTV)
- Prescriptions supplémentaires concernant les émissions sonores en conditions réelles de conduite (ASEP)
- RTM ONU n° 16 (Pneumatiques), phase 2
- Adhérence sur sol mouillé des pneumatiques usés (WGWT)
- Incertitude de mesure (MU)
- Simplification des Règlements relatifs à l'éclairage et à la signalisation lumineuse (SLR)
- Visibilité, éblouissement et réglage (VGL)
- Compatibilité électromagnétique (EMC)
- Prescriptions d'efficacité en matière d'environnement et de propulsion applicables aux véhicules de la catégorie L (EPPR)
- Véhicules électriques et environnement (EVE)
- Programme de mesure des particules (PMP)

⁵ Le GRBP a été mis en place en 2019 pour succéder au GRB (Groupe de travail du bruit), comme suite à l'établissement du GRVA, les activités du GRRF sur les pneumatiques ayant été réattribuées au GRB.

- Qualité de l'air à l'intérieur des véhicules (VIAQ)
- Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers (WLTP, phase 2)
- Émissions en conditions réelles de conduite (RDE)
- Analyse du cycle de vie des véhicules automobiles (A-LCA)
- Cybersécurité et questions liées aux transmissions sans fil (CS/OTA)
- Prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes (FRAV)
- Méthodes de validation pour la conduite automatisée (VMAD)
- Cybersécurité et mise à jour des logiciels (CS/OTA)
- Enregistreurs de données de route et systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée (EDR/DSSAD)
- Fonctions de direction à commande automatique (ACSF)
- Systèmes actifs de freinage d'urgence (AEBS) pour les véhicules des catégories M₁ et N₁
- Systèmes actifs de freinage d'urgence pour les véhicules utilitaires lourds
- Ensembles modulaires de véhicules (MVC)
- Dispositifs et composants d'attelage pour les machines agricoles (ACDC)
- Harmonisation des mannequins d'essai de choc latéral
- RTM ONU n° 7 sur les appuie-tête – Élaboration de la phase 2
- RTM ONU n° 9 sur les dispositifs actifs de protection des piétons (DPPS)
- Sécurité des véhicules électriques (EVS) – Phase 2
- Spécifications de la machine 3D-H
- Véhicules à pile à combustible à hydrogène (HFCV) – Phase 2
- Casques de protection
- Sécurité des enfants transportés par autobus et autocar
- Assistance par affichage dans le champ de vision (FVA)
- Vitrages de toit panoramique (PSG)
- Perception de la présence d'usagers de la route vulnérables à proximité du véhicule (VRU-Proxi)
- Comportement général au feu des véhicules des catégorie M₂ et M₃ (BMFE)

VI. Principaux partenaires

A. Secteur des administrations publiques

Ont pris part aux sessions du WP.29 des représentant(e)s des pays suivants : Afrique du Sud, Albanie, Algérie, Allemagne, Arménie, Australie, Autriche, Belgique, Brésil, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Burundi, Canada, Chine, Croatie, Égypte, El Salvador, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Hongrie, Inde, Iraq, Irlande, Israël, Italie, Japon, Jordanie, Kazakhstan, Lettonie, Luxembourg, Malaisie, Maroc, Nigéria, Norvège, Ouzbékistan, Pakistan, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Corée, République démocratique du Congo, République de Moldova, République islamique d'Iran, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Saint-Marin, Sénégal, Serbie, Singapour, Slovaquie, Slovénie,

Sri Lanka, Suède, Suisse, Thaïlande, Tunisie, Türkiye, Uruguay, Viet Nam et Zimbabwe.
L'Union européenne a également été représentée.

B. Organisations internationales et intergouvernementales

Union internationale des télécommunications (UIT)

C. Organismes non gouvernementaux

- Association for Emissions Control by Catalyst (AECC)
- Consumers International (CI)
- European Association of Automotive Suppliers (CLEPA/MEMA/JAPIA)
- International Motor Vehicle Inspection Committee (CITA)
- European Garage Equipment Association (EGEA)
- Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO)
- European Association of Internal Combustion Engine and Alternative Powertrain Manufacturers (EUROMOT)
- Fahrzeugsystemdaten GmbH (FSD)
- Fédération internationale de l'automobile (FIA)
- Fédération internationale des véhicules anciens (FIVA)
- Federation of European Motorcyclists' Associations (FEMA)
- Forum 21 Institute
- Fédération internationale des grossistes, importateurs et exportateurs en fournitures automobiles (FIGIEFA)
- Global Auto Regs
- Programme mondial pour l'évaluation d'automobiles neuves (Global NCAP)
- Groupe de travail « Bruxelles 1952 » (GTB)
- International Motorcycle Manufacturers Association (IMMA)
- Union internationale des transports routiers (IRU)
- Organisation internationale de normalisation (ISO)
- Association de l'industrie des véhicules de loisirs (RVIA)
- Motor and Equipment Manufacturers Association (MEMA)
- Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA)
- SAE International (SAE)
- Fondation Towards Zero (TZF)
- World Blind Union (WBU)

D. Milieux universitaires

- Université américaine du Caire
- Université de Tongmyong

E. Autres partenaires (préciser)

- American Automotive Policy Council (AAPC)
- World Bicycle Industry Association (WBIA)
- Kenya Auto Bazaar Association
- Projet EuroMed de soutien aux transports et Comité européen de normalisation (CEN)
- Development, testing & simulation of powertrain systems (AVL)
- Ford Motor Company (Afrique du Sud)
- Secure America's Future Energy (SAFE)
- U.S. Tire Manufacturers Association
- Uber Technologies, Inc

VII. Résultats obtenus

Travaux réglementaires/normatifs et Parties contractantes

Amendements aux instruments juridiques

Le WP.29 adopte des amendements aux Règlements de l'ONU trois fois par an, au cours des sessions ordinaires. Ces amendements visent à actualiser les Règlements en fonction de l'évolution des exigences dans le monde. Chaque année, 133 amendements en moyenne sont adoptés, soit un total d'environ 665 amendements adoptés depuis 2017⁶.

Adoption de nouveaux Règlements ONU et RTM ONU depuis 2017

Accord de 1958 (XI.B.16)

- Règlement ONU n° 144 – Systèmes automatiques d'appel d'urgence – XI.B.16.143
- Règlement ONU n° 145 – Ancrages ISOFIX – XI.B.16.144
- Règlement ONU n° 146 – Véhicules à pile à combustible à hydrogène de la catégorie L – XI.B.16.145
- Règlement ONU n° 147 – Pièces mécaniques d'attelage (véhicules agricoles) – XI.B.16.146
- Règlement ONU n° 148 – Dispositifs de signalisation lumineuse – XI.B.16.147
- Règlement ONU n° 149 – Dispositifs d'éclairage de la route – XI.B.16.148
- Règlement ONU n° 150 – Dispositifs rétroréfléchissants – XI.B.16.149
- Règlement ONU n° 151 – Systèmes de surveillance de l'angle mort – XI.B.16.150
- Règlement ONU n° 152 – AEBS pour les véhicules des catégories M₁ et N₁ – XI.B.16.151
- Règlement ONU n° 153 – Intégrité du système d'alimentation en carburant et sécurité de la chaîne de traction électrique en cas de collision par l'arrière – XI.B.16.152
- Règlement ONU n° 154 – Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers (WLTP) – XI.B.16.153
- Règlement ONU n° 155 – Cybersécurité et système de gestion de la cybersécurité – XI.B.16.154

⁶ Voir TRANS/2023/25/343, deuxième partie.

- Règlement ONU n° 156 – Mises à jour logicielles et système de gestion des mises à jour logicielles – XI.B.16.155
- Règlement ONU n° 157 – Systèmes automatisés de maintien dans la voie – XI.B.16.156
- Règlement ONU n° 158 – Manœuvres en marche arrière – XI.B.16.157
- Règlement ONU n° 159 – Systèmes de détection au démarrage – XI.B.16.158
- Règlement ONU n° 160 – Enregistreur de données de route – XI.B.16.159
- Règlement ONU n° 161 – Dispositifs de protection contre une utilisation non autorisée – XI.B.16.160
- Règlement ONU n° 162 – Dispositifs d’immobilisation – XI.B.16.161
- Règlement ONU n° 163 – Systèmes d’alarme pour véhicules – XI.B.16.162
- Règlement ONU n° 164 – Pneumatiques à crampons – XI.B.16.163
- Règlement ONU n° 165 – Avertisseurs de marche arrière – XI.B.16.164
- Règlement ONU n° 166 – Usagers de la route vulnérables à proximité immédiate de l’avant et des côtés du véhicule – XI.B.16.165
- Règlement ONU n° 167 – Homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne la vision directe – XI.B.16.166
- [Règlement ONU n° 168 – Homologation des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers en ce qui concerne les émissions en conditions réelles de conduite – XI.B.16.167]

Accord de 1998 (XI.B.32)

- RTM ONU n° 20 – Sécurité des véhicules électriques (XI.B.32.20)
- RTM ONU n° 21 – Détermination de la puissance des véhicules électriques (XI.B.32.21)
- RTM ONU n° 22 – Durabilité des batteries des véhicules électriques (XI.B.32.22)
- RTM ONU n° 23 – Durabilité des dispositifs antipollution des véhicules à deux ou trois roues (XI.B.32.23)
- RTM ONU n° 24 – Mesure en laboratoire des émissions de freinage des véhicules utilitaires légers (XI.B.32.24)

Accord de 1997 (XI.B.31)

- Règle ONU n° 3 : Contrôle technique périodique des véhicules à moteur alimentés au gaz naturel comprimé (GNC), au gaz de pétrole liquéfié (GPL) ou au gaz naturel liquéfié (GNL) (XI.B.31.3)
- Règle n° 4 : Prescriptions uniformes relatives au contrôle technique périodique des véhicules à moteur équipés d’un système de propulsion électrique ou hybride en ce qui concerne leur aptitude à la circulation (XI.B.31.4)

Nombre de Parties contractantes

Avec l’adhésion de l’Arménie (30 avril 2018), du Nigéria (18 octobre 2018), de l’Ouganda (23 août 2022), des Philippines (03 novembre 2022), de l’Andorre (11 avril 2023) et du Viet Nam (26 juillet 2023), l’Accord de 1958 compte désormais 61 Parties contractantes.

Avec l’adhésion du Nigéria (18 octobre 2018), de la Tunisie (31 décembre 2019) et de l’Ouganda (23 août 2022), l’Accord de 1997 compte désormais 33 Parties contractantes.

Avec l’adhésion de l’Ouzbékistan (04 mai 2018), du Nigéria (18 octobre 2018) et de l’Ouganda (23 août 2022), l’Accord de 1998 compte désormais 39 Parties contractantes.

Des recommandations sur le renforcement de la sécurité et l'amélioration de la performance environnementale des véhicules ont été adressées aux pays suivants, entre autres :

- Géorgie
- Kazakhstan
- Mongolie
- Malaisie
- Philippines
- Viet Nam
- Nigéria
- Zimbabwe
- Rwanda...

Sur la base d'éléments tels que :

- Études de performance en matière de sécurité routière
- Renforcement des capacités et assistance technique
- Séminaires
- Webinaires
- Principaux résultats
- Guides d'adhésion aux trois Accords portant sur les véhicules (1958, 1997 et 1998)
- Activités menées dans le cadre de projets financés par le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière (Phases I, II et III du renforcement de la sécurité et de la réduction des émissions polluantes des véhicules neufs et d'occasion, systèmes ABS pour motocycles et casques pour motocycles)
- Webinaires sur les Règlements ONU n^{os} 155 et 156
- Modules d'apprentissage en ligne sur l'homologation des véhicules et les systèmes de transport intelligents

Travaux d'analyse

- UN Vehicle Regulations for Road Safety Cost-Benefit Methodology (Méthode d'analyse coûts-avantages pour les Règlements ONU portant sur la sécurité routière)
- Safer and Cleaner Used Vehicles for Africa (Des véhicules d'occasion plus sûrs et plus propres pour l'Afrique)
- Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) – Comment il fonctionne, comment y adhérer (quatrième édition révisée)
- Intelligent Transport Systems (ITS) for Sustainable Mobility (Systèmes de transport intelligents (STI) pour une mobilité durable), deuxième édition

VII. Résultats et changements attendus dans un avenir proche

- Automatisation des véhicules
 - Le GRVA mène ses travaux sur la base des orientations fournies dans le Document-cadre sur les véhicules automatisés/autonomes, récemment modifié par l'organe de tutelle, à savoir le WP.29. Actuellement, il met la dernière main à ses travaux sur les prescriptions fonctionnelles pour les véhicules automatisés et sur la nouvelle méthode d'évaluation et d'essai pour la conduite automatisée. Il élabore des recommandations concernant le système de stockage des

données pour la conduite automatisée et poursuit ses activités relatives à la cybersécurité et à la mise à jour des logiciels. Il devrait compléter, à la mi-2024, l'élaboration de lignes directrices sur l'assurance de la sécurité pour les systèmes de conduite automatisés, ce qui devrait permettre au WP.29 de prendre des décisions quant à des initiatives dans le cadre des Accords. Des règlements d'homologation ou de certification des systèmes de conduite automatisés pour les Accords de 1958 et de 1998 devraient être adoptés d'ici à la fin de l'année 2026.

- Atténuation des changements climatiques
 - Le GRPE a lancé des travaux visant à élaborer une méthode uniforme pour déterminer l'empreinte carbone d'un véhicule tout au long de sa vie, en tenant compte de toutes les phases de celle-ci, à savoir la production, l'utilisation, le démontage et le recyclage. Cette méthode offrirait une base solide pour la comparaison à l'échelle internationale des émissions de carbone des véhicules, ainsi qu'un meilleur moyen de définir les véhicules à émission zéro. Un projet de méthode uniforme pour les voitures particulières est attendu pour 2025.

Annexe VIII

Communication du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30)

I. Mandat et cadre de gouvernance des organes subsidiaires

A. Assemblée générale/Conseil économique et social

B. Commission économique pour l'Europe

C. Comité des transports intérieurs

D. Pour mémoire : Harmonisation avec le mandat et le Règlement intérieur révisés du Comité des transports intérieurs

- Passé et présent, y compris le changement de nom des groupes de travail, les modifications du champ d'application géographique et de la structure des membres
- Planifié
- Identification des besoins et des lacunes (décrire et fournir la documentation).

II. Objectifs du Groupe de travail

1. Selon le mandat du groupe de travail sur les questions douanières affectant les transports (WP.30) adopté lors de sa 147^e session (octobre 2017) (voir ECE/TRANS/WP.30/294, par. 10) et figurent à l'annexe du document ECE/TRANS/WP.30/2017/19, ses objectifs sont les suivants :

a) Lancer et mener des initiatives tendant à harmoniser et à simplifier les règlements, les règles et les documents relatifs aux procédures de passage des frontières pour les divers modes de transport intérieur, en s'attachant plus particulièrement, dans la mesure du possible, à contribuer à promouvoir le Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030 (résolution A/RES/70/1 de l'Assemblée générale) et les objectifs de développement durable s'y rapportant ;

b) Analyser les difficultés qui existent au passage des frontières en vue d'établir des procédures administratives destinées à les éliminer ;

c) Administrer les conventions et accords relatifs à la facilitation du passage des frontières et suivre leur mise en œuvre sous les auspices du Groupe de travail (voir l'appendice) ;

d) Examiner les instruments juridiques susmentionnés pour s'assurer de leur pertinence et de leur cohérence par rapport à d'autres instruments internationaux ou sous-régionaux relatifs aux questions douanières et de facilitation du passage des frontières, et faire en sorte qu'ils répondent aux exigences des transports modernes et des contrôles aux frontières ;

e) Examiner et approuver des propositions d'amendements aux instruments juridiques énumérés à l'appendice et, le cas échéant, les soumettre aux comités de gestion concernés (voir l'alinéa n) ci-après) pour examen et adoption officielle ;

f) Examiner et adopter des recommandations, des résolutions, des observations et des exemples de pratiques de référence en ce qui concerne l'application des instruments juridiques ci-dessus et, le cas échéant, les soumettre aux comités de gestion concernés (voir

l'alinéa n) ci-après) ou au Comité des transports intérieurs pour examen et approbation officielle ;

g) Étudier les questions douanières en vue de simplifier les procédures douanières et autres procédures administratives ainsi que les documents douaniers dans le domaine des transports, notamment en faisant la promotion de l'échange de données informatisé ;

h) Étudier les mesures concrètes, juridiques et autres, visant à lutter contre la fraude fiscale résultant de la simplification des procédures douanières et autres formalités au passage des frontières, et favoriser l'échange, entre les autorités compétentes des Parties contractantes aux instruments juridiques pertinents relatifs à la facilitation du passage des frontières, de renseignements sur les abus en vue d'élaborer des mesures destinées à lutter contre ceux-ci ;

i) Promouvoir l'extension à d'autres régions, dans la mesure du possible, des instruments énumérés à l'appendice et favoriser l'adhésion de nouveaux pays à ces instruments ;

j) Favoriser une participation plus large des secteurs public et privé à ses activités en facilitant la coopération et la collaboration avec les pays, la Commission européenne, l'Organisation mondiale des douanes, d'autres organisations gouvernementales ou non gouvernementales internationales concernées par les transports et la facilitation du passage des frontières ainsi que les autres commissions régionales de l'ONU et d'autres organismes ou organes du système des Nations Unies, en vue notamment d'examiner et de résoudre les problèmes d'interprétation ou d'application des dispositions des instruments juridiques pertinents ;

k) Mettre en place les conditions facilitant l'exécution par les Parties contractantes de leurs obligations en vertu des instruments juridiques énumérés à l'appendice et l'échange de vues sur l'interprétation de ces instruments ou la résolution de problèmes liés à leur mise en œuvre ;

l) Veiller à ce que ses réunions se déroulent dans un climat d'ouverture et de transparence ;

m) Appuyer les activités de formation et de renforcement des capacités aux fins d'une application appropriée des instruments juridiques susmentionnés ;

n) Maintenir une collaboration étroite avec les organes ci-après et appuyer leurs activités : Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2), Comité de gestion de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (AC.3), Comité de gestion de la Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool (AC.4) et Commission de contrôle TIR (TIRExB) ;

o) Collaborer étroitement avec d'autres organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs, notamment le Groupe de travail des transports routiers (SC.1), le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) et tout autre organe pertinent de la CEE, sur les questions d'intérêt commun relatives aux problèmes douaniers intéressant les transports ;

p) Établir et exécuter un programme de travail correspondant à ses activités et rendre compte de l'exécution de ce programme au Comité des transports intérieurs.

2. La liste des instruments juridiques relevant du WP.30 figurant dans l'annexe de TDR est la suivante :

a) Convention sur les facilités douanières en faveur du tourisme (New York, 4 juin 1954) ;

b) Protocole additionnel à la Convention sur les facilités douanières en faveur du tourisme, relatif à l'importation de documents et de matériel de propagande touristique (New York, 4 juin 1954) ;

c) Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (New York, 4 juin 1954) ;

- d) Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) (15 janvier 1959) ;
- e) Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) (14 novembre 1975) ;
- f) Convention douanière relative à l'importation temporaire pour usage privé des embarcations de plaisance et des aéronefs (18 mai 1956) ;
- g) Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (18 mai 1956) ;
- h) Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée (10 janvier 1952) ;
- i) Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux marchandises transportées par voie ferrée (10 janvier 1952) ;
- j) Convention douanière relative aux pièces de rechange utilisées pour la réparation des wagons EUROP (15 janvier 1958) ;
- k) Convention douanière relative aux containers (18 mai 1956) ;
- l) Convention douanière relative aux conteneurs (2 décembre 1972) ;
- m) Convention européenne relative au régime douanier des palettes utilisées dans les transports internationaux (9 décembre 1960) ;
- n) Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (21 octobre 1982) ;
- o) Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool (21 janvier 1994) ;
- q) Convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous le couvert de lettres de voiture SMGS (Genève, 9 février 2006) ;
- r) Convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs, les bagages et les bagages non accompagnés dans le cadre du transport ferroviaire international (22 février 2019).

III. Domaines d'activité du Groupe de travail

A. Facilitation des transports (y compris des questions douanières et de facilitation du passage des frontières)

- Zone de travail principale (des questions douanières et de la facilitation du franchissement des frontières)

B. Sécurité (y compris la sécurité routière)

- Zone de travail mineure

C. Performances environnementales/climatiques

- Zone de travail émergente

D. Autre (numérisation)

- Zone de travail importante/émergente

IV. Domaines d'activité du Groupe de travail – efficacité et valeur ajoutée

A. Chevauchements et doubles emplois internes (avec d'autres organes de la Commission économique pour l'Europe effectuant des tâches similaires/identiques)

- Domaine d'activité 1 : Facilitation du passage des frontières/Questions douanières concernant le transport
 - Pas de chevauchement

B. Chevauchements et doubles emplois externes (avec d'autres entités ne relevant pas de la Commission économique pour l'Europe, effectuant des tâches similaires ou identiques)

- Domaine d'activité 1 : Les douanes/Conventions de facilitation du passage des frontières
 - Chevauchement partiel (expliquer) : il existe un chevauchement partiel avec les travaux de l'Organisation mondiale des douanes. Plusieurs conventions gérées par le groupe de travail, telles que la Convention sur les facilités douanières en faveur du tourisme (New York, 4 juin 1954), le protocole additionnel à la Convention sur les facilités douanières en faveur du tourisme, relatif à l'importation de documents et de matériel de propagande touristique (New York, 4 juin 1954), la Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (New York, 4 juin 1954), la Convention douanière relative à l'importation temporaire pour usage privé des embarcations de plaisance et des aéronefs (18 mai 1956), la Convention douanière relative aux conteneurs (2 décembre 1972), la Convention européenne relative au régime douanier des palettes utilisées dans les transports internationaux (9 décembre 1960), et la Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (New York, 4 juin 1954) qui ont été incluses dans les annexes de la convention d'Istanbul de l'OMD de 1991.

C. Synergies internes (avec d'autres organes de la Commission économique pour l'Europe exécutant des tâches complémentaires)

- Domaine d'activité 1 : Transport/Facilitation du passage des frontières
 - Il existe des synergies avec le SC.1 sur le transport routier et le SC.2 sur le transport ferroviaire concernant la mise en œuvre de la convention d'harmonisation. Il y a également des synergies avec le WP.24 sur le transport intermodal et la logistique concernant la mise en œuvre du TIR et de l'eTIR sur le transport intermodal. Il y a également une synergie avec le WP.5 sur les tendances et l'économie du transport sur la préparation d'études concernant la facilitation du passage des frontières.

D. Synergies externes (avec d'autres entités ne relevant pas de la Commission économique pour l'Europe, mais exécutant des tâches complémentaires)

- Domaine d'activité 1 : mise en œuvre de la Convention TIR
 - L'IRU est mandatée par le Comité administratif TIR pour assumer la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement efficaces de la garantie internationale du système TIR.
- Domaine d'activité 2 : mise en œuvre des conventions des importations temporaires
 - La FIA est chargée d'appliquer la Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux, du 18 mai 1956, et la Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés, signée à New York le 4 juin 1954.
- Domaine d'activité 3 : administration de la convention sur les conteneurs
 - Lors de la conférence de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OICM) des Nations Unies (OMI aujourd'hui) qui s'est tenue en novembre 1972, la nouvelle convention, appelée Convention douanière relative aux conteneurs de 1972, a été adoptée et il a été convenu que l'administration de la convention serait confiée au Conseil de coopération douanière (aujourd'hui connu sous le nom d'Organisation mondiale des douanes). La convention de 1972 a remplacé la convention douanière sur les conteneurs du 18 mai 1956, qui était administrée par la CEE-ONU.

V. Méthodes de travail

3. Entre 2018 et 2023 :
 - WP.30/Groupe de travail sur les problèmes douaniers intéressant les transports
 - A tenu 17 sessions (148-164)
 - A examiné 100 documents formels et 73 documents informels,
 - AC.2/Comité de gestion de la Convention TIR :
 - A tenu 15 sessions (67-81)
 - A examiné 140 documents formels et 58 documents informels
 - Commission de contrôle TIR (TIRExB)
 - A tenu 22 sessions
 - A examiné 109 documents
 - AC.3/Comité de gestion de la Convention sur l'harmonisation
 - A tenu 2 sessions (11 et 12)
 - A examiné 6 documents formels
 - Organe de mise en œuvre technique d'eTIR (TIB)
 - A tenu 5 sessions (1 -5)
 - A examiné 47 documents formels et 2 documents informels
 - Groupe d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1)
 - A tenu 3 sessions et 1 extraordinaire (1-3)
 - A examiné 102 documents formels et 11 documents informels

- Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1)
 - A tenu 3 sessions et
 - A examiné 26 documents informels

4. Au total, pour la période considérée, le WP.30 et ses organes subsidiaires ont tenu 67 sessions, examiné 67 ordres du jour et 67 rapports, 504 documents formels et 170 documents informels.

VI. Principaux partenaires

a) Secteur gouvernemental : États membres de la CEE et autres États Membres de l'ONU ou États non membres de l'ONU mais membres d'autres agences des Nations Unies, Parties contractantes aux accords de facilitation du passage des frontières administrés par le WP.30.

b) Organisations internationales/intergouvernementales : Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), Commission économique pour l'Afrique (CEA), Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO), Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC), l'Organisation mondiale des douanes, l'Union européenne, l'Union économique eurasienne (UE), l'Organisation de coopération économique (ECO), le secrétariat du corridor de transport Europe-Caucase-Asie (TRACECA), la Banque islamique de développement (BISD), le Centre islamique pour le développement du commerce (CIDC), l'Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD) et l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (OCEMN).

c) Secteur non gouvernemental : l'Union internationale des transports routiers (IRU) et ses associations nationales, la Fédération internationale de l'automobile (FIA), la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA).

d) Academia : pas de remarque.

e) Autres (secteur privé) : pas de remarque.

VII. Résultats obtenus (mettre en évidence les principaux résultats depuis 2017)

- Travaux réglementaires/normatifs et Parties contractantes (par exemple, modifications des instruments juridiques, nombre de Parties contractantes, etc.)
 - En 2021, les amendements à diverses dispositions du corps de la Convention et à une nouvelle annexe 11, introduisant l'eTIR dans le texte juridique de la Convention TIR, sont entrés en vigueur.
 - En 2021, l'amendement à l'annexe 6 de la Convention TIR, introduisant la nouvelle note explicative 0.49 de la Convention TIR, qui accorde aux opérateurs des facilités accrues, telles que, mais sans s'y limiter, la possibilité de devenir des expéditeurs agréés, est entré en vigueur.
 - Lors de ses sessions de janvier et février 2022, le TIB et l'AC.2 ont adopté les spécifications techniques, les concepts et les spécifications fonctionnelles de l'eTIR, fournissant ainsi une base juridique et technique complète aux pays désireux de mettre en œuvre la procédure eTIR.
 - La CEE et l'IRU ont signé le mémorandum d'accord le 22 novembre 2021. Ce mémorandum a pour objet de mettre en œuvre la Convention TIR et, en particulier, l'annexe 11 de la Convention TIR, qui établit la « procédure eTIR », en assurant la connexion entre les systèmes de l'IRU et le système international eTIR ainsi qu'entre le plus grand nombre de systèmes douaniers

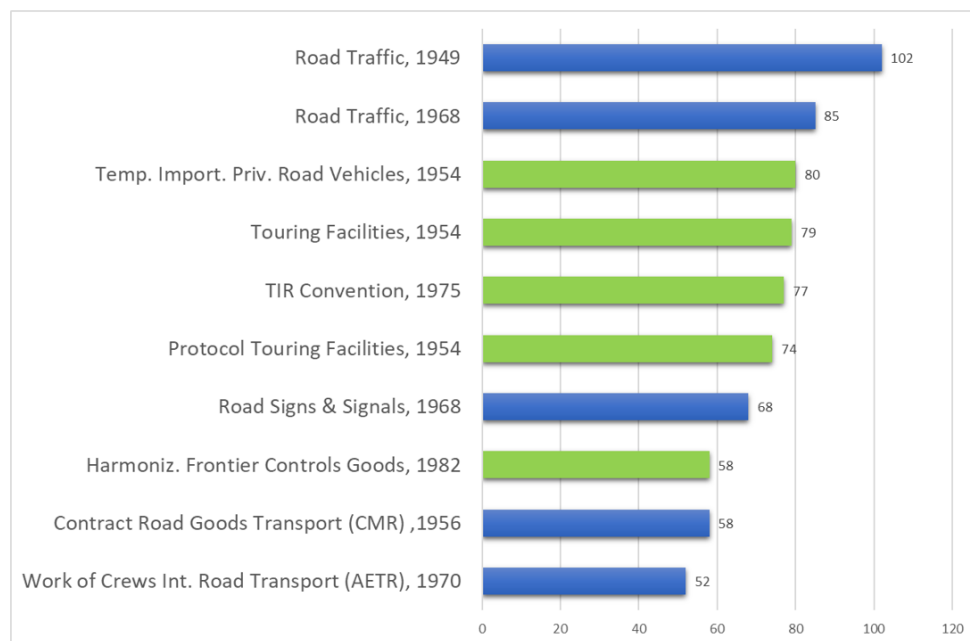
nationaux possible et le système international eTIR, conformément aux spécifications techniques eTIR.

- En 2022, l’Azerbaïdjan, la Géorgie, le Pakistan, la Tunisie, l’Ouzbékistan et l’IRU ont finalisé l’interconnexion de leurs systèmes avec le système international eTIR, tandis que l’Arménie et la Turquie ont lancé le projet.
- En décembre 2022, le premier transport TIR électronique (eTIR) conforme à la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) a eu lieu entre l’Ouzbékistan et l’Azerbaïdjan.
- La Convention relative à la facilitation des procédures de passage des frontières pour les voyageurs et les bagages transportés en trafic international ferroviaire, du 22 février 2019, a été finalisée et ouverte à la signature.
- La CEE et l’Alliance Internationale de Tourisme/Fédération Internationale de l’Automobile (AIT/FIA) ont signé un protocole d’accord sur la revitalisation et la numérisation des conventions des Nations Unies sur l’importation temporaire dans le domaine des transports intérieurs et, en particulier, sur le développement d’un système eCPD (Carnet de Passage en Douane).

5. Cinq des 10 conventions des Nations Unies sur les transports intérieurs auxquelles les pays ont le plus adhéré dans le monde sont placées sous les auspices du Groupe de travail et comptent au total 368 Parties contractantes.

Figure I

Les 10 principales conventions des Nations Unies en matière de transports intérieurs, en fonction du nombre de Parties contractantes



Source : CEE.

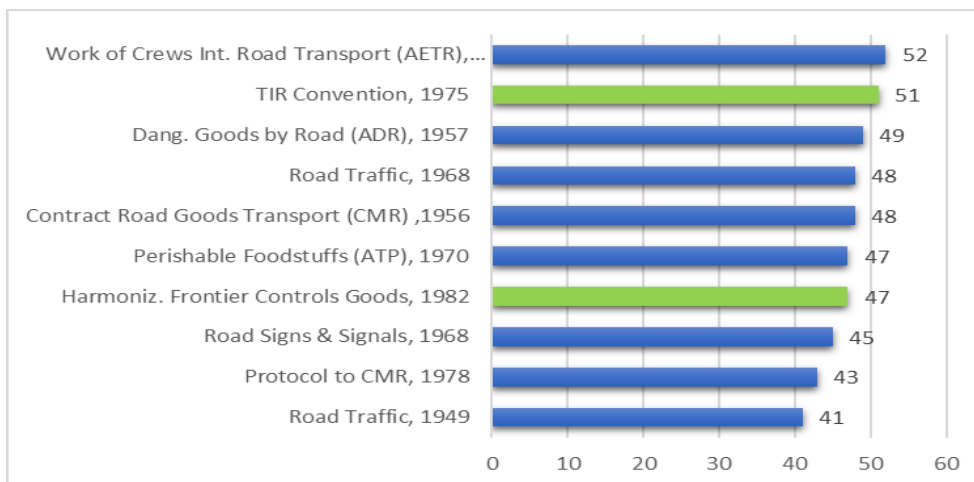
6. Les conventions qui comptent le plus grand nombre de Parties contractantes dans la région de la CEE sont : l’Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), qui compte 52 Parties contractantes membres de la CEE, et la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975), qui compte 51 Parties contractantes membres de la CEE. Ils sont suivis par l’Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), qui compte 49 Parties contractantes membres de la CEE.

7. Les accords de facilitation du passage des frontières (377 adhésions) sont bien développés dans la région de la CEE. En ce qui concerne la sécurité routière, l’un des

principaux piliers des conventions relatives aux transports intérieurs (réglementation des véhicules, circulation routière, signalisation routière, marchandises dangereuses), les 216 adhésions de pays membres de la CEE sont largement réparties entre ceux-ci, l'ADR faisant l'objet du plus grand nombre d'adhésions et l'Accord de 1997 sur le contrôle technique périodique des véhicules étant le moins souscrit.

Figure II

Les 10 principales conventions des Nations Unies en matière de transports intérieurs, en fonction du nombre de Parties contractantes dans la région de la CEE

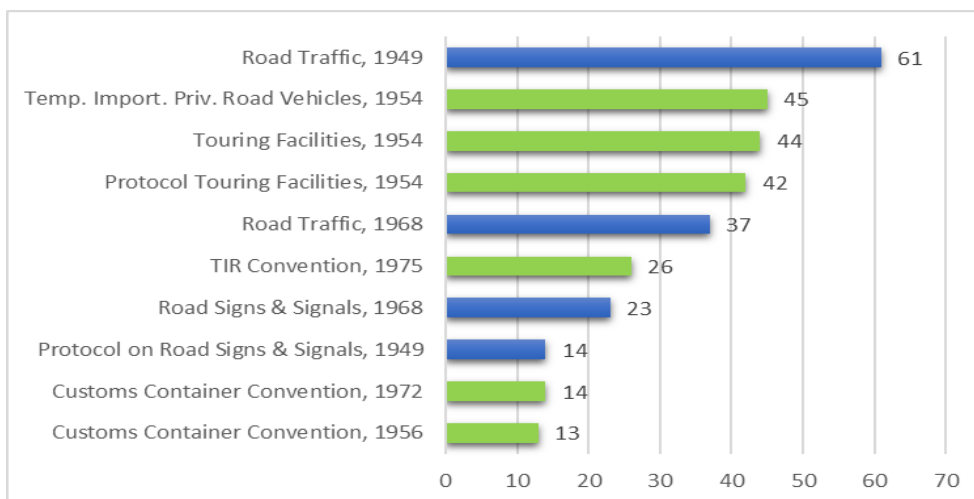


Source : CEE.

8. En dehors de la région de la CEE, 6 des 10 conventions relatives aux transports intérieurs comptant le plus grand nombre de Parties contractantes sont placées sous les auspices du Groupe de travail.

Figure III

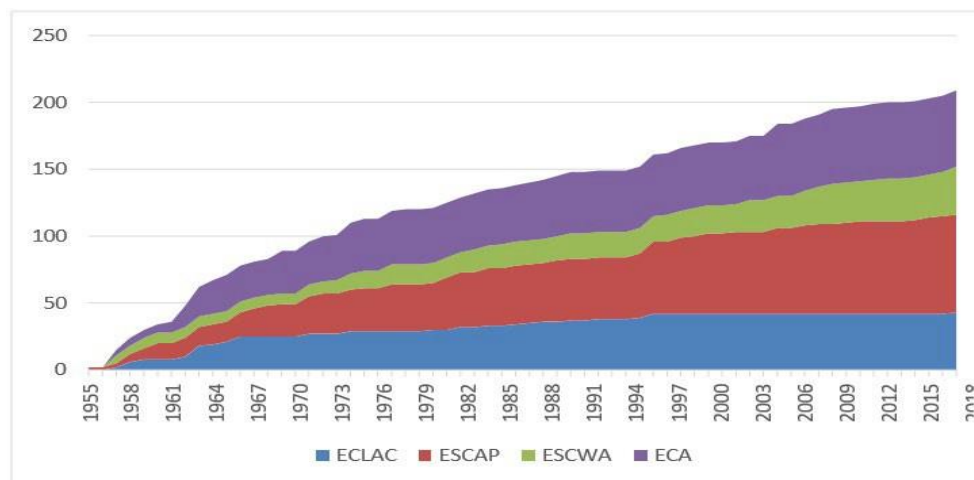
Les 10 principales conventions des Nations Unies en matière de transports intérieurs, en fonction du nombre de Parties contractantes hors région de la CEE



Source : CEE.

9. La figure IV illustre les adhésions cumulées aux conventions relatives au franchissement des frontières, par commission régionale (à l'exclusion de la CEE), au fil du temps.

Figure IV
**Adhésions cumulées aux conventions relatives au franchissement des frontières,
 par commission régionale (à l'exclusion de la CEE), au fil du temps**



Source : CEE.

10. Sur les 33 États membres de la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC), seuls 22 ont adhéré à au moins une des conventions de la CEE relatives aux transports, donc 11 (33 %) n'en ont signé aucune. S'agissant du franchissement des frontières, les 38 adhésions de la région indiquent que des progrès ont été réalisés. Il convient toutefois de noter que la majorité de ces conventions ont été établies dans les années 1950 et que la Convention TIR ne compte que deux signataires dans la région

11. Les États membres de la Commission économique pour l'Afrique (CEA) ont adhéré à 153 conventions relatives aux transports. Trente-cinq pays ont adhéré à au moins une convention, ce qui signifie que 19 (35 %) ne l'ont pas fait. La facilitation du franchissement des frontières enregistre 57 adhésions, mais seules 5 concernent la Convention TIR.

12. Vingt États membres de la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO) totalisent 89 adhésions à des conventions relatives aux transports. La Convention faisant l'objet du plus grand nombre d'adhésions est la Convention TIR, avec 12 adhésions.

13. Parmi les 48 États membres régionaux de la Commission économique pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), 36 totalisent 266 adhésions à une convention. Cela signifie toutefois que 12 (soit 25 %) de ses membres n'adhèrent à aucune convention relative aux transports. Les instruments auxquels les États de la CESAP ont le plus adhéré sont la Convention sur la circulation routière de 1949 (25 adhésions) et la Convention TIR de 1975 (17 adhésions).

- Développement des capacités et assistance technique (par exemple, séminaires, webinaires, autres activités)
 - Un nouveau site Web pour l'eTIR a été développé. Il était nécessaire de créer un site Web dédié à l'eTIR, plus moderne et orienté vers les affaires, qui contienne toutes les informations susceptibles d'intéresser les principales parties prenantes de l'eTIR. Ce site fonctionne comme une plateforme d'apprentissage en ligne et comprend, entre autres, des études de cas, des nouvelles, des interviews, l'accès à différents services tels que l'ITDB, etc.
 - Observatoire du statut des points de passage frontaliers en raison de COVID-19/Application en ligne qui présente le statut des points de passage frontaliers en raison des restrictions COVID-19 (mars 2020)
 - Le franchissement des frontières à l'ère du COVID-19 : Le TIR maintient les frontières ouvertes. Un dépliant CEE-IRU (mai 2020)

- Une série d’ateliers et de séminaires d’assistance technique ont eu lieu au cours de la période considérée. Plus précisément :
 - Séminaires de renforcement des capacités sur l’interconnexion du système international eTIR avec les systèmes douaniers nationaux d’Israël (mai 2020), de la République islamique d’Iran (juin 2020), de l’Azerbaïdjan (juillet 2020), de la Tunisie (juillet 2020), de la Türkiye (juillet 2020), de la Moldavie (octobre 2020), du Pakistan (octobre 2020), de la Géorgie (octobre 2020), du Maroc (octobre 2020), de l’Arménie (février 2021), de l’Ouzbékistan (mars 2021), du Tadjikistan (mai 2021) et du Kirghizstan (juin 2021).
 - Réunion des Amis de la présidence de la Commission de contrôle TIR (TIRExB) sur la transformation du corridor médian en corridor eTIR (juin 2023, Ouzbékistan).
 - Atelier de formation sur le TIR/eTIR et la CMR/eCMR dans les États membres de l’IGAD (mars 2023, Djibouti).
 - Mise en œuvre de la Convention TIR de 1975 : défis et opportunités (AC.2, février 2023, Genève).
 - Atelier de la Commission de contrôle TIR (TIRExB) sur les aspects intermodaux de la Convention TIR (octobre 2022, en ligne).
 - Atelier sur les tests de conformité des interconnexions avec le système international eTIR (octobre 2022, en ligne).
 - Atelier de haut niveau sur le fonctionnement des conventions d’importation temporaire de 1954 et 1956 et leur numérisation (juin 2022).
 - Atelier de formation sur TIR/eTIR et CMR/eCMR des pays africains de l’OCI (juin 2022, Maroc).
 - Atelier de renforcement des capacités : mise en œuvre du système international eTIR dans la région de la CESA0 (décembre 2020, Liban).
- Travail d’analyse
 - En juin 2021, le WP.30, à la suite d’une recommandation du BSCI, a examiné et approuvé l’étude sur les raisons de la baisse des ventes de carnets TIR, qui contenait un plan d’action concret à mettre en œuvre par l’AC.2 et le secrétariat afin de revitaliser le système TIR.
 - La Commission de contrôle TIR a préparé en 2022 une étude sur les aspects intermodaux de la Convention TIR qui a été soumise et approuvée par l’AC.2. L’AC.2 « a chargé le secrétariat de commencer à mettre en œuvre les recommandations de la TIREXB telles qu’elles figurent dans son rapport ».

VII. Résultats et changements attendus dans un avenir proche

A. Possibilités de rationalisation et de synergie des activités pour chacun des résultats escomptés

14. Le groupe de travail sur les questions douanières affectant les transports a déjà discuté de la révision de son mandat afin de l’aligner sur le nouveau mandat du CTI. L’un des changements proposés concerne le nom du groupe de travail. Cela pourrait être nécessaire pour souligner son caractère international plutôt que régional, pour répondre aux exigences de toutes les Parties contractantes aux accords des Nations Unies administrés par le groupe de travail, mais aussi pour renforcer sa dimension de facilitation du franchissement des frontières. Une telle évolution permettra d’accroître les activités de synergie, soit en interne

avec les autres groupes de travail de la division, soit en externe avec des organisations telles que l'OMD, l'OSCE, etc.

B. Moyens d'améliorer l'efficacité et les méthodes de travail

15. Il faudrait veiller à ce qu'un plus grand nombre d'organisations régionales ou mondiales qui traitent de sujets intéressant le Groupe de travail se joignent à ses sessions et présentent leurs activités, leurs résultats et leurs bonnes pratiques. Cette approche permettra de renforcer la coopération avec ces organisations, de lancer des activités, des projets ou des ateliers communs et de renforcer le rôle du groupe de travail en tant que forum mondial sur les questions douanières touchant à la facilitation des transports et du franchissement des frontières.

C. Résultats escomptés et activités connexes qu'il pourrait être nécessaire de réorienter ou de recentrer pour mieux tenir compte des demandes prioritaires des États membres et des Parties contractantes

16. Le démarrage des opérations eTIR et l'utilisation du système par la majorité des Parties contractantes TIR est une priorité. Le Groupe de travail pourrait contribuer davantage à la réalisation de cet objectif en se concentrant davantage sur les ateliers de renforcement des capacités destinés aux autorités douanières et aux associations nationales, en améliorant leur compréhension des exigences de l'annexe 11 et en accélérant les efforts pour s'interconnecter au système international eTIR. La numérisation d'autres conventions relatives à la facilitation du passage des frontières devrait être une priorité.

D. Optimisation éventuelle de la structure du programme de travail

17. Si le nouveau mandat proposé est approuvé, il permettra déjà de rationaliser le programme de travail, puisque les questions douanières concernant les transports, y compris toutes les autres questions relatives à la facilitation du passage des frontières, qui seront discutées et analysées.

E. Zones identifiées en vue d'un renforcement ou d'une suppression, le cas échéant

18. Le groupe de travail traite déjà, principalement dans le cadre des travaux sur la convention d'harmonisation, de sujets qui ne sont pas directement liés aux douanes, tels que le VISA pour les chauffeurs professionnels. Il est très probable que des activités telles que le renforcement des capacités et l'échange de bonnes pratiques pourraient être renforcées en fonction des mandats et des demandes formulés par les gouvernements. Cela renforcerait encore le rôle global du groupe de travail en tant que forum de facilitation du passage des frontières.

F. Moyens d'améliorer la communication et la sensibilisation du public

19. Le secrétariat élabore déjà un bulletin d'information sur les transports et la facilitation du passage des frontières qu'il diffuse à tous les points focaux et à tous les délégués. Cet outil de communication devrait à l'avenir être préparé si possible tous les deux mois, ce qui augmenterait les possibilités du groupe de travail de diffuser à un public plus large les résultats de ses travaux et délibérations. La lettre d'information, combinée aux sites web dédiés et orientés vers les entreprises (par exemple, www.etir.org), aux vidéos dédiées préparées avec les partenaires et à un programme soigneusement programmé d'ateliers de renforcement des capacités, améliorera de manière significative la diffusion des activités et des réalisations du groupe de travail auprès du public.

G. Autres commentaires

20. Globalement, l'un des éléments les plus complexes des transactions de transport international consiste à déplacer des marchandises à travers les frontières et à les faire circuler efficacement dans un autre pays. En fait, l'effort nécessaire pour déplacer ces marchandises d'un pays à l'autre, à travers les frontières et au moyen de divers modes de transport, prend du temps et est coûteux. En fait, on estime que les inefficacités aux frontières coûtent deux fois le montant des droits de douane, alors que la suppression de ces inefficacités pourrait accroître le commerce mondial de 1 000 milliards de dollars des États-Unis et créer jusqu'à 21 millions d'emplois dans le monde. Le groupe de travail a un rôle important à jouer. Avec comme porte-drapeau les conventions des Nations Unies sur la facilitation du passage des frontières qu'il administre, soutenu par les activités de numérisation et les efforts de renforcement des capacités, le groupe de travail pourrait devenir le forum mondial sur les questions douanières et la facilitation du passage des frontières.

Annexe IX

Communication du Groupe de travail des transports routiers (SC.1)

I. Mandat et cadre de gouvernance des organes subsidiaires

- A. Assemblée générale/Conseil économique et social
- B. Commission économique pour l'Europe
- C. Comité des transports intérieurs
- D. Pour mémoire : Harmonisation avec le mandat et le Règlement intérieur révisés du Comité des transports intérieurs

II. Objectifs du Groupe de travail

Les objectifs du Groupe de travail des transports routiers (SC.1), tels qu'ils figurent dans son mandat révisé, adopté à sa 106^e session, en 2011 (ECE/TRANS/SC.1/396/Add.1), sont les suivants :

- a) Promouvoir la facilitation et le développement du transport international par route (marchandises et voyageurs) par une harmonisation et une simplification des prescriptions et des règles y relatives ainsi que des procédures administratives et des documents dont il fait l'objet ;
- b) En ce qui concerne les infrastructures, définir un plan coordonné aux fins de la construction et de l'aménagement de routes d'intérêt international (réseau international « E ») dans la région de la CEE, basé sur une numérotation cohérente et facilement identifiable, et répondant à des normes techniques minimales préétablies. Promouvoir l'extension de ce réseau, faire évoluer ses caractéristiques en fonction du progrès technique et des flux de trafic et renforcer sa sécurité ainsi que sa capacité à favoriser la protection de l'environnement. Contribuer également à la construction, à l'entretien et à l'exploitation de l'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) dans le cadre d'une infrastructure routière internationale intégrée ;
- c) Élaborer, administrer et mettre à jour les instruments juridiques permettant de répondre aux objectifs précités en prenant également en compte la sécurité routière et l'environnement ;
- d) Favoriser l'adhésion de nouveaux pays aux Conventions et Accords cités en annexe ;
- e) Développer, diffuser et mettre à jour la Résolution d'ensemble sur la facilitation des transports routiers internationaux (R.E.4) de façon à en faire un document de référence aux fins de la diffusion des meilleures pratiques dans le domaine du transport routier. Élaborer également des recommandations sur des sujets précis. Promouvoir, dans ce cadre, le système de la carte internationale d'assurance automobile (carte verte) ;
- f) Promouvoir l'harmonisation des mesures fiscales et autres en vue d'éviter toute pratique discriminatoire dans le transport routier international ;
- g) Favoriser les échanges de données entre les pays ainsi que la dissémination d'informations, notamment sur la facilitation du franchissement des frontières et sur les dispositions juridiques adoptées par les pays concernant le transport routier ou ayant des incidences sur ce mode de transport ;

h) Collaborer étroitement avec les autres organes subsidiaires du CTI sur des sujets d'intérêt commun touchant le transport routier, notamment le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30), le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24), le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), le Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) et le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) ;

i) Favoriser une participation à ses activités et encourager la coopération et la collaboration avec les pays, les autres divisions de la CEE, notamment la Division du commerce et de la coopération économique, la Commission européenne, les organisations gouvernementales internationales, notamment la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), les organisations non gouvernementales internationales dont les activités concernent le transport routier et les autres commissions régionales des Nations Unies sur des sujets d'intérêt commun. Organiser, selon les besoins, des séminaires sur des sujets pertinents ;

j) Mettre au point un programme de travail ayant trait aux instruments juridiques cités en annexe et à la Résolution d'ensemble de manière coordonnée et logique ;

k) Créer des conditions de travail qui facilitent le respect, par les Parties contractantes, des obligations mises à leur charge par les instruments juridiques correspondants ;

l) Veiller à l'ouverture et à la transparence des travaux du SC.1.

Les instruments juridiques qui relèvent du SC.1, d'après l'annexe du mandat et du Règlement intérieur, sont les suivants :

Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), en date du 15 novembre 1975 ;

Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), en date du 1^{er} juillet 1970 ;

Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), en date du 19 mai 1956 ;

Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), en date du 5 juillet 1978 ;

Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR), en date du 1^{er} mars 1973 ;

Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR), en date du 5 juillet 1978 ;

Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers effectuant des transports internationaux de marchandises, en date du 14 décembre 1956 ;

Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers effectuant des transports internationaux de voyageurs, en date du 14 décembre 1956 ;

Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers à usage privé en circulation internationale, en date du 18 mai 1956 ;

Accord général portant réglementation économique des transports routiers internationaux, en date du 17 mars 1954.

Il est à noter que le Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, concernant la lettre de voiture électronique (Protocole eCMR) ne figure pas encore dans l'annexe. Cela peut s'expliquer par le fait que le Protocole eCMR n'était pas en vigueur lors de l'adoption, en 2011, de la version actuelle du mandat et du Règlement intérieur du SC.1.

III. Domaines d'activité du Groupe de travail

A. Facilitation des transports

- Domaine d'activité principal

B. Sécurité (y compris la sécurité routière)

- Domaine d'activité principal

C. Performance sur le plan de l'environnement et du climat

- Domaine d'activité principal

D. Autres domaines (infrastructures routières et dématérialisation des lettres de voiture)

- Domaine d'activité principal

IV. Domaines d'activité du Groupe de travail – efficacité et valeur ajoutée

A. Chevauchements et doubles emplois internes (tâches similaires ou identiques effectuées par d'autres organes de la CEE)

- Domaine d'activité 1 : Sécurité routière
 - Chevauchement partiel (expliquer) : en ce qui concerne la signalisation routière et le marquage routier, les instruments juridiques ci-après (administrés par le WP.1) et l'AGR pourraient se recouper dans la mesure où les routes E prévues dans l'AGR sont également visées par lesdits instruments : le Protocole relatif à la signalisation routière (1949), la Convention sur la signalisation routière (1968), l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière (1971) et le Protocole sur les marques routières, additionnel à l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière (1973).

Le cas échéant, le SC.1 ne considère pas que cela pose un problème de compatibilité, car ses domaines d'activité et ceux du WP.1 sont complémentaires et car ces groupes, relevant tous deux du CTI, ont déjà tenu et continuent de tenir des consultations. Les directives relatives à la signalisation routière et au marquage routier figurant dans l'AGR sont conformes à l'esprit du libellé correspondant dans les instruments juridiques administrés par le WP.1.

B. Chevauchements et doubles emplois externes (tâches similaires ou identiques effectuées par d'autres organes ne relevant pas de la CEE)

C. Synergies internes (tâches complémentaires effectuées par d'autres organes de la CEE)

- Domaine d'activité 1 : Sécurité routière
 - Il existe une synergie entre les travaux du SC.1, du WP.1 et du WP.29. Les secrétaires du WP.1 et du WP.29 sont régulièrement invités à communiquer des informations actualisées sur des sujets d'intérêt commun aux sessions annuelles du SC.1.
- Domaine d'activité 2 : Lettres de voiture électroniques (eCMR)
 - Le WP.30, qui est chargé de la facilitation du franchissement des frontières, travaille en synergie avec le SC.1 en ce qui concerne l'utilisation des lettres de voiture aux formats papier et électronique par les autorités douanières.
 - En février 2018, le Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) a mis au point des normes relatives aux données qu'il était recommandé d'appliquer aux fins de l'utilisation des lettres de voiture électroniques⁷. À sa troisième session, tenue en novembre 2022, le Groupe d'experts de la mise en œuvre de l'eCMR (GE.22), relevant du SC.1 a demandé à son secrétariat de se rapprocher du secrétariat du CEFACT-ONU pour examiner et, si nécessaire, réviser les normes du CEFACT-ONU s'appliquant à l'eCMR, afin que leur cohérence avec les observations formulées au cours des débats et les conclusions tirées soit assurée.
- Domaine d'activité 3 : Effets des changements climatiques sur les réseaux et nœuds de transport internationaux et adaptation à ces changements
 - Compte tenu de l'intérêt que revêt la question pour le SC.1, le secrétaire du Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements (WP.5/GE.3) est, depuis la 115^e session du SC.1, invité à faire chaque année le point sur les travaux menés.
- Domaine d'activité 4 : Électrification des véhicules utilitaires légers et lourds
 - Il s'agit d'un nouveau domaine d'activité pour le SC.1. Le sujet a été examiné pour la première fois à la 118^e session, en octobre 2023, après que le CTI avait invité le SC.1 à collaborer avec le WP.24 afin de trouver des solutions pour les opérations de transport en général et pour les livraisons du dernier kilomètre.

D. Synergies externes (tâches complémentaires effectuées par d'autres entités ne relevant pas de la CEE)

- Domaine d'activité 1 : Assurance automobile transfrontière
 - Le Conseil des bureaux est l'organe d'administration du système de la carte internationale d'assurance automobile (communément appelé « système de la carte verte »), placé sous l'égide du SC.1. La portée géographique du système de la carte verte s'étend aux pays situés à l'ouest de l'Oural et de la mer Caspienne et aux pays du littoral méditerranéen. Le Conseil des bureaux fournit des moyens pour l'administration des accords entre les bureaux et pour l'examen des questions présentant un intérêt commun pour les bureaux participants. Aux sessions annuelles du SC.1, la présidence ou la direction générale du Conseil des bureaux présente un rapport complété par un exposé

⁷ <https://unece.org/trade/uncefact/brs>.

pour informer le SC.1 des activités menées. De temps à autre, des demandes de modification du format de la carte verte sont soumises au SC.1 pour décision. La dernière demande a été soumise en 2022 (ECE/TRANS/SC.1/418, par. 57).

- À la 117^e session du SC.1, en octobre 2022, un atelier sur l'assurance transfrontière des véhicules automobiles a été organisé conjointement par la CEE, la Commission économique pour l'Afrique (CEA), la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC), la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO). Les organisateurs ont pu compter sur le soutien du Conseil des bureaux et des autres organisations chargées de l'administration des cartes bleue, orange, brune et jaune. Il a été demandé qu'un atelier de suivi soit organisé en 2023.
- **Domaine d'activité 2 : Services de transport de voyageurs par autobus**
 - En octobre 2020, l'Union européenne a ratifié un protocole à son Accord relatif au transport international occasionnel de voyageurs par autocar ou par autobus (Accord Interbus) concernant les services réguliers et les services réguliers spéciaux. Toutefois, ce protocole n'est pas encore entré en vigueur, car il doit d'abord être ratifié par au moins deux autres Parties contractantes, en plus de l'Union européenne.
 - La Commission européenne, qui assiste aux sessions annuelles du SC.1, est invitée à communiquer régulièrement des informations actualisées sur l'état de sa législation connexe et à participer aux débats du SC.1 sur la proposition de Projet d'accord multilatéral relatif au transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (OmniBUS). À sa 115^e session, en octobre 2020, le SC.1 a décidé de suspendre les débats sur cette proposition jusqu'à ce que le secteur des transports ait surmonté les effets de la pandémie de maladie à coronavirus 2019 (COVID-19).
- **Domaine d'activité 3 : Infrastructures routières**
 - Depuis la 113^e session, en octobre 2019, les sessions annuelles du SC.1 sont l'occasion pour les États membres, les organisations non gouvernementales (telles que la Fédération internationale de l'automobile (FIA), l'Association mondiale de la route (AIPCR) et la Fédération routière internationale) et les entreprises du secteur privé travaillant en synergie avec le SC.1 sur la qualité des infrastructures routières d'échanger et de mettre en commun de bonnes pratiques sur la question à des fins de formation continue, de sensibilisation et, éventuellement, de collaboration.

V. Méthodes de travail

Entre 2018 et 2023, le SC.1 a tenu six sessions annuelles et une session extraordinaire (avril 2018), dont les rapports sont publiés sous les cotes ECE/TRANS/SC.1/S/398 et ECE/TRANS/SC.1/410, 412, 414, 416, 418 et 420. Tous les documents et exposés présentés dans le cadre de ces sessions sont disponibles à l'adresse suivante : <https://unece.org/info/events/unece-meetings-and-events/road%20transport>. À sa 117^e session, le SC.1 a reconduit son Président (M. R. Symonenko (Ukraine)) et ses Vice-Présidents (M^{me} A. Novikova (Lettonie) et M. K. Lewczak (Pologne)) pour la période allant d'octobre 2023 à septembre 2025.

Deux groupes d'experts font rapport au SC.1, qui est leur organe de tutelle, à ses sessions annuelles et lui rendent compte des progrès qu'ils ont réalisés entre ces sessions. Il s'agit du Groupe d'experts de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (GE.21) et du Groupe d'experts de la mise en œuvre de l'eCMR (GE.22).

Le GE.21 a été créé en 2011 avec un mandat initial de deux ans et chargé de questions clés relatives à l'AETR, mais son mandat a été prorogé depuis lors, généralement de deux ans à chaque fois. En février 2023, le Comité des transports intérieurs a prorogé le mandat du GE.21 jusqu'au 30 juin 2025 (ECE/TRANS/328, par. 31). Le mandat du GE.21 peut être consulté à l'adresse suivante : https://unece.org/DAM/trans/main/sc1/tor/tor_AETR_ECE-EX-2011-L.16f.pdf. En général, le GE.21 se réunit trois fois par an, à raison d'une journée par session. Le GE.21 a la même présidence que le SC.1.

Le GE.22 a été créé en 2022, lui aussi avec un mandat initial de deux ans, pour débattre et, si possible, convenir des dispositions de l'article 5 du Protocole eCMR, y compris l'objectif et le champ d'application, l'architecture de haut niveau et les spécifications conceptuelles d'un futur environnement qui favoriserait la conclusion et l'échange de lettres de voiture électroniques conformément aux dispositions de la Convention et de son Protocole additionnel (ECE/TRANS/2022/6, annexe IV). De juillet 2022 à juillet 2023, le GE.22 s'est réuni six fois, à raison de trois jours par session. Il est présidé par M^{me} A. Novikova (Lettonie), qui est également Vice-Présidente du SC.1.

À sa sixième session, en juillet 2023, la dernière dans le cadre de son mandat initial, le GE.22 a pris acte du fait que certains points de l'analyse figurant dans les documents devaient être approfondis pour que le Groupe puisse adresser des recommandations concrètes au SC.1 et établir la version définitive des spécifications conceptuelles et fonctionnelles. Par conséquent, le Groupe d'experts, à l'exception de l'Iran (République islamique d'), qui a émis une réserve, a demandé une prorogation de son mandat sans modification de ses missions et de son plan de travail actuels afin de pouvoir achever ses travaux et en rendre compte à la 119^e session du SC.1, en octobre 2024.

Tous les documents et exposés relatifs aux sessions du GE.21 et du GE.22 sont disponibles à l'adresse suivante : <https://unece.org/info/events/unece-meetings-and-events/road%20transport>.

VI. Principaux partenaires

A. Acteurs gouvernementaux

États membres de la CEE et autres États Membres de l'ONU en fonction de leur intérêt pour les instruments juridiques administrés par le SC.1, notamment les pays partenaires d'EuroMed (Afrique du Nord) et les États membres de l'Organisation de coopération économique (OCE) (Moyen-Orient et Asie du Sud-Ouest).

B. Organisations internationales et intergouvernementales

CESAP, CEA, CESA, CEPALC, Commission européenne et FIT.

C. Acteurs non gouvernementaux

Conseil des bureaux (gestion du système de la carte verte)

D. Milieu universitaire : aucune remarque

E. Autres partenaires (principaux acteurs du secteur privé)

Union internationale des transports routiers (IRU) et ses associations, International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) et Association slovène de logistique.

VII. Résultats obtenus (mettre en évidence les principaux résultats depuis 2017)

- Travaux réglementaires/normatifs et Parties contractantes (*par exemple, modifications des instruments juridiques, nombre de Parties contractantes, etc.*)

Sur les 11 instruments juridiques administrés par le SC.1, 5 sont examinés aux sessions annuelles et 4 font actuellement l'objet d'initiatives, comme en témoignent les ordres du jour du SC.1 et les programmes de travail du GE.21 et du GE.22. Les instruments juridiques concernés sont l'AGR, l'AETR, la Convention CMR et le Protocole eCMR.

Entre 2018 et 2023, deux amendements à l'AETR sont entrés en vigueur, en janvier 2020 et en avril 2022. Tous deux concernaient l'article 14 (dispositions finales). Le Kirghizistan a adhéré à l'AETR en 2021. Au moment de la rédaction du présent document, l'AETR comptait 52 Parties contractantes.

Au cours de la période considérée, aucune modification n'a été apportée à l'AGR et une seule adhésion a été enregistrée (celle du Turkménistan, en 2020). Au moment de la rédaction du présent document, l'AETR comptait 38 Parties contractantes.

Au cours de la période considérée, la Convention CMR et ses deux protocoles n'ont fait l'objet d'aucune modification. Trois (3) pays ont adhéré à la Convention CMR (le Pakistan en 2019, et Oman et l'Afghanistan en 2020), quatre (4) ont ratifié le Protocole à la Convention CMR ou y ont adhéré (le Pakistan en 2019 et la Bosnie-Herzégovine, la Serbie et l'Ukraine en 2020), et dix-neuf (19) ont ratifié le Protocole eCMR ou y ont adhéré (la Fédération de Russie, la République de Moldova et la Türkiye en 2018, le Bélarus, la Finlande, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Tadjikistan en 2019, la Norvège, Oman, l'Ouzbékistan et la Suède en 2020, et l'Allemagne, l'Azerbaïdjan, le Kirghizistan et le Turkménistan en 2022). Au moment de la rédaction du présent document, la Convention CMR comptait 58 Parties contractantes, le Protocole à la Convention CMR 48 et le Protocole eCMR 33.

- Recommandations

Entre 2018 et 2023, la contribution la plus importante du SC.1 au programme du CTI à l'horizon 2030 a été de faire connaître ou mieux connaître la Convention CMR et le Protocole eCMR, d'encourager les pays à adhérer à ces instruments juridiques et d'aider les Parties contractantes à mettre en œuvre rapidement l'eCMR, notamment au moyen des initiatives décrites ci-après.

En avril 2018, le SC.1 a tenu une session extraordinaire visant à faire avancer la mise en œuvre de l'eCMR, à laquelle ont participé des Parties contractantes au Protocole eCMR, des pays qui n'étaient pas encore Parties contractantes, le CEFAC-ONU, la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI), l'IRU et d'autres entités. À l'issue de cette session, il a été demandé au secrétariat d'élaborer une note d'orientation concernant les aspects juridiques de l'eCMR, laquelle a été soumise en tant que document de travail par le Gouvernement néerlandais (ECE/TRANS/SC.1/2018/1/Rev.1) et officiellement approuvée à la 114^e session du SC.1, en octobre 2019. La note, qui porte sur les principaux articles du Protocole eCMR et non sur les aspects techniques, peut être consultée sur le site Web du SC.1⁸.

À sa quatre-vingt-unième session, en février 2019, le CTI s'est déclaré favorable à ce que le SC.1 soit la principale plateforme de dialogue multilatéral et d'échange des meilleures et nouvelles pratiques des Parties contractantes mettant en place la lettre de voiture électronique et l'a encouragé à redoubler d'efforts pour promouvoir et faire connaître les avantages qu'il y avait à être Partie contractante à la Convention CMR et aux Protocoles s'y rapportant, en mettant particulièrement l'accent sur le Protocole eCMR. En outre, il a demandé au SC.1 d'élaborer, avec l'aide du secrétariat, un document faisant le point sur les recherches et les mesures nécessaires ou recommandées pour la mise en œuvre du Protocole eCMR (ECE/TRANS/288, par. 70).

⁸ https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc1/eCMR_Brochure_FR.pdf.

En conséquence, le SC.1 a créé un groupe informel composé d'experts de la Slovénie (présidence), de l'Allemagne, de la Lettonie, de l'IRU et de l'Union turque des chambres et bourses de commerce, qui ont travaillé ensemble entre mai 2020 et juillet 2021 pour élaborer et présenter, à la 117^e session du SC.1, en octobre 2021, un document (ECE/TRANS/SC.1/2021/1) comprenant les parties suivantes : historique et introduction, avantages et aspects financiers de la mise en œuvre du Protocole eCMR, projets pilotes eCMR, enseignements tirés de l'expérimentation et conclusions. À la suite de son approbation par le SC.1, le document a été présenté au CTI, à sa quatre-vingt-quatrième session, tenue en février 2022, et a reçu un accueil favorable.

Toujours à la 117^e session, le SC.1 a décidé de créer officiellement, pour une durée de deux ans (2022 et 2023), un groupe d'experts de la mise en œuvre de la procédure eCMR chargé de débattre et, si possible, de convenir des dispositions de l'article 5 du Protocole additionnel à la Convention CMR, y compris l'objectif et le champ d'application, l'architecture de haut niveau et les spécifications conceptuelles d'un futur environnement qui favoriserait la conclusion et l'échange de lettres de voiture électroniques conformément aux dispositions de la Convention CMR et du Protocole eCMR.

Après que cette décision a été approuvée par le CTI en février 2022 et par le Comité exécutif peu de temps après, le GE.22 a été créé. Il permet aux Parties contractantes intéressées de se réunir, de discuter et de bénéficier de l'aide du secrétariat concernant la mise en œuvre du Protocole eCMR. Il est présidé par la Lettonie.

Au cours de ses six sessions tenues entre juillet 2022 et juillet 2023, le GE.22 a travaillé d'arrache-pied pour établir, conformément à son mandat, un rapport à soumettre à la 118^e session du SC.1, en octobre 2023, concernant les spécifications fonctionnelles et conceptuelles proposées pour le futur système eCMR, les procédures opérationnelles prévues dans le Protocole additionnel eCMR (environnement numérique), l'analyse des cas d'utilisation et l'utilisation des lettres de voiture CMR par les autorités douanières.

Certains points de l'analyse figurant dans le rapport devaient être approfondis pour que le GE.22 puisse adresser des recommandations concrètes au SC.1 et établir la version définitive des spécifications conceptuelles et fonctionnelles. Par conséquent, le GE.22, à l'exception de l'Iran (République islamique d'), qui a émis une réserve, a demandé une prorogation de son mandat, sans modification de ses missions et de son plan de travail actuels, afin de pouvoir achever ses travaux et en rendre compte à la 119^e session du SC.1, en octobre 2024.

Outre sa contribution concrète à l'eCMR au cours des six dernières années, le SC.1 a pris une décision importante à sa 114^e session, en octobre 2019, en ce qu'il a inscrit la question de la sécurité et de la durabilité des infrastructures routières à l'ordre du jour de ses futures sessions (ECE/TRANS/SC.1/412, par. 25). Depuis lors, il a commencé à examiner la question en mettant l'accent sur les audits de sécurité routière et les contrôles techniques. Il envisage également de collaborer avec le projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) sur les pratiques en matière de gestion de la sécurité des infrastructures routières dans les pays membres du projet TEM.

- Renforcement des capacités et assistance technique (*par exemple, séminaires, webinaires et autres activités*)

Entre 2018 et 2023, le SC.1 a organisé divers ateliers de renforcement des capacités et d'assistance technique, notamment ceux décrits ci-après.

Une session spéciale du SC.1 qui comprenait une réunion consacrée à l'avancement de la mise en œuvre de l'eCMR (voir la section ci-dessus pour plus de détails) et un atelier sur les infrastructures routières intelligentes et numériques (ECE/TRANS/SC.1/S/398) s'est tenue en avril 2018. Lors de l'atelier, des représentants de la FIA, de Julius Baer, de la Ville de Gand (Belgique), du Ministère néerlandais de l'infrastructure et de la gestion de l'eau, de l'organisation Hellastron, qui regroupe des gestionnaires d'autoroutes de la Grèce, et de divers organismes des Nations Unies, dont la CEE (Division des forêts, de l'aménagement du territoire et du logement) et l'Union internationale des télécommunications (UIT), ont présenté des exposés sur les nouvelles technologies numériques ou intelligentes qui permettent de planifier la création ou la modernisation des infrastructures routières. Un

résumé des exposés peut être consulté à l'adresse suivante : <https://unece.org/DAM/trans/doc/2018/sc1/ECE-TRANS-SC1-INF-2018-7e.pdf>.

Depuis la 113^e session, en octobre 2019, les sessions annuelles du SC.1 sont l'occasion pour les États membres, les organisations non gouvernementales (telles que la FIA, l'AIPCR et la Fédération routière internationale) et les entreprises du secteur privé travaillant en synergie avec le SC.1 sur la qualité des infrastructures routières d'échanger et de mettre en commun de bonnes pratiques sur la question à des fins de formation continue, de sensibilisation et, éventuellement, de collaboration.

À la 117^e session du SC.1, en octobre 2022, un atelier sur l'assurance transfrontière des véhicules automobiles a été organisé conjointement par la CEE, la CEA, la CEPALC, la CESAP et la CESAO. Les organisateurs ont pu compter sur le soutien du Conseil des bureaux et des autres organisations chargées de l'administration des cartes bleue, orange, brune et jaune. Il a été demandé qu'un atelier de suivi soit organisé en 2023. Au moment de la rédaction du présent document, la date de l'atelier était fixée au 31 octobre 2023.

- Travaux d'analyse
 - Note d'orientation concernant les aspects juridiques de l'eCMR (ECE/TRANS/SC.1/2018/1/Rev.1)
 - Note relative à la mise en œuvre du Protocole additionnel à la Convention CMR concernant la lettre de voiture électronique (Protocole eCMR) (ECE/TRANS/SC.1/2021/1)
 - Rapport du GE.22 comprenant les spécifications fonctionnelles et conceptuelles proposées pour le futur système eCMR, les procédures opérationnelles prévues dans le Protocole additionnel eCMR (environnement numérique), l'analyse des cas d'utilisation et l'utilisation des lettres de voiture CMR par les autorités douanières (ECE/TRANS/SC.1/2022/2 à 5)

VIII. Résultats et changements attendus dans un avenir proche

A. Possibilités de rationalisation et de synergie des activités se rapportant à chacun des résultats escomptés

- Poursuivre la collaboration avec le WP.1, le WP.5, le WP.24, le WP.29 et le WP.30 sur des sujets d'intérêt commun en les invitant à présenter des exposés lors des réunions des différents groupes de travail, des ateliers spécialisés et d'autres initiatives conjointes portant sur des questions pertinentes.
- Poursuivre la collaboration avec des parties prenantes externes telles que la Commission européenne, le Conseil des bureaux, la FIATA, le Forum international des transports (FIT), la Fédération routière internationale et l'IRU sur des sujets d'intérêt commun.
- Poursuivre la collaboration avec la CEA, la CEPALC, la CESAP, la CESAO, le Conseil des bureaux et d'autres organisations chargées de l'administration des cartes sur le thème de l'assurance automobile transfrontière, grâce notamment à des ateliers conjoints et à d'autres travaux d'analyse.

B. Moyens d'améliorer l'efficacité et les méthodes de travail

- Pour chaque État membre de la CEE, les représentants concernés par les différents points inscrits à l'ordre du jour pourraient participer aux sessions du SC.1 en présentiel (option préférée), ou le représentant participant aux sessions pourrait se rapprocher de ses collègues de la capitale afin d'obtenir des informations sur certains points de l'ordre du jour. Cette suggestion découle de la difficulté de faire participer des représentants ou experts maîtrisant l'éventail toujours plus large de questions examinées par le SC.1. En général, un spécialiste d'un domaine précis assiste à

l'ensemble de la session du SC.1. Même s'il maîtrise ce domaine, il n'est généralement pas en mesure d'apporter une contribution notable dans d'autres domaines.

- En outre, un problème de quorum pouvant se poser, il est recommandé que les représentants des missions permanentes soient en contact avec leurs capitales pour remplacer les représentants qu'elles envoient aux sessions lorsque ceux-ci ne peuvent y participer.
- D'une manière générale, il serait très utile que les représentants participent plus activement aux sessions du SC.1 et qu'un plus grand nombre d'entre eux soumettent des contributions écrites volontaires sur des sujets présentant un intérêt pour le Groupe de travail.

C. Résultats escomptés et activités connexes qu'il pourrait être nécessaire de réorienter ou de recentrer pour mieux tenir compte des demandes prioritaires des États membres et des Parties contractantes

- À sa 114^e session, en octobre 2019, le SC.1 a décidé de restructurer son ordre du jour à compter de sa 115^e session afin de mieux traduire l'adaptation de cet ordre du jour à la stratégie du CTI. Ce faisant, il a été en mesure d'envisager ses activités de manière plus stratégique.
- Il pourrait être opportun d'examiner l'élargissement des travaux du SC.1 au-delà de l'accent mis sur l'AETR avant 2018 ainsi que les attentes que les États membres de la CEE et le CTI peuvent avoir et, si nécessaire, de réorienter le programme de travail afin que le SC.1 puisse continuer à répondre à ces attentes.

D. Optimisation éventuelle de la structure du programme de travail

- Voir les indications fournies au point C.

E. Domaines à améliorer ou à supprimer, le cas échéant

- À sa 117^e session, le SC.1 a décidé de retirer de son ordre du jour le point intitulé « Restrictions quantitatives imposées au transport international routier de marchandises », qui n'avait fait l'objet d'aucun débat à cette session et à la 116^e session. Ce point avait été examiné pendant plusieurs années, à la demande de la Türkiye, et avait fait l'objet d'observations formulées par des participants aux travaux du SC.1, dont l'Autriche et la Commission européenne.
- En ce qui concerne le Projet d'accord multilatéral relatif au transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (OmniBUS), les débats sont suspendus depuis la 115^e session du SC.1, à laquelle le secrétariat a annoncé le retrait de la Suisse et de la Türkiye des débats sur la proposition d'accord, communiqué par les deux pays en novembre 2020. Auparavant, les principaux partisans de la proposition étaient la Fédération de Russie, la Suisse et la Türkiye. Le Groupe de travail a donc décidé de maintenir ce point à son ordre du jour mais de suspendre les débats sur ce sujet jusqu'à ce que le secteur des transports ait surmonté les effets de la pandémie de COVID-19 (c'est-à-dire en 2023 ou 2024).

F. Moyens d'améliorer la communication et la sensibilisation du public

- Les représentants qui n'ont pas les moyens financiers d'assister aux réunions du SC.1 et du GE.22 en présentiel souhaiteraient pouvoir y participer à distance. Toutefois, au moment de la rédaction du présent document, les ressources ne le permettaient pas.

G. Autres observations

- À l'origine, le SC.1 s'intéressait principalement à la fourniture de services de transport routier (par exemple, dans le cadre de l'AETR), mais il a désormais de plus en plus l'occasion de contribuer davantage à la sécurité routière et à la lutte contre les changements climatiques par la mise en place d'infrastructures routières sûres et durables.

Annexe X

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

I. Mandat

1. Le présent document est soumis conformément au projet de budget-programme pour 2023, titre V (Coopération régionale pour le développement), chapitre 20 (Développement économique en Europe), programme 17 (Développement économique en Europe) (A/77/6 (sect. 20), tableau 20.6).

2. À sa quatre-vingt-cinquième session, le Comité des transports intérieurs (CTI) : a) a encouragé tous ses groupes de travail à examiner leur mandat et leur règlement intérieur et à les harmoniser avec ceux du CTI ; et b) a décidé que le processus d'examen des mandats de ses groupes de travail serait mené au cours de l'année 2023, notant que celui-ci s'inscrivait dans un processus plus large de transformation amorcé par l'approbation de son mandat révisé par le Conseil économique et social (ECE/TRANS/328, par. 16 et 18).

3. Pour donner suite aux décisions du CTI, la Présidente du Comité et le Directeur de la Division des transports durables ont invité les présidents des groupes de travail du Comité, y compris celui du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2), à apporter leur concours et leur contribution à l'application de décisions clefs du Comité en s'acquittant des tâches suivantes :

- Harmoniser leur mandat et leur règlement intérieur avec ceux du CTI, s'il y a lieu ;
- Prendre part au processus d'examen de leur mandat, conformément aux modalités proposées, en fournissant les informations nécessaires.

4. Le présent document contient une proposition pour la contribution du SC.2 demandée par le CTI.

II. Harmonisation du mandat et du Règlement intérieur

5. À sa soixante-quatorzième session (18-20 novembre 2020), le SC.2 a révisé son mandat afin de l'harmoniser avec la stratégie du CTI à l'horizon 2030 (ECE/TRANS/SC.2/2020/1). Le mandat révisé a été adopté par le CTI à sa quatre-vingt-troisième session, en février 2021.

6. À sa soixante-seizième session (16-18 novembre 2022), le SC.2 a approuvé son propre règlement intérieur, harmonisé avec celui du CTI (ECE/TRANS/SC.2/237). Le mandat du SC.2 a en outre été actualisé pour l'harmoniser avec le nouveau règlement intérieur, et avec le mandat du CTI. Les deux documents ont été adoptés par le CTI à sa quatre-vingt-cinquième session, le 24 février 2023 (ECE/TRANS/328).

7. Le SC.2 voudra donc sans doute prendre acte du fait que son mandat et son règlement intérieur sont harmonisés avec ceux du CTI.

III. Contribution au processus d'examen du mandat

8. Les informations figurant dans la présente section sont nécessaires au processus d'examen du mandat du SC.2. Elles sont structurées conformément aux modalités proposées pour l'examen des mandats en 2023 et à la liste des informations dont la communication est recommandée, jointe à la lettre de la Présidente du CTI et du Directeur de la Division des transports durables mentionnée ci-dessus.

A. Mandat et cadre de gouvernance des organes subsidiaires

9. Harmonisation du mandat et du Règlement intérieur avec ceux du CTI : ces informations sont fournies dans la section II du présent document.

B. Objectifs du Groupe de travail

10. Le SC.2 mène des activités liées à la mise en place d'un cadre réglementaire approprié pour le transport ferroviaire dans la région, afin d'appuyer la réalisation de l'objectif du sous-programme de la CEE consacré aux transports, qui est de faciliter les mouvements internationaux de personnes et de marchandises par les modes de transport intérieurs et de porter la sûreté, la protection de l'environnement, l'efficacité énergétique et la sécurité des transports à des niveaux qui contribuent véritablement à la durabilité des transports, conformément à la stratégie du CTI à l'horizon 2030.

C. Domaines d'activité du Groupe de travail

11. Les domaines d'activité du SC.2 sont les suivants, selon son mandat⁹ :

a) Actualiser et étendre la portée géographique du réseau de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), augmenter le nombre de Parties contractantes à l'AGC et examiner l'Accord en vue, éventuellement, d'appliquer et, dans toute la mesure possible, d'améliorer les normes et les paramètres d'exploitation en vigueur ; examiner attentivement la cohérence entre les paramètres de l'AGC et les normes applicables aux infrastructures en vigueur dans l'Union européenne, l'Union économique eurasiennne et d'autres pays de la région de la CEE, en vue de les harmoniser selon qu'il convient (pilier A) ;

b) Justifier la nécessité pour le secteur ferroviaire de disposer de nouveaux instruments juridiques relatifs au transport de voyageurs et de marchandises afin d'encourager la poursuite de la transition vers le rail, qui est le mode de transport le plus durable, et répondre aux besoins des économies de la région résultant du changement de modèle provoqué par l'épidémie de COVID-19 dans le secteur des transports (pilier A) ;

c) Élaborer, améliorer et tenir à jour des outils en ligne tels que l'outil de consultation sur le Web mis au point pour se renseigner sur le réseau de l'AGC et sur celui de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), y compris les normes relatives à ses infrastructures, et l'Observatoire de la sûreté des chemins de fer (pilier B) ;

d) Améliorer la coordination intermodale et l'intégration des chemins de fer avec d'autres modes de transport afin de contribuer au développement de systèmes de transport paneuropéens durables, en tenant compte des liens entre les réseaux E de la CEE et en étroite coopération avec le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) (pilier D) ;

e) Favoriser le développement du transport durable en passant en revue les progrès techniques concernant le transport ferroviaire qui visent à accroître l'efficacité des activités de transport (pilier B) ;

f) Contribuer à l'élaboration d'approches harmonisées en matière de sécurité dans le secteur, par un débat constant sur les questions de sécurité ferroviaire (pilier C) ;

g) Favoriser le développement d'un système ferroviaire sûr, par l'échange des meilleures pratiques dans ce domaine (pilier D) ;

⁹ Le pilier correspondant à chaque activité de la stratégie du CTI est indiqué entre parenthèses à la fin des alinéas.

h) Suivre l'évolution du projet de chemin de fer transeuropéen de la CEE (TER) et approfondir l'examen des interactions entre les activités du projet TER et celles du SC.2 (pilier D) ;

i) Évaluer, étudier et examiner les tendances, l'évolution et les perspectives en matière de trafic ferroviaire entre l'Europe et l'Asie, étudier les possibilités de contribution au projet de développement des liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) et les possibilités d'interaction avec ce projet, et formuler des conclusions et des recommandations pertinentes en collaboration avec le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (pilier C) ;

j) Faciliter le transport ferroviaire international dans la région paneuropéenne en améliorant les procédures de passage des frontières et en harmonisant les spécifications techniques des différents systèmes ferroviaires et de leur fonctionnement au niveau des frontières, dans le cadre de la coopération au sein du groupe de contact entre l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (pilier A) ;

k) Favoriser l'exécution des programmes de groupes d'experts et d'équipes spéciales sur les questions techniques et juridiques relatives aux chemins de fer, tels que ceux établis par le Groupe de travail et le Comité des transports intérieurs, et examiner les tendances, les besoins et les difficultés du marché ferroviaire en créant des groupes spéciaux d'experts et en élaborant des études, si besoin est (pilier A) ;

l) Suivre l'évolution de la situation concernant les corridors de transport ferroviaire paneuropéens, en coopération avec la Commission européenne (pilier C) ;

m) Examiner les tendances générales de l'évolution du transport ferroviaire et des politiques relatives à ce mode de transport, analyser les questions économiques spécifiques à ce domaine et contribuer à la collecte de données et à la synthèse et à la diffusion de statistiques, en coopération avec le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6), d'autres organisations gouvernementales et non gouvernementales, des groupes d'experts et des équipes spéciales, et élaborer des rapports, des études et des publications concernant l'évolution du transport ferroviaire et les meilleures pratiques à cet égard (pilier C).

12. Pour chacune de ces activités, le pilier correspondant de la stratégie du CTI à l'horizon 2030 a été précisé à la fin de chaque alinéa de manière à montrer en quoi les activités du SC.2 correspondent à celle-ci et contribuent à son exécution.

13. Les activités du SC.2 énumérées au paragraphe 11 ci-dessus portent sur les principaux thèmes suivants :

- Facilitation des transports (al. a), b), d), h), i), j), k), l) et m)) ;
- Sécurité (al. c), f) et g)) ;
- Performance environnementale et relative au climat (al. a), b), d) et e)) ;
- Innovations (al. a), c) et e)).

14. En ce qui concerne les instruments juridiques relatifs au transport ferroviaire, le SC.2 assure le service de deux instruments établis sous les auspices des Nations Unies et administrés par le CTI : l'AGC et les Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire. L'AGC est, pour l'instant, un accord européen dont l'application est limitée à la région de la CEE. Les Règles types ont, depuis leur création, une portée mondiale. Le SC.2 apporte en outre sa contribution à l'application des conventions et accords relatifs au transport ferroviaire par d'autres groupes de travail, comme indiqué dans les paragraphes ci-dessous.

D. Efficacité et valeur ajoutée

1. Chevauchements et doubles emplois avec d'autres organes de la Commission économique pour l'Europe

15. Le SC.2 est le seul organe subsidiaire du CTI qui traite de toutes les questions relatives au transport ferroviaire en Europe, et au-delà de la région de la CEE dans certains domaines. Le SC.2 et ses organes subsidiaires contribuent à la mise en application de la stratégie du CTI à l'horizon 2030, comme indiqué au paragraphe 11 ci-dessus. Ils le font avec beaucoup d'efficacité, en concentrant leurs activités dans le temps limité disponible pour leurs sessions et en réduisant les tâches des représentants des États membres entre les sessions.

2. Chevauchements et doubles emplois avec d'autres organes ne relevant pas de la Commission économique pour l'Europe

16. Les activités du Groupe de travail des transports par chemin de fer sont uniques en ce qu'elles couvrent le transport ferroviaire dans la région et au-delà, et en ce qu'elles portent sur des questions juridiques, réglementaires et de politique générale. Un protocole d'accord a été passé entre la CEE et l'Union internationale des chemins de fer (UIC), avec laquelle la CEE collabore étroitement sur un certain nombre de questions techniques concernant le secteur. Le SC.2 collabore aussi étroitement avec l'OTIF et l'OSJD sur des questions juridiques qui dépassent les limites des domaines de compétence de ces dernières. Il collabore également avec la Commission européenne et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer sur des questions réglementaires intéressant les États membres de l'Union européenne. La Commission économique eurasiennne participe également aux activités du SC.2. Le Groupe de travail collabore aussi avec le Forum international des transports (FIT) sur des questions de politique générale ainsi qu'avec UNIDROIT et ses organes sur des questions se rapportant aux Règles types. Il collabore en outre avec un certain nombre de banques multilatérales de développement dans le cadre de partenariats public-privé. Enfin, un certain nombre d'associations nationales et internationales participent activement aux activités du SC.2.

3. Synergies avec d'autres organes de la Commission économique pour l'Europe

17. Le SC.2 collabore étroitement avec :

- Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24), étant donné que l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) est étroitement lié à l'AGC et à des éléments stratégiques de promotion du transport ferroviaire et du transfert modal comprenant une forte composante ferroviaire dans le transport intermodal ;
- Le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30), dans le cadre de l'application des accords relatifs au franchissement des frontières en ce qui concerne les chemins de fer (huit accords), et en particulier de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières ;
- Le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6), pour ce qui est de la collecte de statistiques ferroviaires ainsi que de l'élaboration du Glossaire des statistiques de transport ;
- Le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports, en ce qui concerne la mise en place de corridors intégrant le rail.

18. Le SC.2 contribue à la mise en application de la feuille de route de la CEE concernant les systèmes de transport intelligents pour la période 2021-2025 et collabore avec d'autres organes subsidiaires du CTI participant à cette activité.

19. Dans le cadre de ses activités relatives aux partenariats public-privé, le SC.2 collabore également avec la Division du commerce et de la coopération économique.

4. Synergies avec d'autres organes ne relevant pas de la Commission économique pour l'Europe

20. Le SC.2 collabore étroitement avec les entités mentionnées au paragraphe 16.

E. Méthodes de travail

21. Les résultats attendus du SC.2, notamment le nombre de réunions, les documents officiels, les publications et les bases de données, sont indiqués dans les programmes de travail du CTI relevant du sous-programme Transports, les plans-programmes et les programmes de publication :

- 2018 : ECE/TRANS/2018/21, Add.1 et Corr.1, et ECE/TRANS/2018/22 ;
- 2019 : ECE/TRANS/2019/23 et ECE/TRANS/2019/24 ;
- 2020 : ECE/TRANS/2020/21, ECE/TRANS/2020/22/Rev.1 et ECE/TRANS/2020/23 ;
- 2021 : ECE/TRANS/2021/8, ECE/TRANS/2021/9 et ECE/TRANS/2021/10 ;
- 2022 : ECE/TRANS/2022/8, ECE/TRANS/2022/9 et ECE/TRANS/2022/10 et Corr.1 ;
- 2023 : ECE/TRANS/2023/11, ECE/TRANS/2023/12 et ECE/TRANS/2023/13/Rev.1.

22. Les organes subsidiaires du SC.2, qui sont actuellement le Comité de révision des Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire et le Groupe d'experts des nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs, appliquent son règlement intérieur.

F. Principaux partenaires

23. Les principaux partenaires sont énumérés au paragraphe 16 ci-dessus.

G. Résultats obtenus*

24. Des informations sur les résultats obtenus par le SC.2 figurent dans les rapports du CTI et les programmes de travail du sous-programme Transports mentionnés ci-dessus. Ces dernières années, le SC.2 a fait évoluer ses activités afin de les adapter aux exigences du secteur, lui permettant ainsi d'obtenir un certain nombre de bons résultats. Des informations détaillées sur certaines de ses réalisations sont fournies ci-dessous.

25. Travaux réglementaires et normatifs :

- Grâce aux efforts récents du secrétariat, le nombre de Parties contractantes à l'AGC est passé à 28. Ces dernières années, des moyens importants ont été mis en œuvre pour moderniser l'AGC et ses instruments connexes. À cet égard, le SC.2 organise les réunions des Parties contractantes à l'AGC visant à examiner les modifications susceptibles d'être apportées à cet instrument. Premièrement, le réseau AGC a été régulièrement mis à jour dans de nombreux pays pour qu'il tienne compte des priorités et des investissements réels sur le terrain. Deuxièmement, son utilité pour l'ensemble des parties prenantes a été accrue par la création du nouvel outil SIG commun à l'AGC et à l'AGTC, qui met en évidence les principaux paramètres techniques des réseaux et permet à toutes les parties intéressées d'estimer, de point à point, les exigences techniques minimales requises pour la circulation d'un train. Troisièmement, et plus récemment, le Groupe d'experts des nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs a proposé de modifier l'AGC pour y inclure les questions relatives aux nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs (ECE/TRANS/SC.2/2023/5). Ce point doit être examiné par le Groupe de travail à sa soixante-dix-septième session.
- En réponse à la demande exprimée dans la stratégie du CTI à l'horizon 2030, le Groupe de travail a également poursuivi ses activités visant à recenser, définir et élaborer de nouveaux instruments juridiques en tenant compte des besoins des États membres. Premièrement, l'élaboration d'une législation ferroviaire unifiée a progressé, et le texte proposé pour la première convention née de ces travaux, la

* Depuis 2017.

Convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises, a été examiné par le Groupe de travail à sa soixante-dix-septième session.

- De plus, pour donner suite aux recommandations du Groupe d'experts de l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire, ainsi que pour tenir compte de l'adoption des Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire par le SC.2, le CTI, à sa quatre-vingt-cinquième session, en février 2023, a adopté les Règles, son soixantième instrument juridique, en tant qu'outil important pour faciliter le financement du matériel roulant ferroviaire. Cet instrument est en outre le premier de ce type administré par le SC.2 qui a une portée mondiale et qui donne ainsi au CTI un nouveau rôle au-delà de la région de la CEE.
- Le Groupe de travail, dans le cadre des activités de son secrétariat, a récemment fourni des conseils et apporté son appui au renforcement des capacités en vue de faciliter l'adhésion de certains États membres aux conventions et accords juridiques relatifs au transport ferroviaire et de les aider à les appliquer. À cette fin, il a élaboré un document dans lequel sont expliqués le processus et les étapes à suivre (ECE/TRANS/SC.2/2020/2).

26. Activités relatives à l'élaboration des politiques

- Le Groupe de travail a pris une place de chef de file dans les débats stratégiques concernant les questions ferroviaires importantes dans la région et au-delà, en organisant des ateliers spécialisés (au moins un par an) sur des questions telles que les changements climatiques, l'amélioration de la compétitivité du fret ferroviaire, la réforme des chemins de fer et la promotion du transport ferroviaire international de voyageurs. Ces ateliers ont suscité un vif intérêt et une forte participation de la part des États membres et des parties prenantes partout dans le monde. Ils ont également donné lieu à des initiatives réglementaires de la part des États membres, telles que celles mentionnées dans les points précédents. Enfin, le SC.2 a également organisé des manifestations portant sur des domaines clés du transport ferroviaire, notamment sur la sécurité ferroviaire, en collaboration avec le FIT et l'UIC.
- Outre les questions réglementaires soulevées lors des ateliers mentionnés ci-dessus, le SC.2 a également présenté un certain nombre de recommandations du CTI visant à renforcer la place accordée aux chemins de fer dans le cadre plus large des politiques du Comité.

27. Le SC.2 évalue régulièrement (tous les deux ans) ses résultats par rapport aux réalisations escomptées et adapte son programme de travail en conséquence. À sa soixante-treizième session, il a décidé de conserver le programme de travail biennal (ECE/TRANS/SC.2/232, par. 77 à 79). L'examen du programme de travail du SC.2 et des réalisations escomptées pour les périodes 2018-2019, 2020-2021 et 2022-2023 figure dans les documents ECE/TRANS/SC.2/2017/5, ECE/TRANS/SC.2/2019/1 et ECE/TRANS/SC.2/2021/3.

H. Résultats et changements attendus dans un avenir proche

28. Le SC.2 examinera les réalisations attendues pour la prochaine période biennale dans le cadre du programme de travail. Les réalisations attendues pour la période 2024-2025 sont exposées dans le document ECE/TRANS/SC.2/2023/9.

29. Le Groupe de travail relève qu'il collabore efficacement avec un certain nombre de parties prenantes, internes et externes, en vue de promouvoir le secteur ferroviaire grâce à ses activités réglementaires et de politique générale, comme cela est mentionné dans les sections précédentes. Les résultats qu'il a obtenus au cours des dernières années, indiqués ci-dessus et figurant dans le programme de travail et l'évaluation biennale, mettent en évidence la grande efficacité du Groupe de travail et des activités qu'il mène. Il ne juge donc pas nécessaire de modifier sa trajectoire actuelle, qui est de poursuivre l'application des demandes énoncées dans la stratégie du CTI et dans le mandat du SC.2. Il ne juge pas non plus nécessaire d'examiner l'approche adoptée pour chacun des domaines thématiques inscrits à l'ordre du jour de la session annuelle du groupe de travail autrement que dans le cadre du processus habituel de mise en œuvre des activités, qui évolue d'année en année. Cette évolution se traduit notamment par la mise en place d'activités qui dépassent le cadre

de la région de la CEE, comme cela a déjà été amorcé dans le cadre des Règles types susmentionnées. À mesure que des possibilités du même ordre se feront jour, le SC.2 pourra tirer parti des initiatives et des projets mondiaux et actualiser ses activités en conséquence, conformément à son mandat. Le Groupe de travail estime ainsi qu'il n'est pas nécessaire d'apporter des changements majeurs à ses attributions.

30. Actuellement, les travaux et les réalisations visant à s'acquitter des tâches décrites dans le présent document et assignées par les États membres et le CTI au SC.2 et à ses organes subsidiaires sont assurés par un administrateur de la Division des transports durables de la CEE, avec l'appui d'un deuxième administrateur employé à temps partiel. Bien que le secrétariat mette tout en œuvre pour fournir des services de grande qualité, ses capacités sont limitées pour un certain nombre d'activités menées par le SC.2 et ses organes subsidiaires. Il conviendrait donc d'envisager la possibilité d'allouer des ressources humaines et budgétaires supplémentaires au secrétariat, en particulier si le SC.2 souhaite renforcer ses activités dans certains domaines ou se pencher sur de nouveaux domaines de travail ne relevant pas actuellement de ses attributions ou pour lesquels sa portée géographique doit être élargie.

Annexe XI

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

I. Harmonisation du mandat et du Règlement intérieur

1. À sa soixante-cinquième session (3-5 novembre 2021), le SC.3 a révisé son mandat afin de l'harmoniser avec la Stratégie du CTI à l'horizon 2030, la déclaration ministérielle intitulée « La navigation intérieure dans le contexte international », le Livre blanc sur les progrès, les succès et les perspectives d'avenir dans le transport par voie navigable et son programme de travail pour la période 2022-2023 (ECE/TRANS/SC.3/215, par. 97). Le mandat révisé a été adopté par le CTI à sa quatre-vingt-quatrième session, le 25 février 2022 (ECE/TRANS/316, par. 27).
2. À sa soixante-sixième session (12-14 octobre 2022), le SC.3 a approuvé son propre Règlement intérieur, harmonisé avec celui du CTI (ECE/TRANS/SC.3/217, par. 103). Ce Règlement intérieur a été adopté par le CTI à sa quatre-vingt-cinquième session, le 24 février 2023 (ECE/TRANS/328, par. 29 d)).
3. Le SC.3 voudra donc sans doute prendre acte du fait que son mandat et son règlement intérieur sont harmonisés avec ceux du CTI.

II. Contribution au processus d'examen du mandat

4. Les informations figurant dans le présent chapitre sont nécessaires au processus d'examen du mandat du SC.3. Elles sont structurées conformément aux modalités proposées pour l'examen des mandats en 2023 et à la liste des informations dont la communication est recommandée, jointe à la lettre de la Présidente du CTI et du Directeur de la Division des transports durables mentionnée ci-dessus. Les informations dont la communication est recommandée portent sur la période 2018-2023.

A. Mandat et cadre de gouvernance des organes subsidiaires

5. Harmonisation du mandat et du Règlement intérieur avec ceux du CTI : ces informations sont fournies au chapitre II du présent document.

B. Objectifs du Groupe de travail

6. Selon son mandat, les objectifs du SC.3 sont les suivants :

« À l'appui de l'objectif du sous-programme de la CEE consacré aux transports, qui est de faciliter les mouvements internationaux de personnes et de marchandises par les moyens de transport terrestres et de porter la sûreté, la protection de l'environnement, l'efficacité énergétique et la sécurité des transports à des niveaux qui contribuent véritablement à la viabilité des transports, le SC.3, secondé au besoin par le SC.3/WP.3¹⁰, est chargé de mener des activités visant à rendre le transport par voie navigable plus durable, plus vert et plus résilient face aux changements climatiques. Ces activités visent également à appuyer la mise en œuvre de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030, notamment en ce qui concerne les tâches suivantes : a) assurer le secrétariat et l'administration pour les instruments juridiques relatifs au transport par voie navigable ; b) favoriser et promouvoir l'introduction de nouvelles technologies et d'innovations dans le transport par voie navigable ; c) promouvoir une connectivité et une mobilité durables par les transports intérieurs à l'échelle régionale et entre les régions ; d) soutenir les activités de renforcement

¹⁰ Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure.

des capacités concernant les instruments juridiques qui relèvent du Comité des transports intérieurs et les résolutions qui intéressent le transport par voie navigable¹¹. ».

C. Domaines d'activité du Groupe de travail

7. Selon son mandat, les domaines d'activités du SC.3 sont les suivants :

- a) Organiser une concertation politique paneuropéenne sur les questions liées au transport par voie navigable ;
- b) Promouvoir le développement coordonné d'un réseau de voies navigables E moderne, viable et résilient ;
- c) Examiner les prescriptions relatives à la sécurité et aux opérations dans le domaine de la navigation intérieure et appuyer les initiatives visant à moderniser la flotte et les infrastructures et les rendre plus respectueuses de l'environnement ;
- d) Promouvoir l'intégration du transport par voie navigable dans les chaînes de transport multimodal, ainsi que l'automatisation, la dématérialisation et d'autres innovations ;
- e) Contribuer à la prévention de la pollution de l'environnement et à la résilience face aux changements climatiques ;
- f) Contribuer à l'harmonisation du cadre juridique international pour le transport international par voie navigable ;
- g) Engager d'autres activités liées à la coopération régionale et internationale ou demandées par le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe (CEE).

8. Les activités du SC.3 énumérées au paragraphe 11 ci-dessus portent sur les principaux thèmes suivants :

- Facilitation des transports (al. a), b), d) et f)) ;
- Sécurité (al. b), c) et f)) ;
- Performance environnementale et relative au climat (al. c) et e)) ;
- Innovations (al. c) et d)).

9. Le SC.3 assure le service des instruments juridiques suivants, relatifs aux transports par voie navigable : a) huit conventions et accords établis sous les auspices des Nations Unies et administrés par le CTI ; b) la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) adoptée à la Conférence diplomatique organisée sous les auspices conjoints de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), de la Commission du Danube et de la CEE, et déposée auprès du Gouvernement hongrois.

D. Efficacité et valeur ajoutée

1. Chevauchements et doubles emplois internes (avec d'autres organes de la Commission économique pour l'Europe)

10. Le SC.3 est le seul organe subsidiaire du CTI qui traite de tous les aspects pertinents de la navigation intérieure et du transport fluviomaritime en Europe, ainsi que de la navigation de plaisance sur les voies navigables de l'Europe et d'autres régions, et qui vise à promouvoir un système de transport efficace, sûr et durable. Dans le cadre de ses activités,

¹¹ Mandat du Groupe de travail des transports par voie navigable, consultable à l'adresse suivante : <https://unece.org/transport/documents/2022/05/terms-reference-working-party-inland-water-transport-sc3>, par. 3.

le SC.3 et son organe subsidiaire, le SC.3/WP.3, contribuent à la mise en application de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030, comme indiqué au paragraphe 10 ci-dessus.

2. Chevauchements et doubles emplois externes (avec d'autres entités ne relevant pas de la Commission économique pour l'Europe)

11. Il n'existe pas dans d'autres commissions régionales de l'ONU d'organes semblables dont les activités portent principalement sur les transports par voie navigable.

12. En dehors de la CEE, il n'existe aucun autre organisme intergouvernemental en Europe doté d'un mandat équivalent et portant sur la même zone géographique. En ce qui concerne les prescriptions relatives à la sécurité et aux opérations dans les domaines de la navigation intérieure et des services d'information fluviale (SIF), il existe des similitudes avec les normes du Comité européen d'élaboration des normes en navigation intérieure (CESNI). Le CESNI est composé d'experts des États membres de la CCNR et de l'Union européenne et comptait quatre États observateurs au 31 juillet 2023. Les normes du CESNI revêtent un caractère obligatoire pour la moitié des États membres de la CEE et sont appliquées par 57 % des États membres, y compris les observateurs. Il n'y a donc pas de double emploi en ce qui concerne la portée géographique des activités.

3. Synergies au niveau interne et avec d'autres organes de la Commission économique pour l'Europe

13. Le SC.3 et le SC.3/WP.3 collaborent étroitement avec :

- Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) en vue d'harmoniser l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) avec le Protocole à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) concernant le transport combiné par voie navigable, et afin de promouvoir le développement du transport de conteneurs par voie navigable conformément à la résolution n° 269 du CTI intitulée « Faciliter le développement du transport de conteneurs sur les voies de navigation intérieure » ;
- Le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) dans le domaine du recensement des voies navigables E ;
- Le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) en ce qui concerne la collecte auprès des pays de données relatives à l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport par voies navigables intérieures et l'élaboration de contributions relatives au transport par voie navigable en vue de leur intégration dans les publications du WP.5 ;
- La Division du commerce et de la coopération économique dans les domaines de la dématérialisation des documents de transport et de l'échange de données informatisé.

14. Le SC.3 et le SC.3/WP.3 contribuent à la mise en application de la feuille de route de la CEE concernant les systèmes de transport intelligents pour la période 2021-2025 et collaborent avec d'autres organes subsidiaires du CTI participant à cette activité.

4. Synergies externes avec d'autres organes ne relevant pas de la Commission économique pour l'Europe

15. Le SC.3 et le SC.3/WP.3 collaborent étroitement avec :

- La Commission européenne en ce qui concerne les questions liées aux grandes orientations relatives au développement des transports par voie navigable et à d'autres domaines pertinents ;
- Le CCNR, la Commission du Danube, la Commission de la Moselle et la Commission internationale du bassin de la Save dans les domaines de la mise à jour de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E et de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure, en particulier pour ce qui concerne le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) ;

- Le CCNR, la Commission du Danube, la Commission de la Moselle, la Commission de la Save et le secrétariat de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI), dans le domaine de la prévention de la pollution des voies navigables par les bateaux ;
- L'Association internationale de signalisation maritime (AISM), en ce qui concerne les services de trafic fluvial sur les voies navigables ;
- L'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN), dans le domaine de la classification des voies navigables et des SIF ;
- L'Organisation internationale de normalisation (ISO) en vue d'élaborer des normes relatives à la gestion et au traitement des déchets produits à bord des bateaux de navigation intérieure ;
- La Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), en ce qui concerne les défis liés au marché du travail ;
- L'Association européenne de navigation de plaisance (EBA) concernant les questions liées à la navigation de plaisance, en particulier le Certificat international de conducteur de bateau de plaisance.

E. Méthodes de travail

16. Les résultats attendus du SC.3, notamment le nombre de réunions, les documents officiels, les publications et les bases de données, sont indiqués dans les programmes de travail du CTI relevant du sous-programme Transports, les plans-programmes et les programmes de publication :

- 2018 : ECE/TRANS/2018/21, Add.1 et Corr.1, ECE/TRANS/2018/22 ;
- 2019 : ECE/TRANS/2019/23, ECE/TRANS/2019/24 ;
- 2020 : ECE/TRANS/2020/21, ECE/TRANS/2020/22/Rev.1, ECE/TRANS/2020/23 ;
- 2021 : ECE/TRANS/2021/8, ECE/TRANS/2021/9, ECE/TRANS/2021/10 ;
- 2022 : ECE/TRANS/2022/8, ECE/TRANS/2022/9, ECE/TRANS/2022/10 et Corr.1 ;
- 2023 : ECE/TRANS/2023/11, ECE/TRANS/2023/12, ECE/TRANS/2023/13/Rev.1.

17. L'organe subsidiaire du SC.3 est le SC.3/WP.3, auquel s'applique le même cadre de gouvernance. Les groupes informels d'experts en activité en juillet 2023 sont le Groupe d'experts du CEVNI et le groupe de travail informel de la navigation de plaisance.

F. Principaux partenaires

18. Les principaux partenaires sont énumérés au paragraphe 18 ci-dessus.

G. Résultats obtenus*

19. Des informations sur les résultats obtenus par le SC.3 figurent dans les rapports du CTI et les programmes de travail du sous-programme Transports énumérés au paragraphe 20 ci-dessus. Des informations détaillées sur certaines réalisations particulières sont fournies ci-dessous.

* Depuis 2017.

20. Travaux réglementaires et normatifs :
- On compte 74 Parties contractantes aux neuf instruments juridiques administrés par le SC.3, dont 58 sont des Parties contractantes aux conventions et aux accords établis sous les auspices des Nations Unies¹² ;
 - Trois instruments juridiques, l'AGN, la Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure et la CMNI, ont fait l'objet d'une adhésion d'au moins 70 % des États membres de la CEE ayant des voies navigables intérieures ;
 - Les adhésions les plus récentes à des instruments juridiques sont celles de la Pologne en 2017 (AGN et Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure) ;
 - Le secrétariat fournit régulièrement des services consultatifs aux États membres de la CEE qui envisagent d'adhérer à l'AGN et à d'autres instruments juridiques. Pour faciliter cette démarche, le SC.3 : a) a approuvé le plan d'action en vue de la ratification, l'acceptation ou l'approbation de l'AGN et l'adhésion à cet instrument, à sa soixante-troisième session ; b) a examiné le projet de plan d'action en vue de l'adhésion au Protocole à l'AGTC au cours d'un atelier conjoint avec le WP.24 ; les participants ont recommandé au WP.24 d'appliquer ce plan d'action ;
 - Agissant en tant que Comité d'administration de l'AGN pour ce qui concerne les amendements aux annexes de l'Accord conformément au paragraphe 2 de l'article 13 et au paragraphe 2 de l'article 14 de l'AGN, le SC.3 examine les propositions d'amendement pertinentes. Les amendements les plus récents aux annexes I et II de l'AGN ont été apportés par les notifications dépositaires C.N.56.2018.TREATIES-XI.D.5 du 31 janvier 2018 et C.N.377.2018.TREATIES-XI.D.5 du 6 août 2018, et sont entrés en vigueur le 6 novembre 2018. Le texte mis à jour de l'AGN peut être consulté sur le site Web de la CEE¹³ ;
 - D'autres instruments juridiques ont également fait l'objet d'évaluations par le SC.3 et le SC.3/WP.3 pour ce qui concerne leur degré de mise en application, leur efficacité et la pertinence d'une mise à jour : a) la Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure, en 2013 ; b) la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, en 2015 et 2016 ; c) l'ensemble des conventions et accords, ainsi que les résolutions du SC.3, qui ont été passés en revue pour déterminer leur résilience aux pandémies et situations similaires, en 2021 ;
 - Les résolutions du SC.3 relatives aux différents aspects du transport par voie navigable ont le statut de recommandations, mais nombre d'entre elles ont été transposées dans la législation nationale. Au cours de la période allant de 2017 à 2022, le SC.3 a adopté 18 résolutions (résolutions n^{os} 87 à 104). Les plus importantes portent sur les éléments suivants : a) l'Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n^o 49, révision 2) ; b) le Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables (résolution n^o 90) ; c) les Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n^o 61, révision 2) ; d) le CEVNI (résolution n^o 24, révision 6) ; e) les résolutions sur les SIF ; f) les mises à jour des résolutions du SC.3 relatives à la navigation de plaisance, en particulier au « Certificat international de conducteur de bateau de plaisance » (résolution n^o 40, révision 4).
21. Recommandations relatives aux politiques publiques :
- La déclaration ministérielle intitulée « La navigation intérieure dans le contexte international » adoptée à la Conférence internationale de Wrocław (Pologne) le 18 avril 2018, appuyée par la résolution n^o 265 du CTI intitulée « Faciliter le développement des transports par voie navigable » ;

¹² Au 31 juillet 2023.

¹³ <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/sc3/ECE-TRANS-120r4efr.pdf>.

- Le Livre blanc sur les progrès, les succès et les perspectives d'avenir dans le transport par voie navigable, adopté par le SC.3 à sa soixante-troisième session et approuvé par le CTI à sa quatre-vingt-deuxième session (25-28 février 2020).

22. Le SC.3 et le SC.3/WP.3 contribuent à la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité pour que les objectifs de développement durable soient atteints dans ce secteur, ainsi qu'à l'exécution de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030 en adoptant des résolutions et en apportant des amendements aux documents du SC.3, en organisant des ateliers, des tables rondes et des débats sur les activités de suivi, en formulant des recommandations et en contribuant aux documents du CTI sur les questions d'actualité et les enjeux dans ce secteur, en particulier :

- L'amélioration du cadre réglementaire international relatif aux transports par voie navigable (atelier tenu le 23 juin 2021) ;
- L'automatisation, la transition numérique et la cybersécurité (résolutions sur les SIF, résolution n° 95 intitulée « Renforcement de la coopération internationale en faveur du développement de la navigation automatisée », travaux en cours sur le CEVNI, ateliers tenus le 8 octobre 2020, le 3 novembre 2021 et le 15 février 2023) ;
- La modernisation des transports par voie navigable et les initiatives visant à les rendre plus respectueux de l'environnement (amendements au CEVNI, résolutions n°s 21 et 61, ateliers tenus le 16 février 2022 et le 29 juin 2022) ;
- Le développement du transport de conteneurs par voie navigable et du transport fluviomaritime (ateliers et tables rondes tenus le 13 février 2020 et le 12 octobre 2022, résolution n° 269 du CTI) ;
- L'économie circulaire (ateliers tenus le 7 octobre 2020 et débat sur les activités de suivi tenu à la soixante-cinquième session du SC.3) ;
- Les changements climatiques, leurs conséquences pour le secteur et les activités d'atténuation (ateliers tenus le 17 février 2021 et le 11 octobre 2023) ;
- L'égalité des droits et des chances pour les femmes dans la navigation intérieure (ateliers tenus le 12 février 2020 et le 3 juillet 2023) ;
- Les qualifications professionnelles, les défis liés au marché du travail et le renforcement de l'attractivité générale du secteur (ateliers tenus le 13 février 2019 et le 3 juillet 2023) ;
- La terminologie se rapportant aux transports par voie navigable (Glossaire des transports par voie navigable adopté par le SC.3 à sa soixante-sixième session).

23. Le SC.3 a organisé sept ateliers et tables rondes au cours de la période allant de 2017 à 2022, et le SC.3/WP.3 a organisé 13 ateliers et tables rondes au cours de la période allant de 2017 à 2023.

24. Le SC.3 évalue régulièrement (tous les deux ans) ses résultats par rapport aux réalisations escomptées et adapte son programme de travail en conséquence. À sa soixante-troisième session, le SC.3 a décidé de ne pas modifier le programme de travail biennal et le plan quadriennal pour ses travaux futurs, qui sont en adéquation avec la Stratégie du CTI à l'horizon 2030 (ECE/TRANS/SC.3/210, par. 99). L'examen du programme de travail du SC.3 et les réalisations escomptées pour les périodes 2018-2019, 2020-2021 et 2022-2023 figurent dans les documents ECE/TRANS/SC.3/2017/24, ECE/TRANS/SC.3/2019/21 et ECE/TRANS/SC.3/2021/12.

H. Résultats et changements attendus dans un avenir proche

25. Le SC.3 adopte dans son programme de travail les réalisations escomptées pour la période biennale suivante. Les réalisations escomptées pour la période 2024-2025 sont exposées dans le document ECE/TRANS/SC.3/2023/17.

26. Le SC.3 et le SC.3/WP.3 n'ont pas recensé de besoin particulier en ce qui concerne les questions suivantes :

- Rationalisation et synergie des activités se rapportant à chacun des résultats escomptés ;
- Moyens d'améliorer l'efficacité et les méthodes de travail ;
- Optimisation de la structure du programme de travail ;
- Recensement des domaines d'activité dans lesquels des améliorations sont possibles et des domaines pouvant être supprimés.

27. Actuellement, les travaux et les réalisations visant à s'acquitter des tâches assignées par les États membres et le CTI au SC.3, au SC.3/WP.3 et aux groupes d'experts informels sont gérés par un membre du personnel de la Division des transports durables de la CEE. Bien que le secrétariat mette tout en œuvre pour fournir des services de haute qualité, ses capacités sont limitées pour un certain nombre d'activités menées par le SC.3 et ses organes subsidiaires. Il conviendrait donc d'envisager la possibilité d'allouer des ressources humaines et budgétaires supplémentaires au secrétariat, en particulier si le SC.3 juge souhaitable de renforcer ses activités dans ces domaines.
