



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Quatre-vingt-sixième session

Genève, 20-23 février 2024

Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa quatre-vingt-sixième session

Additif

Table des matières

	<i>Page</i>
Annexes	
I. Débat de haut niveau « Prendre des mesures ambitieuses pour le climat – Parvenir à des transports intérieurs décarbonés à l'horizon 2050 ».....	2
II. Report of the High-Level Side Event on the Inland Transport Committee Forum for Road Safety	8
III. Rapport de la réunion des chefs de délégation des pays du Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale.....	11
IV. Report of the Side Event Roundtable on "Towards Sustainable Transportation: Best Practices, Challenges and Solutions".....	15
V. Statements delivered during the eighty-sixth Annual Session of the Inland Transport Committee for inclusion in the ITC report.....	18
VI. Report of the ITC Round Table on "Fostering the digital and green transition for inland transport in support of the Sustainable Development Agenda".....	25



Annexe I

Débat de haut niveau « Prendre des mesures ambitieuses pour le climat – Parvenir à des transports intérieurs décarbonés à l’horizon 2050 »

(Salle XIX, Palais des Nations, Genève, 20 février 2024)

I. Introduction

1. Des ministres des transports et des délégations de haut niveau regroupant plus de 360 participants de 73 pays, ainsi que les dirigeants des organisations des transports intérieurs concernées, se sont réunis pour un débat de haut niveau sur le thème « Prendre des mesures ambitieuses pour le climat – Parvenir à des transports intérieurs décarbonés à l’horizon 2050 » (20 février 2024, Genève) afin d’entreprendre une réflexion sur les atouts propres au Comité des transports intérieurs (CTI), de mettre en lumière sa valeur ajoutée et de souligner le rôle qu’il pourrait jouer dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports intérieurs.

II. Ouverture

2. S. E. M^{me} Tatiana Molcean, Secrétaire exécutive de la Commission économique des Nations Unies pour l’Europe (CEE) a ouvert la quatre-vingt-sixième session du Comité des transports intérieurs de la CEE en soulignant l’urgence d’adopter des mesures de lutte contre les changements climatiques, l’année 2023 ayant enregistré, pour la première fois dans les annales, douze mois consécutifs de températures supérieures de 1,5° C à celles de l’ère préindustrielle. Consciente de l’incidence considérable des transports intérieurs dans les émissions globales du secteur des transports, M^{me} Molcean a salué le soutien exceptionnel du CTI au secteur du transport intérieur dans sa lutte contre les changements climatiques et a insisté sur la nécessité de nouer des partenariats solides en la matière. Elle a fait valoir l’importance et l’ambition de la Stratégie du Comité des transports intérieurs sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs et son potentiel considérable pour atténuer les changements climatiques et a félicité les délégations pour leur vision de l’avenir et leur détermination politique.

III. Discours liminaires

3. S. E. M. Mark Harbers, Ministre néerlandais des infrastructures et de la gestion de l’eau, a débuté son intervention en évoquant les pressions qui pèsent sur la connectivité et les chaînes d’approvisionnement mondiales du fait des tensions et des conflits géopolitiques, insistant sur la nécessité d’investir dans la coopération et la connectivité mondiale. Il a souligné le rôle primordial joué par le CTI, le large éventail de ses effets, ainsi que l’importance d’agir pour mettre en place un système de transport intérieur à l’épreuve du temps, tenant compte des défis liés au climat, de la sûreté énergétique et de la sécurité routière. Il a rappelé la Stratégie du CTI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs et a invité le Comité à l’adopter. M. Harbers a en outre mis l’accent sur la nécessité d’améliorer le transport ferroviaire international, d’assurer une transition équitable vers des transports propres et de veiller à la sécurité routière. Il a conclu son discours en soulignant l’action du CTI dans la création d’un monde plus sûr, plus durable et plus connecté.

4. S. E. M. Pete Buttigieg, Secrétaire aux transports des États-Unis d’Amérique, a commencé son intervention en rappelant l’importance des systèmes de transport pour tous les pays. Il a souligné les dommages considérables subis en raison de l’invasion de l’Ukraine par la Fédération de Russie, insistant sur l’importance croissante des travaux du Comité dans la remise en état des infrastructures ukrainiennes de transport. La collaboration et la

communication permanente étaient essentielles pour sauver des vies et pour limiter et gérer les perturbations des chaînes d’approvisionnement susceptibles d’engendrer une hausse du prix des marchandises à l’échelle mondiale. M. Buttigieg a mentionné le Plan national des États-Unis pour décarboniser les transports et réduire à zéro les émissions nettes de carbone d’ici à 2050 et rappelé la mise en place en partenariat avec le Canada du premier corridor binational de charge des véhicules électriques, ainsi que le financement du premier véritable train à grande vitesse américain. Il a conclu son allocution en évoquant la nécessité impérieuse de disposer de données relatives à la sûreté pour améliorer la sécurité des technologies de transport nouvelles et en développement et d’un engagement, d’une coordination et d’un partenariat constants pour lutter contre les changements climatiques.

5. S. E. M. Balarabe Abbas Lawal, Ministre de l’environnement du Nigéria a commencé son exposé en appelant les États à reconnaître collectivement les effets néfastes des émissions de gaz à effet de serre sur notre environnement. Il a rappelé que les émissions générées par le secteur des transports, en particulier la route, le rail et les voies navigables intérieures, menacent gravement la santé publique et l’humanité. Le Ministre a déclaré qu’il est de notre responsabilité collective de prendre des mesures résolues pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et rendre le secteur des transports plus résilient et plus durable. Il a insisté sur la promotion de la coopération mondiale et sur le partage des connaissances entre toutes les parties prenantes. Son pays, le Nigéria, est confronté à de graves difficultés liées à son réseau routier et à l’assèchement des rivières. Le Ministre a conclu son intervention en exprimant l’enthousiasme et le ferme engagement du Nigéria à soutenir l’initiative du Comité et à agir en faveur de la durabilité dans le secteur des transports.

6. S. E. M. Saleh Al-Jasser, Ministre des transports du Royaume d’Arabie saoudite, a commencé son exposé en déclarant que la mise en place de systèmes de transport efficaces, sûrs et durables ne peut se faire sans une véritable collaboration et un réel échange d’expériences. Évoquant la stratégie saoudienne « Vision 2030 », qui prévoit notamment la neutralité carbone du pays d’ici à 2060, il a souligné que le secteur des transports et de la logistique était à l’origine de 20 % des émissions totales de l’Arabie saoudite, les transports intérieurs représentant à eux seuls près de 83 % des émissions totales du secteur des transports. Le Ministre a présenté la Stratégie nationale en matière de transport et de logistique, visant un objectif de réduction des émissions de 2 % par habitant d’une année sur l’autre jusqu’en 2030 et axée sur trois domaines : le renoncement aux déplacements motorisés inutiles, la promotion de transports plus sobres en carbone et l’amélioration de l’efficacité en carbone des véhicules et des modes de transport. Le Ministre a conclu son discours en soulignant l’importance de la collaboration pour créer un secteur des transports plus durable, plus prospère et plus responsable.

IV. Table ronde I : Perspectives nationales et ambitions politiques visant à décarboner les transports intérieurs à l’horizon 2050

7. La table ronde I était animée par M. Young Tae Kim, Secrétaire général du Forum international des transports (FIT).

8. S. E. M. Annadurdy Kosayev, Président de l’Agence turkmène « Türkmendeňizderýaýollary », a rappelé que le Turkménistan s’était engagé en faveur des processus mondiaux de développement durable et qu’il avait été à l’origine de l’adoption, au cours de la dernière décennie, de six résolutions de l’Assemblée générale de l’ONU sur les transports durables. Soulignant la position géographique privilégiée du Turkménistan, qui lui permettait de jouer un rôle central dans la création et le développement des corridors de transport Est-Ouest et Nord-Sud, il a cité le port maritime international de Turkmenbashi comme exemple des efforts déployés par son pays pour préserver le milieu naturel de la mer Caspienne dans le contexte du développement durable tout en améliorant la prospérité économique. Il a par ailleurs informé les participants de l’élaboration d’un plan national d’action destiné à réduire les émissions de dioxyde de carbone et de méthane et à introduire des technologies respectueuses de l’environnement.

9. S. E. l'Ambassadeur Jérôme Bonnafont, Représentant permanent de la France auprès de l'ONU à Genève a pris la parole au nom de S. E. M. Christophe Béchu, Ministre de la transition écologique et de la cohésion territoriale de la France. L'Ambassadeur a évoqué la triple crise planétaire et l'importance de la mise en œuvre des engagements souscrits par l'ONU. Il a souligné l'approche inclusive adoptée par la France en matière de développement, en particulier à l'égard du continent africain, et a présenté le Pacte de Paris pour les peuples et la planète, qui consacre le principe de solidarité internationale. Il a encouragé l'aide bilatérale, la mobilisation du secteur privé et un recours accru aux banques multilatérales de développement au profit des pays les plus vulnérables. Il a mis l'accent sur l'accord historique de la COP 28 visant à abandonner progressivement les combustibles fossiles, une priorité absolue pour les pays les plus avancés. L'ambassadeur a conclu son exposé en insistant sur la nouvelle stratégie du CTI et la nécessité impérieuse de la soutenir sans réserve.

10. M. Daniele Violetti, Directeur principal de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), a commencé son discours en présentant les principaux résultats de la COP 28, notamment l'appel lancé aux Parties pour qu'elles abandonnent les énergies fossiles, triplent la part des énergies renouvelables, doublent leur efficacité énergétique au niveau mondial d'ici à 2030 et accélèrent la réduction des émissions générées par le transport routier. Il a insisté sur la responsabilité toute particulière qui incombe au secteur des transports intérieurs pour réduire les émissions et atténuer les effets des changements climatiques. Il a particulièrement évoqué le rôle déterminant du CTI à cet égard et a félicité le Comité pour l'élaboration de sa Stratégie sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs, étayée par un plan d'action solide assorti d'échéances. M. Violetti s'est dit impatient de suivre le développement de « plans d'action pour la décarbonisation des transports intérieurs », qui pourraient potentiellement alimenter les contributions déterminées au niveau national (CDN). Il s'est également félicité de la prise en compte de l'adaptation des transports aux changements climatiques dans la Stratégie. M. Violetti a conclu en dévoilant ses attentes s'agissant de la COP 29 en Azerbaïdjan en 2024 et de la COP 30 en 2025 et a appelé les délégués à travailler de concert pour un avenir plus propre, plus vert et résilient au changement climatique.

11. M. Anouar Benazzouz, Président de l'International Road Federation (IRF) a d'abord souligné la pertinence du CTI et le lancement de la nouvelle Stratégie. Puis il a mis l'accent sur deux problèmes qui font obstacle aux efforts déployés au niveau mondial pour réduire les émissions du secteur des transports : le manque de capacité institutionnelle pour planifier et mettre en œuvre les changements et l'inadéquation du financement et des instruments de financement traditionnels. Dans ce contexte, il a néanmoins évoqué plusieurs opportunités, notamment l'adoption de nouvelles technologies et la dématérialisation. Il a salué la nouvelle Stratégie et son soutien constant à l'adoption de nouvelles technologies et d'innovations, reconnaissant qu'elle répondait à l'appel collectif de l'industrie routière en faveur d'une action pragmatique, d'une transition juste et de l'innovation. M. Benazzouz a exposé le thème du Congrès mondial 2024 de l'IRF et a conclu son intervention en soulignant l'objectif commun de fournir de meilleurs systèmes de mobilité pour tous et l'importance de la collaboration.

Interventions programmées à haut niveau de la part de membres et de partenaires

- M. Armen Simonyan, Vice-Ministre de l'administration territoriale et des infrastructures d'Arménie ;
- S. E. l'Ambassadeur Marc Pecsteen De Buytsverve, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire, Représentant permanent de la Belgique¹ ;
- S. E. l'Ambassadeur Lazăr Comănescu, Secrétaire général, Organisation de coopération économique de la mer Noire ;
- M. Jan Hoffmann, Directeur du Service de la logistique commerciale, Division de la technologie et de la logistique de la CNUCED.

¹ La déclaration intégrale figure à l'annexe V du présent document.

12. Le modérateur a ouvert le débat pour les interventions de membres de l'assistance.
13. La Fédération de Russie a fait une déclaration en réaction au discours principal du Secrétaire aux transports des États-Unis d'Amérique, ainsi qu'à la déclaration de l'Ambassadeur de Belgique. La déclaration intégrale figure à l'annexe V du présent document.
14. L'Azerbaïdjan a profité de l'occasion pour inviter l'ensemble des pays à la COP 29, qui se tiendra à Bakou en 2024. Les Pays-Bas ont souligné l'intérêt de la collaboration entre les secteurs public et privé et de l'implication de la société civile dans les plans d'action nationaux. Le Royaume-Uni a affirmé son soutien à la nouvelle Stratégie du CTI et insisté sur l'importance de la collaboration avec la CCNUCC pour sa mise en œuvre. La Türkiye a indiqué qu'il était possible de réduire les émissions en diminuant la part modale du transport routier.
15. Le modérateur a clôturé la table ronde en mettant en avant l'importance de se concentrer sur l'action et la mise en œuvre des stratégies, plutôt que d'exprimer des ambitions. Il a par ailleurs rappelé les événements importants à venir du Forum international des transports (FIT).

V. Table ronde II : Intensification des mesures visant à atténuer les changements climatiques dans les transports intérieurs : tirer parti des synergies avec les politiques portant sur le développement urbain, l'environnement et l'énergie

16. La table ronde II était animée par M. Umberto De Pretto, Secrétaire général de l'Union internationale des transports routiers (IRU).
17. M. Felix Tapiwa Mhona, Ministre zimbabwéen des transports et du développement des infrastructures, a commencé son discours en soulignant l'engagement de son pays en faveur de la coopération dans le cadre du système des Nations Unies. Il a souligné les difficultés et les vulnérabilités des pays du Sud, puis a mis en exergue les politiques engagées par le Zimbabwe pour relever les défis liés aux changements climatiques, notamment la politique nationale de mobilité électrique, qui sert de cadre à l'adoption, l'utilisation et la mise à disposition de véhicules électriques dans le pays. Le Ministre a insisté sur l'intérêt des solutions numériques pour des modèles de transport sûrs et propres, puis a évoqué les contraintes liées au manque de capacités, concluant son intervention en affirmant l'ambition du Zimbabwe de nouer des partenariats gagnant-gagnant pour le développement durable grâce à sa politique étrangère « ennemi de personne et ami de tous ».
18. S. E. M. Arzybek Kozhoshev, Ministre chargé de l'énergie et des infrastructures de la Commission économique eurasienne, a débuté son allocation en présentant la Commission économique eurasienne et ses dernières réalisations, notamment une croissance du PIB de 28,7 % et une hausse de 190 % du volume des échanges entre les États parties. Le Ministre a précisé que l'écologie constituait une priorité des activités extérieures et de la politique commerciale de son organisation. Il a également insisté sur l'importance de prendre en compte les programmes internationaux d'action pour le climat afin d'atteindre l'objectif de réduire à zéro les émissions nettes d'ici à 2050. La Commission économique eurasienne envisage des mesures faisant intervenir les milieux scientifiques, l'innovation, la numérisation, le renouvellement du matériel roulant, l'entretien des équipements routiers et les systèmes de transport intelligents afin de réduire l'impact nocif des transports. Elle met par ailleurs l'accent sur les aspects environnementaux du développement du transport ferroviaire dans la région. Le Ministre a conclu son intervention en soulignant la nécessité d'unir toutes les forces pour protéger l'avenir des générations futures.
19. M. Gerhard Müller, Président du Comité international de l'inspection technique automobile (CITA), a centré son intervention sur un aspect qu'il juge fondamental pour le succès de la décarbonisation des véhicules : l'acceptation sociale. Pour lui, les changements provoquent toujours des réactions et il convient de modifier les habitudes de la population pour qu'elle se débarrasse des véhicules à carburant fossile. La transparence est essentielle, les citoyens doivent être clairement informés de la transformation de la mobilité afin d'éviter

toute frustration liée à des attentes non satisfaites. Le Président a souligné l'importance de combler le fossé entre les valeurs théoriques et réelles de la consommation de carburant et de procéder à une évaluation impartiale de l'état des batteries, afin de garantir un commerce équitable des véhicules électriques hybrides et d'occasion. Il a salué le travail du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et a conclu son intervention en insistant sur la transparence pour faciliter la transition vers un parc de véhicules routiers électriques et la décarbonisation.

Interventions programmées à haut niveau de la part de membres et de partenaires

- M. Dmitry Zverev, Secrétaire d'État – Vice-Ministre des transports de la Fédération de Russie ;
- M. Amani Tehrani, Vice-Ministre des routes et du développement urbain, République islamique d'Iran ;
- M. Yury Dubina, Directeur, Ministère des transports et des communications du Bélarus ;
- M. Christoph Nolte, Vice-Président exécutif, Dekra SE.

20. Le modérateur a donné la parole aux intervenants. La Namibie a exposé ses efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Puis le modérateur a clôturé la table ronde en invitant les participants à collaborer et à mettre à profit les meilleures pratiques. Il a invité les délégués à assister à l'événement parallèle comprenant une démonstration de camion à hydrogène, organisé entre les tables rondes II et III.

VI. Table ronde III : Coopération internationale, appui intergouvernemental et partenariats au service de l'action climatique

21. La table ronde III était animée par M^{me} Hannie Meesters, Présidente du CTI.

22. S. E. M. Ali Hamie, Ministre des travaux publics et des transports du Liban, a débuté son intervention en affirmant que la sécurité routière était une urgence mondiale. Il a souligné l'impact des changements climatiques sur l'accidentologie routière et précisé que le Liban avait connu ces dernières années des événements météorologiques extrêmes de plus en plus fréquents, aux conséquences particulièrement graves pour la sécurité routière. Il a également évoqué les attaques des forces d'occupation israéliennes, qui ont causé des dommages graves aux routes et aux infrastructures du pays et nuï à la sécurité routière et la sécurité des citoyens et des résidents. Le Ministre a rappelé plusieurs mesures prises par le Liban, dont l'intensification de l'entretien des routes, l'amélioration des systèmes de drainage, la formation des conducteurs et l'application du Code de la route, exhortant au final la communauté internationale à soutenir la reconstruction, à fournir au pays une assistance technique et financière et à renforcer la coopération régionale.

23. Un représentant du Nigéria a prononcé le discours au nom de S. E. M. Said Ahmed Alkali, Sénateur et Ministre nigérian des transports. Reconnaisant le rôle vital des transports pour l'économie, il a souligné le fait que les transports sont la principale source de polluants climatiques à courte durée de vie, responsables majeurs du réchauffement de la planète après les gaz à effet de serre à longue durée de vie. Il a évoqué le recours du Nigéria aux ressources nationales en gaz naturel pour réduire sa dépendance actuelle à l'égard des produits pétrolier pour alimenter le secteur des transports, ainsi que d'autres initiatives dont certaines d'ordre politique. Le Nigéria a par ailleurs conçu un Plan d'action national composé de 22 mesures d'atténuation destinées à réduire les gaz à effet de serre à longue durée de vie.

24. M. Khusrav Noziri, Secrétaire général de l'Organisation de coopération économique (OCE) a commencé son intervention en précisant que l'objectif premier de son organisation était d'améliorer la connectivité des transports entre ses pays membres et d'établir au niveau régional des objectifs ambitieux de réduction des émissions dans le secteur des transports, tout en encourageant l'adoption de modes de déplacement propres et efficaces sur le plan énergétique. Il a souligné l'importance de prendre conscience des défis géographiques et

infrastructurels spécifiques qui font obstacle aux efforts de décarbonisation dans les pays en développement. Cette situation justifie une approche adaptée, car les problèmes auxquels sont confrontés les pays en développement les empêchent de concilier l'action en faveur du climat et leur propre développement économique. Il convient de leur apporter le soutien et les ressources indispensables, notamment sous la forme de transferts de technologie et d'investissements, pour faciliter leur passage à des systèmes de transport plus propres et plus durables, et adopter une approche collaborative, inclusive et équitable. Les organisations régionales peuvent jouer un rôle essentiel en facilitant la collaboration.

Interventions programmées à haut niveau de la part de membres et de partenaires

- M^{me} Shoista Saidmurodzoda, Vice-Ministre des transports du Tadjikistan ;
- M. Saysongkham Manodham, Vice-Ministre des transports de la République démocratique populaire lao ;
- M. Wolfgang Küpper, Secrétaire général, Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) ;
- M. Gennady Bessonov, Secrétaire général, International Coordinating Council on Trans-Eurasian Transportation (CCTT) ;
- M. Eric de Seynes, Président, International Motorcycle Manufacturers Association (IMMA) ;
- M. Manuel Marsilio, Directeur général, Confederation of European Bicycle Industry (CONEBI) et World Bike Industry Association (WBIA).

25. Le modérateur a autorisé des interventions supplémentaires de la part des participants. Israël a pris la parole pour répondre au discours de M. Ali Hamie, Ministre libanais des travaux publics et des transports². Le Nigéria a appelé la CONEBI à collaborer et à soutenir les ONG et le Ministère nigérian des transports pour sensibiliser les jeunes au vélo. Le Liban a fait une déclaration en réponse à la déclaration d'Israël³.

VII. Clôture

26. La réunion a été clôturée par la Présidente du CTI. Celle-ci a indiqué au Comité que plusieurs pays avaient demandé à être ajoutés à la liste des souscripteurs de la Déclaration de soutien de haut niveau à la Stratégie du CTI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs, telle qu'elle figure dans le document ECE/TRANS/2024/2 et à l'annexe II du document ECE/TRANS/344. Le Comité a en outre été informé que, suite aux demandes de report de délai formulées par certains États membres, la Déclaration resterait ouverte à d'autres pays désireux de l'approuver.

² La déclaration intégrale figure à l'annexe V du présent document.

³ La déclaration intégrale figure à l'annexe V du présent document.

Annexe II

[Anglais seulement]

Report of the High-Level Side Event on the Inland Transport Committee Forum for Road Safety

I. Introduction

1. The high-level side event of the Inland Transport Committee (ITC) Forum for Road Safety took place at the Palais des Nations in Geneva on 20 February 2024 from 13:15 to 14:00 in the margins of the eighty-sixth annual session of the ITC. The panel focused on national road safety management success stories and supporting low and middle-income countries in achieving their road safety goals.

II. Opening

2. Ms. Jane Doherty, Director, International Policy, Fuel Economy and Consumer Programs, U.S. Department of Transportation, United States of America, moderated the event. She welcomed the participants and gave the floor to H.E. Ms. Tatiana Molcean, Executive Secretary of the United Nations Economic Commission for Europe (ECE).

3. H.E. Ms. Tatiana Molcean, Executive Secretary of ECE, opened the event by urging the audience to remain focused on the unfolding road safety crisis, despite the reported decline of 5 per cent in total numbers of global road deaths since 2010. She highlighted that this development is mixed – while there are success stories among low and middle-income countries, road deaths have increased by more than 15 per cent in the African region. The United Nations will continue stepping up its support both through the UN Road Safety Conventions under its purview and the needed tools and technical regulatory framework to strengthen countries' national road safety systems. The Executive Secretary stressed that much more must be done to achieve the goal of 50 per cent reduction of road fatalities and closed her speech by highlighting the importance of the ITC Forum for Road Safety as a platform to convene key worldwide stakeholders for a regular and strategic discussion on progress, challenges and the way forward for the success of the second Decade of Action.

4. Mr. Jean Todt, the UN Secretary-General's Special Envoy for Road Safety, stressed that despite collective efforts and despite encouraging news from the recent WHO Global Status Report, which shows a slight decrease in annual fatalities to 1.19 million, we need to do much more. The Special Envoy noted that the improvement only represents a 5 per cent decrease, while the goal of the 2021-2030 Decade of Action is to reduce the number by 50 per cent. The Special Envoy emphasized that we must strengthen capabilities of low- and middle-income countries and urged experts to stay connected and bridge the gap between the ECE region and the global south. He noted that ITC and its member States can contribute to safer transport worldwide by implementing international standards for safe and sustainable inland transport systems. The Special Envoy highlighted the launch of the first UN Global campaign on road safety specifically targeting Southern cities across 80 countries. He closed by emphasizing that we must take impactful action and raise awareness on this crisis to achieve our goal and end the devastating toll of 3,260 lives lost daily.

III. Panel discussion

5. The moderator opened the discussion by introducing the panellists and emphasizing that the panel session would help with regaining momentum and charting the way forward in order to achieve the goals under the second Decade of Action.

6. H.E. Mr. Mark Harbers, Minister for Infrastructure and Water Management of the Netherlands, highlighted that there have been improvements in road safety as a result of

cooperation in areas such as driving laws, requirements for vehicles and infrastructure, and road signs and signals. He stressed the need for continuous commitment to increase road safety. The Minister confirmed the Netherlands' support of the goals of the Second Decade of Action and noted that the Netherlands have worked on improving road safety since the 1970s. He stressed that road safety is a joint responsibility that requires cooperation by governments on national, provincial and municipal level and that we must also involve drivers, businesses and civil society. In response to increasing and changing traffic, the Netherlands have developed a strategic road safety plan involving all levels of government, NGOs and social partners. The Minister noted that nearly all EU countries now have such plans which are already providing good results. In addition, ITC has a proven track record in improving road safety. The Minister closed by sharing his excitement and determination to collaborate with other countries and learn from one another to bring concrete results.

7. Hon. Mr. Felix Tapiwa Mhona, Minister of Transport and Infrastructural Development of Zimbabwe, acknowledged the leadership of ITC on improving road safety and reaffirmed Zimbabwe's commitment to cooperation under the UN system. According to Zimbabwe's 2022 road safety report, traffic crashes occur every 15 minutes and average of 5 people are killed every day, over 1,800 people die and over 10,000 people are injured annually. In response to this, Zimbabwe has introduced a new driver's license regime and made it compulsory for public-service vehicles to install speed monitoring and limiting devices. The Minister further highlighted that Zimbabwe is reviewing its policies and laws, seeking to establish a lead road traffic management agency. He concluded by emphasizing that Zimbabwe is embracing win-win partnerships and sustainable cooperation with multilateral stakeholders within the UN system to address challenges remaining in global road safety and reiterated Zimbabwe's commitment towards the Second Decade of Action.

8. H.E. Mr. Saleh Al-Jasser, Minister of Transport of the Kingdom of Saudi Arabia, shared Saudi Arabia's road safety transformation as part of Saudi Arabia's Vision 2030. The Minister noted that Saudi Arabia was able to reduce road fatalities by more than 50 per cent from 2016 to 2023 through a comprehensive program. Saudi Arabia established a Road Safety Committee, chaired by the Minister of Health, handling enforcement, infrastructure, education, response and many other disciplines. The Minister noted that the number of fatalities was reduced from 28.8 per 100,000 inhabitants to less than 13.3 per 100,000 inhabitants, with a current goal of less than 5. This was achieved through reviewing and improving infrastructure and road quality, education and raising awareness through the media, as well as enforcement and the use of technology. The Minister concluded his speech with determination that he projects Saudi Arabia to achieve even the heightened objectives on road safety in the near future.

9. The moderator thanked the panellists for sharing their national targets and commitment to road safety. She emphasized the importance of resources and highlighted the work of the UN Road Safety Fund, which is supporting 88 countries in 5 regions. The moderator asked the panellists to elaborate on how individual countries can work together through a global partnership to tackle road safety, and to share their experience with the Road Safety Fund.

10. H.E. Mr. Saleh Al-Jasser reiterated the importance of resources to tackle the road safety crisis. He emphasized that Saudi Arabia is providing financial support for road infrastructure and education in other countries.

11. Hon. Mr. Felix Tapiwa Mhona thanked the Special Envoy for the support on road safety in Zimbabwe. The Minister underscored that road safety cannot be achieved from a single source of funding and emphasized limitations by sanctions imposed on Zimbabwe. He called for a holistic approach as a team.

12. H.E. Mr. Mark Harbers shared actions taken by the Netherlands, such as regulation, vehicle safety and cycling. The Netherlands have developed a safe system approach focusing on safe infrastructure, safe vehicles and safe behaviour, including guidelines for all road authorities. With regard to vehicle safety, the Netherlands' Vehicle Authority regularly receives international delegations and organizes workshop to exchange knowledge on vehicle safety. The Netherlands also participates in international fora on vehicle safety and regulation to improve road safety. The Netherlands further have experience with developing safe

infrastructure and policies for active mobility. The Minister highlighted the Dutch Cycling Embassy that is promoting safe active mobility worldwide and a recent initiative with Belgium and Luxembourg called ACTIVE. The aim is to train 10,000 experts over the next 10 years, with a specific focus on low and middle-income countries to promote cycling policies and active mobility worldwide.

13. Lastly, the moderator introduced Mr. Jonas Bjelvenstam, Director-General of the Swedish Transport Agency, to share Sweden's leadership on vision zero and how we can align traditional models and projects into a global framework. Mr. Bjelvenstam started by emphasizing the importance of road safety in Sweden. In 1997, the Swedish Parliament decided that vision zero should be the foundation for Sweden's work related to road safety. Mr. Bjelvenstam highlighted the importance of access to data and statistics to provide us with tools to develop road safety. Sweden has developed a platform that includes data on fatalities and injuries related to road traffic accidents, which makes it possible to prioritize and implement fact-based measures and see the effects of such measures. Mr. Bjelvenstam emphasized the importance of knowledge sharing as an essential point to improve road safety and noted that Sweden is running the Vision Zero Academy as part of Sweden's efforts to share knowledge about vision zero. He also highlighted the initiative 'Road Safety Experts without Borders' by the UN Road Safety Fund and the importance of collaborating with the private sector and NGOs.

IV. Closing remarks

14. Ms. Doherty closed the session by thanking the panellists for their participation and for sharing their experience and good practices and for emphasizing the importance of resources and education to the public. Ms. Doherty closed the panel by summarizing the key takeaways and emphasized the need for global partnerships, cooperation and collaboration, as well as the importance of good data and science-based regulations.

Annexe III

Rapport de la réunion des chefs de délégation des pays du Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale

1. Lors de leur sommet du 24 novembre 2024 à Bakou (Azerbaïdjan), les Présidents des États participants au Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale (SPECA) ont adopté la Feuille de route du SPECA pour la numérisation des données multimodales et l'échange de documents conformes aux normes et instruments juridiques des Nations Unies le long du corridor transcaspien. La CEE a contribué à l'élaboration de cette Feuille de route.

2. La quatre-vingt-sixième session annuelle du CTI a été l'occasion de progresser dans la discussion sur la mise en œuvre de la Feuille de route. Le Tadjikistan, qui préside le SPECA en 2024, a convié les chefs de délégation des États membres du Programme à une réunion sur l'application de la Feuille de route à l'occasion de cette quatre-vingt-sixième session du CTI, le 21 février 2024 à Genève. M^{me} Shoista Saidmurodzoda, Vice-Ministre des Transports du Tadjikistan, a présidé la réunion au nom de la présidence du SPECA. Un représentant de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) a également assisté à la réunion.

3. M. Dmitry Maryasin, Secrétaire exécutif adjoint de la CEE, a ouvert la réunion en remerciant l'Azerbaïdjan d'avoir amené le SPECA à franchir un nouveau palier en 2023 et s'est dit convaincu que le Tadjikistan poursuivrait dans cette voie en 2024. Il a insisté sur trois points :

- Les modalités d'établissement de la liaison entre la numérisation du corridor et les accords existants sont à discuter entre les pays ;
- Il importe de rattacher les travaux sur les corridors entrepris dans le cadre du SPECA à d'autres plateformes, telles que le Portail mondial de l'UE ;
- D'importantes ressources et des actions de renforcement des capacités sont indispensables. Les pays du SPECA doivent finaliser dans les meilleurs délais leurs observations relatives au mandat du Fonds du Programme spécial.

4. Azhar Dzhaïmurzina, Chef de section au département des transports de la CESAP, a indiqué que son organisation était engagée dans la dématérialisation des procédures de transport. La coopération à l'échelon sous-régional et avec la CEE sont indispensables pour connecter les différentes régions du monde, y compris dans le domaine de la dématérialisation des procédures de transport.

5. M. Nenad Nikolić, Conseiller régional de la Division des transports durables de la CEE, a présenté les travaux sur la connexion des États membres du SPECA avec eTIR International et sur le Groupe d'experts de la mise en œuvre de l'eCMR. Puis il a informé les participants des derniers développements en matière de législation ferroviaire unifiée, souligné les avantages d'une implication plus poussée des États membres du SPECA dans le Groupe de travail chargé des transports et a précisé les objectifs du Comité de coordination pour le développement du corridor transcaspien et du corridor Almaty-Téhéran-Istanbul.

6. M. Mario Apostolov, Conseiller régional de la Division du commerce et de la coopération économique de la CEE, a présenté les travaux relatifs à l'application de l'ensemble de normes du Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) pour la numérisation des données multimodales et l'échange de documents dans le corridor transcaspien, un projet pilote mené avec la Commission intergouvernementale du couloir Europe-Caucase-Asie (TRACECA) sur la numérisation des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises/Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer (CIM/SMGS) conformément aux normes du CEFACT-ONU. M. Apostolov a souligné le problème de la fragmentation des efforts de dématérialisation dans la chaîne d'approvisionnement et la solution d'une chaîne d'information multimodale

transparente basée sur les normes de l'ONU, garantissant l'interopérabilité entre les moyens de transport, les documents, les régimes juridiques et les secteurs de la chaîne d'approvisionnement.

7. Après les remarques introductives, un tour de table des chefs de délégations des pays SPECA présents a eu lieu.

8. M^{me} Shoista Saidmurodzoda, Vice-Ministre des transports du Tadjikistan, a évoqué le caractère prioritaire de l'intensification de la coopération commerciale et économique entre les pays de la région du SPECA et le renforcement des capacités pour les secteurs public et privé indispensable pour mettre en œuvre la Feuille de route. Elle a fait savoir que le gouvernement de son pays avait approuvé le Programme national cible pour le développement du secteur des transports 2011-2025, censé transformer le Tadjikistan en un pays de transit tout en minimisant l'impact négatif du transport sur l'environnement et la santé humaine. Cette initiative servira de base à la promotion d'un commerce durable, de la croissance économique et du développement durable du transport multimodal et du transit entre les pays d'Asie centrale. M^{me} Saidmurodzoda a également informé les participants des efforts de son pays pour dématérialiser le système de transport du pays, soulignant que les pays d'Europe et d'Asie centrale peuvent utiliser des plateformes transfrontalières en ligne de gestion logistique pour échanger des informations de façon dématérialisée et améliorer l'efficacité aux points de contrôle grâce à des systèmes de paiement automatisés. La Vice-Ministre a souligné que le Tadjikistan s'intéressait vivement aux énergies propres dans les transports et prévoyait de parvenir à des émissions de CO₂ nulles d'ici à 2037. Pour développer les transports entre l'Asie centrale et l'Europe, le Tadjikistan a en outre appelé les institutions financières internationales et les partenaires de développement à investir dans :

- La création de centres intégrés d'information, de logistique et de transport dans les pays d'Asie centrale et d'Europe ;
- La création de centres de transport et de logistique sur le territoire de la République du Tadjikistan ;
- La création d'infrastructures intégrées de maintenance et de réparation de modes de transport respectueux de l'environnement ;
- La simplification du processus de transport et de transit par voie terrestre ; et
- L'introduction et l'utilisation de technologies innovantes, y compris la dématérialisation du processus de transport terrestre.

9. M. Bakhtiyar Mammadov, Directeur adjoint de l'administration du Ministère du développement numérique et des transports de la République d'Azerbaïdjan, a constaté la multiplicité des services responsables de la dématérialisation tout au long des chaînes de transport, et l'indispensable coopération avec les pouvoirs publics pour coordonner les administrations nationales et les entreprises. M. Galib Israfilov, Ambassadeur de l'Azerbaïdjan auprès de l'Office des Nations Unies à Genève, a précisé qu'il convenait de se concentrer sur l'application pratique des éléments de la Feuille de route et a invité la CEE à préciser ce qu'il y avait lieu de faire au niveau politique.

10. M. Altay Ali, Président de la Commission des transports automobiles et du contrôle des transports de la République du Kazakhstan, a indiqué que son pays était partie à 11 conventions multilatérales. En sa qualité de Président du Groupe de travail du SPECA sur le transport durable, les opérations de transit et l'interconnexion des réseaux de transport, il a précisé que le Kazakhstan était décidé à participer activement à la mise en œuvre de la Feuille de route et qu'il attendait avec impatience une interaction constructive avec toutes les parties intéressées. Il a fait savoir que le Kazakhstan travaillait à la dématérialisation des échanges de formulaires d'autorisation bilatérale d'entrée ou de sortie, et qu'il avait conclu des accords intergouvernementaux relatifs au transport routier avec 42 pays d'Europe et d'Asie. La quasi-totalité du transport routier avec les pays partenaires s'effectuait sur la base d'autorisations, avec plus de 250 000 formulaires échangés chaque année sur une base paritaire, d'où un fardeau bureaucratique et environnemental supplémentaire. M. Ali a souligné qu'à cet égard, l'un des domaines de coopération dans le cadre de la mise en œuvre de la Feuille de route pourrait être l'examen des questions liées à la transition vers un format électronique des formulaires.

11. M. Aidarbek Samykbaev, Chef du département de la politique douanière du Ministère de l'économie et du commerce du Kirghizistan, a souligné l'attachement de son pays au développement du corridor de transport est-ouest, y compris le corridor transcaspien. La République kirghize entend faciliter les échanges et a décidé à cet effet de dématérialiser les processus douaniers et de simplifier les procédures administratives aux frontières pour accélérer les transports et développer le potentiel de transit du pays. Un projet pilote a été mis en œuvre pour l'application de la procédure e-TIR au point de passage de la frontière avec la République d'Ouzbékistan. M. Samykbaev a souligné que l'un des volets de la dématérialisation consistait à mettre en place un système de gestion électronique des files d'attente – le projet « Système électronique de gestion des flux de camions aux postes de contrôle frontaliers (exportation) – File d'attente électronique », qui est l'une des priorités stratégiques définies par le Concept de développement des services douaniers de la République kirghize pour 2022-2024. Pour mettre en œuvre la Feuille de route, la République kirghize a proposé :

- L'organisation par la CEE d'ateliers de renforcement des capacités, avec une implication plus étroite de représentants des autorités économiques et douanières des pays de la région du SPECA ; et
- L'élaboration d'un plan d'action par étapes destiné à mettre en œuvre les activités prioritaires de la Feuille de route pour la dématérialisation des données multimodales et de l'échange de documents le long du corridor transcaspien, y compris l'application des normes du CEFACT.

Pour finir, l'Ambassadeur de la République kirghize a soutenu la proposition formulée par son homologue azerbaïdjanais : l'important était que les pays concentrent leurs efforts sur l'application pratique de la Feuille de route et qu'ils bénéficient du soutien de la CEE en matière de dématérialisation.

12. M. Annadurdy Kosayev, Président de l'Agence turkmène « Türkmendeşizderýaýollary » a exprimé le plein soutien de son gouvernement à la mise en application de la Feuille de route. Il a fait état de l'adoption et de la mise en œuvre en toute cohérence du Concept pour le développement de l'économie numérique au Turkménistan pour 2019-2025 et du Programme d'État pour le développement de l'économie numérique au Turkménistan pour 2021-2025. Ces documents prévoyaient des améliorations en matière d'éducation et de santé numériques, la formation des personnels ainsi que le déploiement progressif de services numériques sur un portail unique de services publics. M. Kosayev a relevé l'accord conclu entre les ports de la Caspienne pour échanger des informations et introduire le système d'échange électronique de données Terminal Operation System (TOS). Il a souligné qu'en 2018, un accord sur l'échange automatisé de données avait été conclu entre le port maritime international de Turkmenbashi et celui de Bakou. Un système électronique de réception des marchandises a été mis en place et l'adhésion à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL) est en cours. M. Kosayev a proposé d'organiser une réunion de travail au niveau des experts en mars 2024, dans le but de recenser les aspects les plus problématiques et les lacunes en termes de synchronisation des parties concernées, de répertorier les actions pratiques requises pour mettre en œuvre les dispositions de la Feuille de route et établir le lien avec le SPECA, le portail mondial de l'UE et le Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale, de recenser les besoins et priorités des divers pays concernés, et d'étudier les expériences et la pratique des pays de l'UE et de la Chine.

13. M. Askar Mirsaidov, Représentant permanent par intérim de la République d'Ouzbékistan auprès de l'Office des Nations Unies à Genève, a proposé d'associer le groupe administratif du Forum mondial des questions douanières intéressant les transports, notamment la facilitation du passage des frontières (WP.30) aux travaux sur la mise en œuvre de la Feuille de route. Il a également évoqué le 11^e Forum Asie-Pacifique sur la facilitation des échanges qui s'est tenu du 1^{er} au 5 avril 2024 à Samarkand, au cours duquel la CEE a organisé un événement sur la mise en œuvre de la Feuille de route et l'application des normes du CEFACT pour la dématérialisation des données multimodales et l'échange de documents.

14. L'Azerbaïdjan et le Tadjikistan ont proposé d'impliquer le secteur privé dans les travaux de mise en application de la Feuille de route. Il a été constaté que les données échangées étaient collectées auprès d'opérateurs commerciaux et qu'il était par ailleurs nécessaire d'associer les autorités douanières et celles chargées du contrôle du fret à la frontière.

15. Il a été conclu que l'adoption de la Feuille de route devait être suivie d'une proposition de la CEE, d'un plan d'action et d'un calendrier de mise en œuvre. Les représentants des pays participants étaient prêts à faire avancer cette mise en œuvre au niveau politique et les activités de renforcement des capacités prévues étaient judicieuses, mais il serait bon d'organiser des réunions régulières sur des questions spécifiques, avec l'intervention d'experts et de responsables politiques. La nécessité d'impliquer le secteur privé dans la mise en œuvre de la Feuille de route a également été soulignée.

Annexe IV

[Anglais seulement]

Report of the Side Event Roundtable on "Towards Sustainable Transportation: Best Practices, Challenges and Solutions"

I. Introduction

1. The side event roundtable took place at the Palais des Nations in Geneva on 22 February 2024 from 13:15 to 14:30 in the margins of the eighty-sixth annual session of the Inland Transport Committee (ITC). It was jointly organized by the Permanent Mission of Turkmenistan to the United Nations Office at Geneva and the United Nations Economic Commission for Europe (ECE). The side event discussed the role of transport in sustainable development and provided a forum for the exchange of knowledge, experiences and best practices on making transport more sustainable.

II. Opening

2. H.E. Mr. Vepa Hajiyeu, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary and Permanent Representative of Turkmenistan, who moderated the event, opened the roundtable by thanking ECE and welcoming the panellists. The Ambassador noted that the transport sector is a backbone element of the economy of all states. Without its improvement, modernization and the introduction of advanced technologies, progressive economic growth, improvement of people's welfare and the implementation of the Sustainable Development Goals will be difficult to achieve. The Ambassador highlighted the importance of coordinated and responsible approaches to the strategy of global transport development on the basis of equality, mutual respect, multilateral benefit, consideration and balance of interests. He emphasized Turkmenistan's commitment to international cooperation in the transport sector and highlighted the adoption by the General Assembly of six transport resolutions initiated by Turkmenistan, the most recent being the UN Resolution on World Sustainable Transport Day (A/RES/77/286). The Ambassador concluded by inviting panellists to share interesting proposals, useful ideas and assessments on sustainable transport.

3. H.E. Mr. Dmitry Mariyasin, Deputy Executive Secretary of ECE, joined H.E. Ambassador Hajiyeu in welcoming the panellists and participants to the side event. He emphasized the vital role transport plays in our everyday lives and that, over the past decades, the passenger and goods transport has constantly and exponentially increased. With transport accounting for about a fifth of global energy-related CO₂ emissions, and inland transport alone accounting for 72 per cent of global transport greenhouse gas emissions in 2019, we are at a pivotal moment to take action towards decarbonization of transport by 2050. The Deputy Executive Secretary highlighted the results of COP 28 and the crucial role of ITC in supporting sustainable transport. Finally, he emphasized the need for collaboration of all stakeholders to achieve sustainable, resilient, safe, affordable, and accessible transport systems.

III. Panel Discussion

4. The panel discussion was moderated by H.E. Mr. Vepa Hajiyeu.
5. Statements were made by:
 - H.E. Mr. Annadurdy Kosayev, Chairman of the Agency "Türkmendeňizderýaýollary"

- H.E. Mr. Daryoush Amani, Deputy Minister of Transport of the Islamic Republic of Iran, President of the Road Maintenance and Transportation Organization (RMTO)
- H.E. Ms. Shoista Saidmurodzoda, Deputy Minister of Transport of Tajikistan
- Mr. Umberto De Pretto, Secretary General of the International Road Transport Union (IRU)
- Mr. Yuwei Li, Director of the Sustainable Transport Division, ECE
- H.E. Mrs. Lotte Knudsen, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary, Head of the EU Delegation to UNOG

6. H.E. Mr. Annadurdy Kosayev emphasized the vital role of sustainable transport systems in fostering environmental, social, and economic sustainability within the communities they serve. He stressed that it is crucial to weigh the benefits of increased mobility against the social, economic, and environmental costs associated with transportation systems. The Chairman highlighted Turkmenistan's engagement at the forefront of promoting sustainable transport on the global stage and the resulting six UN General Assembly Resolutions on sustainable transport. He emphasized that, given Turkmenistan's geographical position, the country plays a pivotal role in creating and developing vital East-West and North-South corridors. Turkmenistan hosts the largest seaport in the Caspian region, which further enhances its significance in international trade and connectivity. Mr. Kosayev ended by highlighting Turkmenistan's vision of enhanced collaboration with European organizations in the maritime transport sector, enhancing its global reach and impact for decarbonization.

7. H.E. Mr. Daryoush Amani expressed his gratitude to Turkmenistan for organizing the event and underscored the key role Turkmenistan plays for Iran's cooperation with neighbouring countries in transport partnerships as its gateway to Central Asia. The Deputy Minister emphasized Iran's efforts towards successful, prosperous, and promising future for sustainable transport by highlighting the Joint-venture project with India. A video was shown of Chabahar Port, a symbol of collaboration between India and Iran for mutual prosperity along with Central Asian countries. In 2016, India, Iran and Afghanistan joined hands to create an international transit corridor, giving rise to Chabahar Port which manages 8.5 million tons of goods annually. The video concluded by highlighting Iran's determination towards connected transport systems in collaboration with neighbouring countries, particularly with India.

8. H.E. Ms. Shoista Saidmurodzoda, Deputy Minister of Transport of Tajikistan, highlighted the importance of adaptation measures to effectively counter the negative consequences of climate change and emphasized the importance of interregional cooperation in the transport and logistics sector. The Deputy Minister noted that Tajikistan highly appreciates Turkmenistan's initiatives such as the "Sustainable Transport Corridors" project and highlighted that Tajikistan aims to leverage its transit potential given its geographical location within the framework of international programs for regional economic cooperation. Tajikistan has been paying great attention to the development of multimodal transport corridors connecting the countries of the region with Europe and access to seaports in collaboration with Turkmenistan, Iran, Türkiye and Europe. The Deputy Minister invited development partners and international financial institutions to consider the possibility of financing a project related to the transport and logistics industry and concluded her speech by emphasizing Tajikistan's determination to create synergy for the trans-European transport network and contribute to effective movement of people and mobility across borders.

9. H.E. Mr. De Pretto opened his remarks by highlighting the need for drivers to be trained for both eco-friendly and safe driving practices. He emphasized that 85 per cent of accidents are caused by human error, not by road infrastructure, making driver training essential for safe road transport. Mr. De Pretto emphasized that the digitalization of border processes requires collaboration across all agencies to share data effectively. He noted that UN instruments can expedite border processes by significantly reducing delays. Mr. De Pretto concluded by noting the importance of considering UN instruments and collaborate

with ITC, including on the implementation of the new ITC Strategy on Reducing Greenhouse Gas Emissions from Inland Transport.

10. Mr. Yuwei Li expressed gratitude to the government of Turkmenistan for organizing a significant high-level event in the context of the ITC. He acknowledged Turkmenistan's leadership on a global level, citing Turkmenistan's sponsorship of several UN General Assembly resolutions on transport, including inter-modal transport. Director Li noted that addressing the definition of sustainable transport contains three dimensions: Economic, social, and environmental. Economically, transport should offer efficient, convenient, and affordable services, including infrastructure. Challenges include city congestion leading to inefficiency and high transport costs, as well as long truck lines at borders causing delays. Environmentally, vehicle pollution and CO₂ emissions impact climate change. Socially, over 1.5 million road deaths annually highlight the sector's responsibility for road safety. Integrating all three aspects of sustainable transition in the transport sector, ECE has taken a holistic approach for decarbonization of the transport sector.

11. H.E. Mrs. Lotte Knudsen emphasized that there is still a lot to be done on the development of transport infrastructure. The EU delegation to the United Nations Office of Geneva is eager to enhance the corridors between Europe and Asia to facilitate more sustainable modes. The Ambassador noted the geopolitical situation and underlined the need to accelerate the process of diversification of transport corridors. She noted that there has already been a massive increase in the volume in recent years, but that there is a lot more potential. The Ambassador highlighted the EU proposal of a network of trans-Caspian connection that will connect central Asian countries better with Europe and shared information on a big global gateway investors' forum for central Asian transport connectivity, which identified a number of concrete projects with stakeholders and international financial institutions. Finally, the Ambassador highlighted the importance of the new ITC Strategy for decarbonizing inland transport.

IV. Closing Remarks

12. Ambassador Hajiyev closed the event by expressing his gratitude to all the panellists for their enriching contributions to the side event.

Annexe V

[Anglais seulement]

Statements delivered during the eighty-sixth Annual Session of the Inland Transport Committee for inclusion in the ITC report

I. Agenda item 2

A. Statement by Belgium

The Ambassador and Permanent Representative of Belgium, Mr. Marc Pecsteen de Buytsverwe, made a scheduled intervention following panel I during the high-level segment:

“Madam Chair, Madam Executive Secretary,

I am delivering this statement on behalf of Ukraine, the European Union and its Member States, the United States of America, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, the Republic of Moldova, Georgia, Montenegro, Albania, North Macedonia and Norway.

We recognize the urgency and importance of taking action on climate change and the destabilizing effect of global warming to natural systems and decarbonization of inland transport must be one of the element of such action.

At the same time, in a few days, on 24th February we will mark two years since Russia launched its full-scale invasion of Ukraine.

It is important to remind that the United Nations Economic Commission for Europe adopted during its latest biennial meeting on 18-19 April 2023 Resolution ECE/2023/L.1/Rev.1 regarding the Economic and Social Effects of Russia’s Aggression Against Ukraine.

In the face of continued Russian attacks against Ukraine’s civil and critical infrastructure, it is important to recognize their effect also in the area of transport, be it by road, rail or ships. These are precisely the topics that the Inland Transport Committee is supposed to discuss this week.

Therefore, we reiterate our resolute condemnation of Russia’s war of aggression against Ukraine, which constitutes a manifest violation of the UN Charter, and reaffirm our unwavering support for Ukraine’s independence, sovereignty and territorial integrity within its internationally recognised borders and its inherent right of self-defence against the Russian aggression.

We demand the Russian Federation immediately, completely and unconditionally withdraw all of its military forces from the territory of Ukraine within its internationally recognised borders.

We stand united in the face of Russian aggression. We are steadfast in our unwavering support for Ukraine and its people to succeed. And we will do everything we can to ensure that happens.

I thank you.”

B. Statement by the Russian Federation

The Russian Federation responded to the statements made in the keynote speech of the Secretary of Transportation of the United States of America, Mr. Pete Buttigieg, as well as the Ambassador of Belgium: “Good morning distinguished colleagues, Chairman. The Russian Federation is compelled to use its right to reply in connection with the statement made by the representative of the United States and also the representative of Belgium on

behalf of a group of countries. We regret that these countries used the Forum of a sectoral meeting of the UN to politicize these discussions. Such actions undermine the constructive and professional dialogue we should have on questions under consideration, and these are aimed at creating a confrontational atmosphere and pursuing geopolitical goals, which have nothing to do with our deeply professional forum. We reject the statements that were made, and we recall that the resolution made by Belgium was adopted by a vote contrary to the Rules of Procedure and Terms of Reference of the Commission. To go into arguments about the situation in Ukraine is something we will not do. This issue is not on the agenda of today's event. It is discussed in other fora, including the UN Security Council where there have been explanations provided on multiple occasions. The Russian Federation once again urges everyone to respect the mandate of our forum and to refrain from the politicization of its work and from undermining its work. We will not come back to this topic and in order to try and rebuild bridges in our professional discussions, I would like to say that this morning we have been discussing very important issues, issues which require careful attention, and which have long term implications. In the conditions of the sanctions carried out by certain countries and in the conditions of the disrupted supply chains and the closure of air space, to talk of achieving carbon neutrality in the foreseeable future is extremely ambitious and daring. The very complicated roots for passenger transport and for the transport of cargo are leading to a significant increase in emissions and the pollution of our atmosphere and bans and the lack of equal access to low carbon technologies are leading us backwards and it is undermining the motto of leaving nobody behind. We are having to use old technologies which are also having a negative impact on the environment. The work we have done to decarbonize the economy should take into account the interests and possibilities of all countries, of all parties, and it should also ensure a non-discriminatory approach to new, smart transport solutions. I thank you for your attention.”

C. Statement by Israel

The representative of Israel responded to the speech by Lebanon's Minister, Mr. Ali Hamie: “This forum is gathered here today to discuss vital issues of decarbonization of inland transport, not to suffer attacks of a delegate representing a state controlled by a terror organization seeking to destabilize the whole middle East. A state that uses its transport abilities to transfer bombs and weapons. Since October 7, Hezbollah has fired thousands of rockets at civilians in Northern Israel, causing displacement and large-scale destruction. The state of Israel will continue to respond to the security threats on its borders and take full actions to ensure the safety of its people. In the meantime, Israel would like to suggest that Lebanon takes actions to free itself from the terrorist grip which is causing its economy to spiral out of control and damage the lives of its people instead of acting as a mouthpiece of a terror regime and its state's backers.”

D. Statement by Lebanon

“I would like to thank the ECE for its invitation. My presentation was about the road safety and the road infrastructure in Lebanon. But since we've heard a political statement, for us, Lebanon is a sovereign country within its territory, over ten thousand square kilometres. Israel is an enemy that occupied Lebanon and still occupies land within Lebanon and, as such, the Lebanese government and the Lebanese army and the Lebanese population are defending Lebanon and defending every centimetre of Lebanon. Lebanon is a sovereign state. And as such, Lebanon is a key player in the Middle East, and I just meant to clarify our stance vis-à-vis what has been said by someone. Thank you.”

II. Agenda item 6

A. Statement by Belarus

The delegation of Belarus informed the Committee about the governmental efforts towards road safety. It stressed that over the past fifteen years, there has been a steady decline in road accident rates in Belarus. During that time, the number of deaths as a result of road accidents has decreased by more than three times. Back in 2018, the government developed and approved the respective package of measures “Good Road” on the basis of the global concept “Vision Zero”. To support the efficient implementation of the “Good Road” the annual action plans are being developed and the traffic safety commissions are established at the local (regional) level. Multisectoral expert groups have been also established to analyse specific road accidents with a view to prevent their causes. The Government of Belarus is constantly working on road safety legislation improvement and law enforcement. The Government’s measures have indicated positive changes in the road accident rate structure in Belarus.

III. Agenda item 9

A. Statement by the Russian Federation

The representative of the delegation of the Russian Federation made the following statement regarding the election of officers and other members of the Bureau: “Thank you Madam Chair for giving me the floor. Regarding item 9 of the agenda on the election of the Bureau, I would like to make the following comment: Unfortunately we note that the list presented today cannot be recognized as sufficiently inclusive as it does not reflect all subregions of the pan-European region. This is due in part to the lack of a constructive position from the part of some of the members of the UNECE and the decisions which were not lawful as they went through a vote in violation of the Terms of Reference and the Rules of Procedure of the Commission. Practice has shown that this merely leads to a reduction in the effectiveness of the work and in fact complicates the tasks of the Committee. In line with rule 18(a) and 18(b) of the Rules of Procedure of the ITC, its Bureau must ensure effective and transparent work. In order to prepare the session ahead, it must consult with all members, and it must also achieve an agreement on decisions and recommendations. In this connection, we expect of the Bureau that it works in the interest of all member States of the ITC and furthermore that it provides professional and non-politicized activities for the Committee. In this context we would ask the secretariat to reflect this position in the report of the session. And we would also like to thank the acting Chair for the constructive and productive work. Thank you.”

B. Statement by Belarus

The delegation of Belarus shared the concerns of the Russian Federation regarding the list of candidates for the Bureau for the next two years. It referred to the *Guidelines on procedures and practices for ECE bodies* and in particular of their paragraph 8 and regretted that the list of candidates for the Bureau did not ensure a wide geographical representation of the member States of the region.

IV. Agenda item 10(g)

A. Statement by the Russian Federation

“Good morning, colleagues. First and foremost I would like to thank Ms. de Wit for a very detailed appropriate report on the main activities and trends and economic forecast for the transport sector. It’s not just a think tank but it’s also a group that has been for practically 2 decades determining the priorities and the development of international transport corridors or as the ITC says the Eurasian transport links and it is precisely on the corridors that I would

like to draw your attention. In fact rather on the creation of a coordinating Committee for managing their activities. We know very well that we have the European Union, TRISECA, the Trans-Caspian Corridors, we have ESCAP and the OSJD involved. So we can see from that that these mechanisms are very effective and active in order to create the appropriate conditions for all players, for persons and companies involved in the transport sector. And so I would like to thank the secretariat of the ITC, of the UNECE and the Chair of the Group for the decision adopted in 2023 at the Working Party on Transport Trends and Economics. Like we do for the TMTM, we could create a coordinating Committee. There is one for the Tbilisi-Baku-Kars corridor and there is another corridor that basically which also coincides with the trans-Asiatic rail of the ESCAP and the OSJD these are the key organizations which are involved in the development of that particular transport corridor and that is an issue of great importance for us. I would also like to say that the mechanisms that the ITC has developed are methodologies which allow us to operate in real time and determine what bottle necks we can identify and overcome and remove them. So colleagues, with respect to the proposal made by the Russian Federation at WP.5, we would like this to be reflected in the report of the ITC meeting of this session. It is very important for us, not just for us, because the priority indeed given the increasing volumes of transcontinental transport and the management of cargo flows in connection with the green priorities is a matter of the greatest importance. Thank you.”

B. Statement by Belarus

“Thank you, Madam Chair, for giving me the floor. Belarus would like to support the initiative of the Russian Federation to establish a working group to manage rail corridor OSJD number 1. This is a very appropriate decision. It is necessary very frequently to take quick decisions to resolve various issues and this could specifically become the appropriate platform to address any problems. It would also probably be advisable to establish it for addressing questions relating to development so all together here we should be working on the development of these corridors. Thank you.”

C. Statement by Armenia

“We thank the Chair of the Working Party on Transport Trends and Economics for the presentation of the analytical work carried out by WP.5 in 2023. We took note of the information provided verbatim as well as in the brief overview of activities per cluster contained in the note of the secretariat in the document ECE/TRANS/2024/20 which is certainly of a general nature and not a detailed update. Given the above, Armenia would like to ask to streamline the text to make it more relevant to the information provided to us. For the sake of transparency and true reflection of the facts, we suggest to change the para as follows, which is even on a more positive note as it puts the emphasis on efforts aimed at enhancing the interoperability and facilitation and I will read our proposal: “Considered the information provided by the Working Party on Transport Trends and Economics as per its various clusters of work, including the one on operationalization of existing transport links and encouraged the countries involved to continue their coordination efforts aimed at enhancing the interoperability and facilitation of border crossings enabling fast and seamless transit of goods, and requested that a further progress report be provided at its next session.” Thank you.”

D. Statement by Poland

“Good morning. Regarding the Russian proposal at point 45bis, we would like to mention that in the opinion of Poland currently the situation in the region of Eurasia is not in favour of discussing the development of OSDJ Corridor number 1, therefore we propose to change the word “welcomed” to phrase “took note of”. And we would like to emphasize that at the current stage, Poland will not participate in the discussion about the development of this corridor and establishing its coordination bodies. Thank you.”

E. Statement by the Russian Federation

“Thank you, Madam Chair, for giving us the floor. We can agree with Poland with respect to writing and “took note of” but not on OSDJ corridor number 1. There is a partial overlap, but there is a branching out of the OSJD corridor which isn’t the same as that of the EATL number 1, so I just want to make sure that we are clear about these distinctions. And in my own brief statement earlier I forgot to say that certainly that coordinating council which will be established I hope for EATL number 1 should certainly include structures such as the OSDJ, the Economic Commission for the Asia Pacific Region and ESCAP because this is an area that the Working Party on Transport Trends and Economics is looking at. Thank you.”

V. Agenda item 10(l)

A. Statement by Belarus

Belarus stated that the provisions of the Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR) are fully applied to the international carriage of dangerous goods through the territory of Belarus, the national legislation is harmonized with ADR. Inspections and tests of vehicles are being conducted, relevant personnel are being trained, documents of international standard are being issued in due course. The accession of Belarus to the 1993 Protocol to ADR is under consideration.

VI. Agenda item 10(q)

A. Statement by the Russian Federation

“Dear Madam Chair, currently, the Russian Federation is facing difficulties related to the implementation of the AETR Agreement. The provisions of this agreement provide for the delivery by the Joint Research Center (JRC) of services to contracting countries for the certification of national keys and the assessment of equipment for interoperability. However, despite the signed Memorandum, JRC does not fulfil its obligations. At the regular session of the Group of Experts on AETR held on 19 February, the representative of the European Union did not mention the reasons for JRC ignoring our request for certification of national keys. Also, representatives of the JRC did not give any response. Unfortunately, the AETR Agreement does not work without appropriate technological services. As a result, we are a hostage of the JRC, and we cannot fully ensure the control of the work and rest regime of drivers, which ultimately poses a threat to road safety. We call on the parties to the administrative agreement (UNECE, European Commission services, JRC) to deal with the current situation and fulfil their obligations. We propose that the decisions of the ITC include information from the Russian Federation on the inaction of the JRC, and a call for the need for strict implementation of the provisions of the Memorandum concerning the work of the Joint Research Center in such a way as to ensure its coverage of all Contracting Parties to the AETR on a non-discriminatory basis.”

B. Statement by Belarus

Belarus expressed its serious concerns about the inaction of the Joint Research Centre and its failure to fulfil the commitments under the respective MoU between UNECE and European Commission Services to Belarus as the AETR contracting party and as the UNECE member State. Belarus regretted that its requests to the JRC were ignored, and expressed its hope that they would receive positive consideration. Belarus stressed the importance of strict implementation of the MOU provisions in respect to all AETR contracting parties on an equal basis. Belarus also reminded the Committee of the arbitrary decision of the Bureau of the Group of Experts on AETR, which contradicted the UNECE rules and UN practice, about the cancellation of the 32nd session of the Group of Experts on AETR scheduled for June 2023.

C. Statement by the European Union

“Thank you very much, Miss Chair and good afternoon to all. From the European Union, in particular the European Commission, perspective, we would like to react to the indication that has been given by two delegations in particular and we would like to state that we reject the remarks that have been done regarding the ongoing implementation of the AETR. Indeed, as we have heard at the end of this morning on the report of the Group, we are glad that a solution was found to sign the administrative arrangement and therefore to resume the services to non-EU countries that are parties to the convention. The Commission Services have already clarified in the Expert Group meeting on Monday, that they are analysing the current requests from Russia and Belarus, so this is an ongoing work. In this respect, we think that the indications given in the text of the decision for 61 is reflected well on the current latest developments. Thank you.”

D. Statement by the European Union

The representative of the EU made the following final statement: “Thank you Madam Chair and I also apologize for continuing the discussion at such a late moment on this specific aspect, but I do appreciate also all the points made and the research of a possible solution into this including the involvement of the secretariat of course. The European Commission services do not recognise the statements made by Belarus and the Russian Federation on this topic over the past months. We strongly reject the claims by the Russian Federation and Belarus that the European Commission services are not complying with their obligations under the AETR or the Administrative Arrangement. We reiterate our full commitment to continue participating in the smooth implementation of AETR and to play our part, as has been the case for more than the past decade by providing digital tachograph services to non-EU AETR Contracting Parties, several of which are free-of-charge. The Working Party on Road Transport (SC.1) in October 2022 clearly decided and mandated the Secretariat to sign the tabled Administrative Arrangement. An Administrative Arrangement is currently in place and being implemented by the UNECE secretariat and the European Commission services. So I think this is clear. Again, I am a bit sorry that we have to reiterate several times the positions but on that I do not see the possibility of a compromise. So a text on this agenda item would be acceptable only if it refers to the factual state of play on the implementation of the AETR.”

E. Statement by the Russian Federation

The Russian Federation made the following final statement: “Thank you for your patience, Madam Chair. I just have a few comments. We would like to thank you for your patience in the discussion of this issue. We would also like to thank the representative of the delegation of the European Union because now in his last statement he finally stated through the microphone to the whole Committee that the delegation of the EU does not support the principle that we were discussing here, and this is something that we have asked him to do for several hours. We finally heard it. I think all members of the Committee including countries from other regions not just the pan-European region, have heard very well what was said. So I don’t think this needs any further clarification as is said in English its self-explanatory. We are in favour of working on the basis of consensus so if the Committee cannot reach any other decision today, then on our part we are prepared to adopt the wording in paragraph 61c. And one more question, if I may, to the secretariat. Colleagues from the secretariat: If you could reflect the discussion that we have had here just now in the report, including the position expressed by the delegation of the European Union. Thank you.”

VII. Agenda item 12(b)

A. Statement by the Russian Federation

“Thank you, Madam Chair, for giving me the floor. The Russian Federation would like to state that to talk about the political independence of the organization is inappropriate as a minimum and we can say that based on the presentation. Some of the participants were engaged in the adoption of an unlawful decision. Regardless of the fact of the unlawful nature of this decision, states continue to fully pay their contributions. Moreover, the scientific research now underway does not fully reflect the full picture as it does not take into account the results of all members of the organization and in this connection the Russian Federation once again requests that the decision adopted in 2022 in violation of the present general rules of the Transport Forum be withdrawn.”

B. Statement by Belarus

“Madam Chair thank you for giving us the floor. We would also like to indicate that we align ourselves with the position of the Russian Federation and we would like to emphasize that the International Transport Forum should allow for Belarus and the Russian Federation to participate in all events, not just the virtual ones but the in-person formats as well. As you well understand, during the Covid virus, many meetings took place virtually, but that is not the same as being present physically in person. Thank you.”

Annexe VI

[Anglais seulement]

Report of the ITC Round Table on "Fostering the digital and green transition for inland transport in support of the Sustainable Development Agenda"

I. Introduction

1. The roundtable was scheduled to take place on 23 February 2024 from 15:00 to 18:00 and was opened by Mr. Dmitry Mariyasin, Deputy Executive Secretary, United Nations Economic Commission for Europe (ECE). It was set up to convene member States and international organization experts along with other interested stakeholders to share best practices in the digital and green transition and discuss areas where further work is necessary in the framework of the activities of the Inland Transport Committee (ITC) and its subsidiary bodies.

2. The Deputy Executive Secretary opened the session by noting the importance of the digital and green transition and its relevance for the work of ECE and ITC. He stressed that, while the technology itself is important, what the technology is used for is even more important. In the transport sector, the digital tools we use need to provide solutions for 1) making transport more accessible, 2) creating better economic opportunities, 3) reducing emissions and 4) improving road safety. The Deputy Executive Secretary closed by emphasizing the importance of strong digital foresight elements as part of the discussion and understanding megatrends and the impact of artificial intelligence on the sector, economies and societies.

II. Panel I: The Digital Transition in Freight Movements

3. Panel I was moderated by Francesco Dionori, Chief of Section, Transport Networks and Logistics, Sustainable Transport Division of ECE. Participants exchanged views on how digitalization has influenced the effectiveness and functioning of the international transport system and how it has contributed to sustainability goals.

4. Presentations were made by:

- Ms. Tatiana Rey-Bellet, Director – TIR and Transit, International Road Transport Union (IRU)
- Mr. Stéphane Graber, Director General, International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA)
- Ms. Valentina Ferraro, Technical Attaché, World Customs Organization (WCO)
- Mr. Romain Hubert, Chief of Section, Transport of Dangerous Goods, ECE
- Mr. Pascal Delisle, EU Delegation to the United Nations and other international organizations in Geneva
- Mr. Mario Apostolov, Regional Adviser, Trade Division, ECE

5. Panellists discussed the potential benefits that the digitalization and electrification of trade documents can bring to the multimodal transport system. For instance, the impact of TIR and eTIR on high congestion and traffic and related emissions was highlighted. According to a study conducted by IRU, refrigerator trucks can save up to 1t kg/CO₂ per truck per journey and significantly reduce travel time. The speaker introduced the Green Compact Roadmap with its five pillars and its impact on the reduction of energy consumption, which can amount to a possible reduction of 28%. It was emphasized that a transition to eTIR can further amplify these benefits, as it can significantly contribute to reducing pre-border crossing and documentation processes.

6. Speakers highlighted that SPECA's digitalization roadmap also takes into account CMR and eCMR, and that WCO has implemented the Green Customs Action Plan around its three main pillars: greening Customs administrations, greening trade and innovation. It was emphasized that, while climate change is a risk factor for supply chains and the transport sector, new opportunities for businesses are also emerging. Speakers shared that initiatives are underway on the electronification of documents related to the transport of dangerous goods, which account for 4-5% of all transported goods. It was further highlighted that the EU Regulation on electronic freight transport information (eFTI) allows operators to use electronic means rather than paper documents, not only for road but also rail.

7. Speakers further highlighted the issue of fragmentation in digitization efforts and underscored the importance of creating synergies, while urging that data should be evaluated cautiously. In their presentations, speakers shared roadmaps for further digitalization in the transport sector and expressed excitement about future results.

8. ECE welcomed the discussions and emphasized that the Committee had just adopted the ITC Strategy on Reducing Greenhouse Gas Emissions from Inland Transport, which touches on many of the issues referred to during the panel.

III. Panel II: Digital and Green Mobility

9. Panel II aimed to draw a close link between the digitalization of the transport sector and its green credentials. Due to extensive negotiations during the ITC session and the resulting time constraints, the panel did not take place.
