



## 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

### Table des matières

	<i>Page</i>
I. Présidence .....	4
II. Participation .....	4
III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	5
IV. Débat de haut niveau (points 2 et 3 de l'ordre du jour) .....	5
A. Thème : Prendre des mesures ambitieuses pour le climat – Parvenir à des transports intérieurs décarbonés à l'horizon 2050 (point 2 de l'ordre du jour) .....	5
B. Forum de la sécurité routière du Comité des transports intérieurs (point 3 de l'ordre du jour) .....	5
V. Quatorzième réunion réservée aux représentants des États, avec la participation des Présidents des organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs (points 4 et 5 de l'ordre du jour) .....	6
A. Réunion sur l'adoption de la stratégie du Comité des transports intérieurs sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs, réservée aux représentants des États, avec la participation des Présidents des organes subsidiaires du Comité (point 4 de l'ordre du jour) .....	6
B. 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 (point 5 de l'ordre du jour) .....	7
VI. Questions relatives à la gouvernance et autres questions découlant des activités de la Commission économique pour l'Europe, du Conseil économique et social et d'autres organes et conférences des Nations Unies (point 6 de l'ordre du jour) .....	8
VII. Questions relatives à la gouvernance et décisions essentielles pour la poursuite des travaux du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires (point 7 de l'ordre du jour) .....	9
A. Décisions relatives aux organes subsidiaires et à la structure du Comité des transports intérieurs .....	9



B.	Résultats des réunions du Bureau du Comité des transports intérieurs.....	9
VIII.	Questions relatives aux programmes (point 8 de l'ordre du jour).....	10
A.	Programme de travail pour 2024 et recommandations concernant les éléments essentiels du programme de travail pour 2026.....	10
B.	Plan-programme pour 2025 .....	10
C.	Liste des publications prévues en 2025 .....	10
D.	Calendrier des réunions prévues en 2024 .....	10
IX.	Composition du Bureau et élection de ses membres pour les sessions du Comité des transports intérieurs prévues en 2025 et 2026 (point 9 de l'ordre du jour).....	10
X.	Questions stratégiques de nature horizontale et transversale ou d'ordre réglementaire (point 10 de l'ordre du jour).....	11
A.	État de l'adhésion aux conventions et accords internationaux des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs.....	11
B.	Application des conventions et accords internationaux des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs (déclarations des représentants).....	11
C.	Défis et nouvelles tendances dans le domaine des transports intérieurs dans différentes régions (déclarations des représentants) .....	12
D.	Technologies de l'information, informatisation et systèmes de transport intelligents.....	12
E.	Environnement, changements climatiques et transports .....	14
1.	Suite donnée par le Comité des transports intérieurs au Programme de développement durable à l'horizon 2030.....	14
2.	Action du Comité des transports intérieurs dans le domaine de l'adaptation aux changements climatiques et de l'atténuation de leurs effets .....	14
3.	Transports durables et environnement.....	15
4.	Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement.....	15
F.	Sûreté des transports intérieurs .....	15
G.	Travaux analytiques dans le domaine des transports .....	16
H.	Activités de renforcement des capacités des pays de programme des Nations Unies faisant partie de la région de la Commission économique pour l'Europe.....	18
I.	Appui aux pays sans littoral : Programme d'action de Vienne .....	18
J.	Sécurité routière.....	19
K.	Harmonisation des Règlements concernant les véhicules.....	19
L.	Transport des marchandises dangereuses .....	21
M.	Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière.....	22
N.	Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière.....	22
O.	Renforcement des mesures de facilitation du franchissement des frontières (Convention TIR, projet eTIR, Convention sur l'harmonisation et autres mesures de facilitation du franchissement des frontières et du transit douanier).....	22
P.	Transport des denrées périssables.....	23
Q.	Transport routier .....	24
R.	Transport ferroviaire .....	25
S.	Transport intermodal et logistique .....	26
T.	Activités se rapportant aux projets, projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud et projet de chemin de fer transeuropéen .....	27

U.	Transport par voie navigable .....	27
V.	Données et statistiques relatives aux transports .....	27
W.	Projet de rapport annuel sur les activités menées en 2023 par les organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs.....	28
XI.	Approbation des rapports des organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs (point 11 de l'ordre du jour).....	28
XII.	Partenariats et activités d'autres organisations, programmes et projets intéressant le Comité des transports intérieurs (point 12 de l'ordre du jour).....	29
A.	Évolution des transports dans l'Union européenne.....	29
B.	Faits nouveaux relatifs aux travaux du Forum international des transports.....	29
C.	Activités d'autres organisations, programmes et projets intéressant le Comité.....	29
D.	Dialogue avec les commissions régionales de l'ONU sur les activités en cours relatives aux transports intérieurs.....	29
XIII.	Questions diverses. Dates de la session suivante (point 13 de l'ordre du jour).....	30
XIV.	Adoption de la liste des principales décisions prises par le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingt-sixième session (point 14 de l'ordre du jour) .....	30
XV.	Table ronde du Comité des transports intérieurs sur les quatre plateformes de sa Stratégie à l'horizon 2030 : Favoriser la transition verte et numérique des transports intérieurs à l'appui du Programme de développement durable à l'horizon 2030 (point 15 de l'ordre du jour).....	30
<b>Annexes</b>		
I.	Stratégie du Comité des transports intérieurs sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs.....	31
II.	Déclaration de haut niveau en faveur de l'adoption de la stratégie du Comité des transports intérieurs sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs .....	47
III.	Liste de pays ayant approuvé la déclaration de haut niveau en faveur de l'adoption de la stratégie du CTI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs au 23 février 2024.....	48
IV.	Note de la présidence sur la quatorzième réunion réservée aux représentants des États avec la participation des Présidents des organes subsidiaires du Comité.....	49

## I. Présidence

1. Le Comité des transports intérieurs (ci-après « le CTI » ou « le Comité ») a tenu sa quatre-vingt-sixième session du 20 au 23 février 2024 à Genève, sous la présidence de M<sup>me</sup> Meesters (Pays-Bas).

## II. Participation

2. Ont participé à la session des représentants des pays membres de la CEE suivants : Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Canada, Chypre, Croatie, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Israël, Italie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lettonie, Lituanie, Macédoine du Nord, Malte, Ouzbékistan, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Suède, Suisse, Tadjikistan, Türkiye, Turkménistan et Ukraine.

3. Des représentants des pays ci-après ont assisté à la session au titre de l'article b) du mandat du Comité : Angola, Arabie saoudite, Bahamas, Cameroun, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, El Salvador, Émirats arabes unis, Fidji, Inde, Iran (République islamique d'), Iraq, Japon, Kenya, Liban, Madagascar, Maroc, Mauritanie, Namibie, Népal, Nigéria, Pakistan, Pérou, République arabe syrienne, République de Corée, République démocratique populaire lao, République du Congo, République-Unie de Tanzanie, Sénégal, Sierra Leone, Soudan, Togo, Tunisie et Zimbabwe.

4. L'Union européenne (UE) était représentée.

5. Des représentants des entités ou institutions spécialisées des Nations Unies et des organisations apparentées ci-après ont participé à la session : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), Organisation internationale du Travail (OIT), Organisation maritime internationale (OMI), Programme des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-Habitat), secrétariat de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et Union internationale des télécommunications (UIT). L'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière était aussi présent. Le projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) et le projet de chemin de fer transeuropéen (TER) étaient également représentés. Des représentants des commissions régionales de l'ONU ci-après ont participé à la session : Commission économique pour l'Afrique (CEA), Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC), Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO).

6. Des représentants des organisations intergouvernementales ci-après ont pris part à la session : Assemblée parlementaire de la coopération économique de la mer Noire (PABSEC), Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), Commission économique eurasienne, Équipe nationale iranienne d'invention et d'innovation, Forum international des transports (FIT), Organisation de coopération économique (OCE), Organisation de coopération économique de la mer Noire (OCEMN), Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), Organisation mondiale des douanes (OMD) et Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE).

7. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées : Confederation of the European Bicycle Industry (CONEBI), International Coordinating Council on Trans-Eurasian Transportation (CCTT), International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA), International Motorcycle Manufacturers Association (IMMA), International Motor Vehicle Inspection Committee (CITA), International Organization of Automobile Manufacturers (OICA), International Road Federation (IRF), JSCo « Russian Railways », National Association of Automobile and Urban Passenger Transport Enterprises, Programme international d'évaluation des routes (iRAP), Ukrainian Logistics Alliance (ULA), Union internationale des chemins de fer (UIC), Union internationale des transports publics (UITP), Union internationale des transports routiers (IRU) et World Bicycle Industry Association (WBIA).

8. À l'invitation du secrétariat, les représentants des entités ci-après ont également assisté à la session : Chambre de commerce et d'industrie de la Serbie et DEKRA.

### III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

*Document(s) :* ECE/TRANS/343 et Add.1

9. Le Comité a adopté l'ordre du jour provisoire (ECE/TRANS/343 et Add.1).

### IV. Débat de haut niveau (points 2 et 3 de l'ordre du jour)

#### A. Thème : Prendre des mesures ambitieuses pour le climat – Parvenir à des transports intérieurs décarbonés à l'horizon 2050 (point 2 de l'ordre du jour)

*Document(s) :* ECE/TRANS/2024/1, ECE/TRANS/2024/2, ECE/TRANS/2024/3

10. Compte tenu des recommandations formulées par le CTI et des discussions menées au sein du Bureau, le débat de politique générale était organisé autour du thème « Prendre des mesures ambitieuses pour le climat – Parvenir à des transports intérieurs décarbonés à l'horizon 2050 » (ECE/TRANS/2024/1). Ce débat a été l'occasion d'examiner les politiques, les réglementations et les approches institutionnelles qui devraient être mises en place pour parvenir à des transports intérieurs décarbonés et pour préparer le terrain en vue de l'adoption de la stratégie du Comité sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs, l'objectif, ambitieux, étant de réduire à zéro les émissions nettes provenant des transports intérieurs à l'échelle mondiale à l'horizon 2050. Trois tables rondes ont été organisées sur les questions suivantes :

a) Perspectives nationales et ambitions politiques visant à décarboner les transports intérieurs à l'horizon 2050 ;

b) 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 ;

c) Coopération internationale, appui intergouvernemental et partenariats au service de l'action climatique.

11. La séance s'est conclue par l'annonce de la stratégie du CTI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs (ECE/TRANS/2024/3) et de la déclaration de haut niveau en faveur de l'adoption de cette stratégie (ECE/TRANS/2024/2). Le Comité a entériné ladite déclaration, telle qu'elle figurait dans le document ECE/TRANS/2024/2 (voir annexe II du présent rapport). On trouvera à l'annexe III<sup>1</sup> du présent rapport la liste des ministres et autres chefs de délégation qui ont approuvé la déclaration et à l'annexe I du document ECE/TRANS/344/Add.1 un compte-rendu succinct du débat ministériel.

#### B. Forum de la sécurité routière du Comité des transports intérieurs (point 3 de l'ordre du jour)

*Document(s) :* ECE/TRANS/2024/7, ECE/TRANS/2023/36

12. Malgré l'action énergique que les États Membres de l'ONU avaient menée sans relâche en faveur de la sécurité routière, la communauté internationale n'avait pas pu atteindre la cible fixée pour 2020 dans ce domaine dans le cadre des objectifs de développement durable : loin de chuter, le nombre de décès et de blessures dus à des

<sup>1</sup> Le présent rapport contient la liste des pays ayant approuvé la déclaration, conformément à la pratique établie.

accidents de la route était en hausse à l'échelle mondiale. Face à cette situation, l'Assemblée générale avait adopté, le 31 août 2020, la résolution 74/299 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale et ainsi lancé la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière, fixé de nouveaux objectifs ambitieux et demandé que soit établi un plan d'action pour la deuxième Décennie (2021), qui servirait de guide pour la réalisation des objectifs fixés. Ces deux initiatives soulignaient le rôle unique et primordial que jouaient la CEE et le Comité dans ce domaine.

13. Le Forum de la sécurité routière du Comité avait pour objectif de fournir une plateforme structurée permettant aux principaux partenaires mondiaux de se réunir en vue d'un débat régulier et stratégique sur les progrès réalisés, les défis restant à relever et les mesures à prendre pour garantir le succès de la deuxième Décennie d'action et l'application du Plan d'action mondial y afférent (ECE/TRANS/2023/36). En 2024, il a pris la forme d'une manifestation parallèle de haut niveau organisée le 20 février en marge du débat de haut niveau de la quatre-vingt-sixième session plénière du Comité. On trouvera un rapport succinct à l'annexe II du document ECE/TRANS/344/Add.1.

## V. Quatorzième réunion réservée aux représentants des États, avec la participation des Présidents des organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs (points 4 et 5 de l'ordre du jour)

14. Le Comité **s'est félicité** de l'organisation de la quatorzième réunion réservée aux représentants des gouvernements, à laquelle participaient également les Présidents de ses organes subsidiaires. Il **a décidé** que le résumé du débat prendrait la forme d'une note de la présidence qui, après approbation par les participants à la Réunion, serait jointe en annexe à son rapport (annexe IV).

### A. Réunion sur l'adoption de la stratégie du Comité des transports intérieurs sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs, réservée aux représentants des États, avec la participation des Présidents des organes subsidiaires du Comité (point 4 de l'ordre du jour)

*Document(s) :* ECE/TRANS/2024/3, ECE/TRANS/2024/4, ECE/TRANS/2024/5, ECE/TRANS/2024/6

15. Le Comité **a adopté** la Stratégie sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs, **a recommandé d'appuyer, en sa qualité de plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs**, la réalisation de l'objectif ambitieux qui y était énoncé, à savoir de réduire à zéro les émissions nettes de gaz à effet de serre provenant des transports intérieurs à l'horizon 2050, et **a décidé** ce qui suivait :

- Il **a prié** le secrétariat de lui rendre compte de l'exécution de la Stratégie, tous les deux ans, en coopération avec le Bureau et l'ensemble des organes subsidiaires ;
- Son Plan d'action pour le climat (étapes clefs), dont la version initiale figurait à la section V du document ECE/TRANS/2024/3, serait un document évolutif, qu'il reverrait tous les deux ans ;
- Il **a prié** son Bureau de réfléchir régulièrement, en consultation avec le secrétariat et les groupes de travail, à la version initiale du Plan d'action pour le climat au cours de ses réunions et, s'il ressortait de cette réflexion que des modifications devaient y être apportées, de proposer de telles modifications, selon qu'il conviendrait, de sorte que l'exécution du Plan d'action puisse progresser de façon continue ;
- Il **a prié** le secrétariat d'appuyer encore davantage la coordination avec les organes subsidiaires afin que la Stratégie soit exécutée le plus efficacement possible ;

- Il **a prié** le secrétariat de chercher à obtenir des ressources extrabudgétaires pour faciliter l'exécution des volets de la Stratégie qui n'étaient pas pris en compte au titre du budget ordinaire ;
- Certaines délégations ont émis des réserves concernant le recours à « une participation active et passive hybride », mentionné dans la stratégie, aux fins de la prise de décisions.

16. Les Présidents et représentants présents **étaient très favorables** à l'adoption de la Stratégie et ont formulé des observations sur son application. On trouvera de plus amples informations à ce sujet dans la note de la présidence reproduite à l'annexe IV du présent document.

17. S'agissant de la référence faite dans la Stratégie au « Groupe des Sept », certaines délégations ont souligné que ce groupe n'était pas une organisation/une instance intergouvernementale universelle du domaine des transports et que, par conséquent, ses décisions et recommandations ne pouvaient pas servir de base aux travaux du Comité.

18. Le Comité **a en outre prié** ses organes subsidiaires concernés de faire concorder leur programme de travail avec la Stratégie, selon qu'il conviendrait. Enfin, il **a pris note avec intérêt** des documents ECE/TRANS/2024/4, ECE/TRANS/2024/5 et ECE/TRANS/2024/6, qui contenaient des rapports sur les transports intérieurs et les changements climatiques.

## **B. 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 (point 5 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/2024/8, ECE/TRANS/2023/4/Rev.2,  
ECE/TRANS/2024/9

19. Le Comité **s'est félicité** des progrès que ses groupes de travail et lui avaient réalisés au cours de l'année 2023 aux fins de l'exécution de sa Stratégie à l'horizon 2030, dans la droite ligne des décisions prises aux sessions qu'il avait tenues depuis l'adoption de la Stratégie et compte tenu des renseignements figurant dans le document ECE/TRANS/2024/8, et **a invité** ses groupes de travail à actualiser les sections correspondantes de la Stratégie selon qu'il conviendrait, à réfléchir à d'autres modes de présentation des informations et à poursuivre la mise à exécution des étapes suivantes. Il **a également invité** le secrétariat à continuer de suivre l'exécution de la Stratégie, à proposer aux groupes de travail ou à leur Bureau d'ajuster les étapes, selon qu'il conviendrait, et à lui présenter les progrès accomplis, dans un nouveau format, à la session annuelle suivante.

20. Le Comité **a en outre pris note** des dernières informations sur l'état d'avancement de l'harmonisation des règlements intérieurs de ses organes subsidiaires, comme suite à la décision prise à sa quatre-vingt-deuxième session, **s'est dit satisfait** des progrès réalisés, **a remercié** les groupes de travail qui avaient terminé leur évaluation et lui en avaient rendu compte, **a encouragé tous les groupes de travail et leurs organes subsidiaires à examiner** leur mandat et leurs procédures et, le cas échéant, **à les harmoniser** avec les siens, et **a prié** les groupes de travail et organes subsidiaires n'ayant pas encore eu la possibilité de le faire de l'informer, au plus tard à sa quatre-vingt-septième session plénière, en 2025, de l'état d'avancement de l'alignement de leur mandat.

21. **Notant que** l'année 2023 correspondait au quatrième cycle d'examen du mandat des groupes de travail par leur comité sectoriel de tutelle, conformément aux décisions prises lors de la réforme de 2005 de la CEE et aux directives aux fins de l'établissement et du fonctionnement de groupes de travail sous l'égide de la CEE (ECE/EX/1) adoptées par la suite, et **prenant en considération** les communications des groupes de travail figurant dans les annexes du document ECE/TRANS/2024/9 ainsi que l'examen et l'analyse présentés dans le document ECE/TRANS/2023/4/Rev.2, le Comité **a prié** le secrétariat d'examiner et d'analyser lesdites communications pour rechercher des moyens supplémentaires de

renforcer les synergies et d'accélérer l'exécution de son mandat et de ceux de ses groupes de travail, et de lui soumettre, pour examen à sa quatre-vingt-septième session, un document portant sur l'examen et l'analyse qui auraient été menés.

## VI. Questions relatives à la gouvernance et autres questions découlant des activités de la Commission économique pour l'Europe, du Conseil économique et social et d'autres organes et conférences des Nations Unies (point 6 de l'ordre du jour)

*Document(s) :* ECE/TRANS/2023/7/Rev.1, E/ECE/1503

22. Le Comité **a été informé** par le secrétariat des questions récentes découlant des activités du Conseil économique et social et d'autres organes et conférences des Nations Unies qui présentaient un intérêt pour lui.

23. Le Comité **a également été informé** par le secrétariat des questions récentes découlant des activités de la Commission qui présentaient un intérêt pour lui, notamment de la poursuite du développement des domaines d'interaction à l'échelle de la CEE, c'est-à-dire de la coordination intersectorielle (horizontale) des axes de travail dans le cadre de la mise en conformité des travaux de la CEE avec les objectifs de développement durable.

24. Le Comité **a en outre été informé** des résultats de la soixante-dixième session de la CEE, notamment en ce qui concernait les décisions qui présentaient un intérêt pour lui et qui le concernaient (notamment les décisions B(70), C(70) et K(70)) (E/ECE/1503).

25. Le Comité **s'est de nouveau déclaré préoccupé** par les progrès limités accomplis à l'échelle mondiale dans la réalisation des cibles des objectifs de développement durable relatives à la sécurité routière.

26. Le Comité **a pris note avec intérêt** des dernières informations sur l'exécution du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 et **s'est dit satisfait** de l'intégration harmonieuse, dans le Plan, des principales conventions des Nations Unies relatives à la sécurité routière relevant de sa compétence, ainsi que de ses Recommandations pour l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière. Il **a prié le secrétariat de continuer à contribuer** à l'exécution du Plan mondial par l'élaboration d'outils facilitant l'évaluation des systèmes nationaux de sécurité routière, grâce auxquels les Parties contractantes aux principales conventions en matière de sécurité routière qui le souhaitent pourraient recenser systématiquement les lacunes et les domaines d'intervention dans leur système national de sécurité routière, et **de lui présenter un rapport de situation** à sa quatre-vingt-septième session plénière.

27. La délégation de l'Italie a demandé des précisions sur le rapport de situation, et le secrétariat lui en a fourni.

28. Le Comité **a aussi reçu des renseignements** au sujet de la version révisée du Plan d'action de la CEE pour la sécurité routière 2023-2030, telle qu'elle figurait dans le document ECE/TRANS/2023/7/Rev.1. **Rappelant** que la précédente version du Plan d'action était arrivée à terme en 2020, soit à la fin de la première Décennie d'action pour la sécurité routière, le Comité **a remercié** le secrétariat d'avoir actualisé le Plan d'action élaboré pour la période 2023-2030, compte tenu des contributions soumises par les groupes de travail concernés, conformément aux décisions prises à sa quatre-vingt-cinquième session.

29. La délégation de l'Italie a formulé des observations sur la version révisée du Plan d'action. Le Comité **a pris note avec intérêt** de cette version, telle qu'elle figurait dans le document ECE/TRANS/2023/7/Rev.1, et **a invité** les groupes de travail concernés n'ayant pas encore eu la possibilité de le faire à soumettre au secrétariat, au cours de l'année 2024, leurs idées et contributions dans les domaines du Plan d'action pertinents au regard de leurs travaux respectifs.

30. La délégation du Bélarus a donné des informations sur les efforts que son Gouvernement déployait pour améliorer la sécurité routière. Le Comité a pris note de la



déclaration, telle que reproduite dans son intégralité à l'annexe V du document ECE/TRANS/344/Add.1.

31. Le Comité **a prié** sa Présidente de souligner, dans son rapport au Comité exécutif, la contribution du pilier « transports » de la CEE à la réalisation des objectifs de développement durable et de soumettre les décisions pertinentes qu'il aurait prises à l'approbation du Comité exécutif.

## VII. Questions relatives à la gouvernance et décisions essentielles pour la poursuite des travaux du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires (point 7 de l'ordre du jour)

### A. Décisions relatives aux organes subsidiaires et à la structure du Comité des transports intérieurs

*Document(s) :* ECE/TRANS/2024/10

32. Le Comité **a adopté** :

a) Le mandat et le règlement intérieur révisés du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), tels qu'ils figuraient à l'annexe I du document ECE/TRANS/2024/10 ;

b) Le mandat révisé et le nouveau règlement intérieur du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6), tels qu'ils figuraient à l'annexe II du document ECE/TRANS/2024/10 ;

c) Le mandat révisé du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15), tel qu'il figurait à l'annexe III du document ECE/TRANS/2024/10 ;

d) Le mandat et le règlement intérieur (art. 1<sup>er</sup> sur la participation) révisés du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30), tels qu'ils figuraient à l'annexe IV du document ECE/TRANS/2024/10.

33. Le Comité **a entériné** :

a) La création d'un groupe d'experts de l'information des voyageurs dans les gares et les nœuds ferroviaires, établi pour une durée de trois ans et chargé de poursuivre les travaux menés avec succès par le Groupe d'experts des nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs, conformément à la recommandation du Groupe de travail des transports par chemin de fer (ECE/TRANS/SC.2/243, par. 45). Il **a aussi adopté** le mandat du groupe, tel qu'il figurait à l'annexe V du document ECE/TRANS/2024/10 ;

b) La demande du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) visant à prolonger jusqu'en juin 2025 le mandat du Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés, figurant aux paragraphes 29 et 30 du document ECE/TRANS/WP.1/185 ;

c) La prolongation du mandat du Groupe d'experts de la mise en œuvre de l'eCMR pour trois sessions par an au maximum, compte tenu des restrictions budgétaires, et trois jours au maximum par session, afin que le Groupe d'experts puisse achever ses travaux et en rendre compte à la 120<sup>e</sup> session du Groupe de travail des transports routiers (SC.1), en octobre 2025.

### B. Résultats des réunions du Bureau du Comité des transports intérieurs

*Document(s) :* ECE/TRANS/2024/11

34. Le Comité **a pris acte** du document ECE/TRANS/2024/11, dans lequel étaient présentés les résultats des réunions tenues par son Bureau en 2023.

## VIII. Questions relatives aux programmes (point 8 de l'ordre du jour)

### A. Programme de travail pour 2024 et recommandations concernant les éléments essentiels du programme de travail pour 2026

*Document(s) :* ECE/TRANS/2024/12 et document informel n° 1

35. Le Comité **a rappelé** que le projet de programme de travail pour 2024 était fondé sur le plan-programme du sous-programme pour 2024 qui avait été adopté par l'Assemblée générale à sa soixante-dix-huitième session, en décembre 2023, dans le cadre du projet de budget-programme de la CEE pour 2024. Il **a adopté** le projet de programme de travail du sous-programme Transports pour 2024 (ECE/TRANS/2024/12) et **a recommandé** au Comité exécutif de l'approuver.

36. Le Comité **a examiné** l'aperçu des éléments clefs du programme de travail 2026 (document informel n° 1).

### B. Plan-programme pour 2025

*Document(s) :* ECE/TRANS/2024/13

37. Le Comité **a examiné** le plan-programme du sous-programme Transports pour 2025 (ECE/TRANS/2024/13), **exprimé son soutien** à ses membres, à ses organes subsidiaires et à l'ensemble des participants au sous-programme pour leur travail efficace et constructif et **souligné qu'il importait de veiller** à ce que les ressources et allocations budgétaires du système des Nations Unies soient octroyées proportionnellement aux très bons résultats du sous-programme et à la demande croissante liée à sa mise en application.

### C. Liste des publications prévues en 2025

*Document(s) :* ECE/TRANS/2024/14

38. Le secrétariat **a informé** le Comité du programme de publications pour 2025. Le Comité **s'est dit favorable** à ce programme, tel qu'il figurait dans le document ECE/TRANS/2024/14, l'**a entériné** et **a recommandé** aux groupes de travail concernés de prendre part à l'établissement des publications, selon qu'il conviendrait.

### D. Calendrier des réunions prévues en 2024

*Document(s) :* ECE/TRANS/2024/15/Rev.1

39. Le Comité **a adopté** la liste des réunions qui seraient organisées en 2024, établie à partir des propositions formulées par ses organes subsidiaires, telle qu'elle figurait dans le document ECE/TRANS/2024/15/Rev.1.

## IX. Composition du Bureau et élection de ses membres pour les sessions du Comité des transports intérieurs prévues en 2025 et 2026 (point 9 de l'ordre du jour)

40. Le Comité **a élu** Hannie Meesters (Pays-Bas) à la présidence, Régis Farret (France), Antonio Erario (Italie), Renata Rychter (Pologne) et Roman Symonenko (Ukraine) à la vice-présidence, et les personnes dont les noms figurent ci-après en tant que membres du Bureau, aux fins de la préparation de ses sessions de 2025 et 2026 : Arne Zielonka (Allemagne), Kristof Schokaert (Belgique), Julie Abraham (États-Unis d'Amérique), Jane Peters (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord) et Eliane Massera (Suisse).

41. La Fédération de Russie et le Bélarus ont fait des déclarations concernant la représentation géographique des membres du Bureau, reproduites dans leur intégralité à l'annexe V du document ECE/TRANS/344/Add.1.

## X. Questions stratégiques de nature horizontale et transversale ou d'ordre réglementaire (point 10 de l'ordre du jour)

### A. État de l'adhésion aux conventions et accords internationaux des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs

*Document(s) :* ECE/TRANS/2024/16

42. En sa qualité d'instance des Nations Unies chargée des transports intérieurs durables, le Comité **s'est penché sur les moyens de renforcer** la gouvernance réglementaire des transports intérieurs au niveau international, compte tenu de son rôle stratégique dans l'appui à la réalisation des objectifs de développement durable à l'horizon 2030 et à l'application de sa Stratégie à l'horizon 2030.

43. À cet égard, le Comité **a souligné qu'il était urgent d'accélérer les adhésions** aux conventions et accords des Nations Unies relatifs aux transports qui relevaient de sa compétence et constituaient le cadre de la gouvernance réglementaire des transports intérieurs sur le plan international, **ainsi que la mise en application** de ces instruments, et **a invité** les pays qui ne l'avaient pas encore fait à adhérer aux conventions et autres instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs et à les appliquer.

44. Lorsqu'il a examiné ces questions, le Comité **a pris note** du document ECE/TRANS/2024/16 sur l'état, en décembre 2023, de l'adhésion aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs qui étaient administrés par lui-même et ses organes subsidiaires.

### B. Application des conventions et accords internationaux des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs (déclarations des représentants)

*Document(s) :* ECE/TRANS/2024/17

45. Le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/2024/17, portant sur les dynamiques régionales en matière d'adhésion aux principaux instruments juridiques relevant du Comité et l'importance de renforcer le suivi de l'application de ces instruments.

46. Les représentants des États Membres de l'ONU qui étaient Parties contractantes aux conventions et accords des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs ont eu l'occasion de faire part des expériences que ces États avaient acquises à l'échelle nationale et régionale, notamment des difficultés qu'ils avaient éprouvées et de leurs besoins particuliers, s'agissant des activités visant à appliquer les conventions auxquelles ils avaient adhéré.

47. Le Comité **a accueilli avec intérêt** les déclarations des États Membres de l'ONU qui étaient Parties contractantes aux conventions et accords des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs sur les expériences qu'ils avaient acquises à l'échelle nationale et régionale, notamment les difficultés qu'ils avaient rencontrées et leurs besoins particuliers, s'agissant des activités visant à appliquer les conventions auxquelles ils avaient adhéré.

48. Le Comité **a estimé** que le renforcement de l'application à l'échelle mondiale était un élément central de sa Stratégie et de sa vision à l'horizon 2030, **s'est félicité** de l'élaboration du document ECE/TRANS/2024/17, dans lequel figuraient un aperçu du suivi des enjeux et des dynamiques en matière d'application ainsi qu'une analyse des tendances et des dynamiques observées à l'échelle régionale en matière d'adhésion aux principaux groupes de conventions et d'accords des Nations Unies sur les transports intérieurs, **a pris note** avec intérêt des lacunes et des besoins en matière de renforcement des capacités recensés dans les déclarations et dans le document et **a invité** les Parties contractantes et les autres États

Membres de l'ONU intéressés à faire part au secrétariat, d'ici le 26 avril 2024, de leurs besoins en matière de renforcement des capacités, de services consultatifs ou d'autres formes d'assistance technique pour l'application des conventions auxquelles ils étaient déjà Parties contractantes, ou, selon les cas, de leur volonté d'en savoir plus sur les conventions auxquelles leur gouvernement pourrait à l'avenir souhaiter adhérer.

49. Le Comité **a** en outre **pris note** des informations concernant les mesures envisageables de suivi de l'application des principales conventions relevant de sa compétence.

### C. Défis et nouvelles tendances dans le domaine des transports intérieurs dans différentes régions (déclarations des représentants)

*Document(s) :* ECE/TRANS/2024/4, ECE/TRANS/2024/5

50. Les représentants des États Membres de l'ONU qui étaient Parties contractantes aux conventions et accords des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs ont eu l'occasion de faire part des difficultés et des nouvelles tendances en matière de transports intérieurs dans leurs régions respectives. Le Comité **a accueilli favorablement** ces déclarations.

51. Le Comité **a pris note** des informations figurant dans le rapport approfondi sur les transports intérieurs et les changements climatiques présenté dans les documents ECE/TRANS/2024/4 et ECE/TRANS/2024/5 et **a souligné** que les initiatives destinées à lutter contre les effets des changements climatiques et à faciliter la transition énergétique des systèmes de transport intérieur devaient être mises en œuvre de façon équilibrée et cohérente, sur la base d'orientations et moyennant l'accès à un large éventail de technologies, dans le respect des principes énoncés dans la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, notamment l'équité, et conformément aux responsabilités communes mais différenciées des pays ainsi qu'à leurs priorités, situation et capacités nationales.

### D. Technologies de l'information, informatisation et systèmes de transport intelligents

*Document(s) :* ECE/TRANS/2024/18/Rev.1, ECE/TRANS/2024/19, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/166

52. Le Comité **s'est souvenu** de la version révisée de la feuille de route 2021-2025 concernant les systèmes de transport intelligents, qui avait été adoptée à sa quatre-vingt-troisième session, et **a pris note** des activités de mise en application de ladite feuille de route menées par tous ses organes subsidiaires (ECE/TRANS/2024/18/Rev.1). En outre, il **a pris note** des activités menées par le groupe de travail informel des systèmes de transport intelligents (groupe STI).

53. Le Comité **a pris note** de l'état d'avancement de l'exécution, par lui-même et ses organes subsidiaires, de la version révisée de la feuille de route concernant les systèmes de transport intelligents, qui avait été adoptée à sa quatre-vingt-troisième session, **a engagé** les groupes de travail à continuer de faire leur possible pour appliquer cette version révisée et **a préconisé** la poursuite des travaux :

- Du SC.1 sur les infrastructures routières intelligentes ;
- Du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) sur la navigation intelligente, les services d'information fluviale et les technologies innovantes mentionnées dans le Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables (SIGNI) ;
- Du WP.1 sur les conditions d'utilisation des véhicules automatisés dans la circulation ;

- De la Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (Réunion commune RID/ADR/ADN) sur l'utilisation de la télématique pour le transport des marchandises dangereuses ;
- Du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) sur l'application du document-cadre sur la sécurité des véhicules automatisés ;
- Du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (WP.29/GRVA) sur la réglementation des véhicules automatisés/autonomes et connectés, ainsi que des échanges relatifs aux définitions et principes généraux liés à l'intelligence artificielle dans le contexte de la sécurité des routes et des véhicules ;

car favoriser la mise en œuvre d'activités réglementaires et autres, telles que des réunions ponctuelles dans les domaines visés par la feuille de route, tout en donnant de la visibilité à ces activités, permettrait de garantir que les systèmes de transport intelligents procurent tous leurs avantages, de façon équitable, en matière de sécurité, de protection de l'environnement, d'efficacité énergétique et de gestion de la circulation.

54. Le Comité **a été informé** des activités menées par ses organes subsidiaires dans les domaines des technologies de l'information et de l'informatisation (ECE/TRANS/2024/19). Il **a pris note** des travaux menés dans ces domaines et a engagé les groupes de travail concernés à intensifier encore ces travaux, si possible, compte tenu de l'importance de ces technologies, qui augmentaient l'efficacité des accords relatifs aux transports. Il **a préconisé** la poursuite des travaux :

- Du SC.1 sur la mise en application du Protocole additionnel à la Convention CMR (eCMR) ;
- Du WP.30 et du Comité de gestion TIR (AC.2) sur le système international eTIR et l'interconnexion avec les systèmes douaniers nationaux ;
- Du WP.30 sur la transformation numérique des conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et commerciaux (1956), en particulier sur la dématérialisation du carnet de passages en douane (eCPD) ;
- De la Commission de contrôle TIR (TIRExB) et du WP.30 sur la Banque de données internationale TIR (ITDB), le portail Web eTIR pour les titulaires de carnets TIR et les applications mobiles pour les agents des douanes et les titulaires de carnets TIR ;
- Liés à l'Observatoire sur l'état du franchissement des frontières en raison de la COVID-19 ;
- Du WP.5 sur l'Observatoire international des infrastructures de transport (OIIT), plateforme Web conçue sur la base d'un système d'information géographique ;
- Du WP.5, à l'aide des données disponibles et du système d'information géographique, sur les conséquences des changements climatiques et l'adaptation des réseaux de transport à ces changements ;
- Du WP.5 sur les indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables (SITCIN) ;

car ces applications et outils concrets mis au point grâce aux technologies de l'information et à l'informatisation contribuaient à assurer l'exécution de sa Stratégie à l'horizon 2030, et plus particulièrement du deuxième pilier relatif aux nouvelles technologies et aux innovations.

## E. Environnement, changements climatiques et transports

### 1. Suite donnée par le Comité des transports intérieurs au Programme de développement durable à l'horizon 2030

*Document(s)* : document informel n° 2

55. Le Comité **a été informé** des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de développement durable, malgré les incidences de la pandémie, et des principaux dispositifs ou des principales initiatives existant à l'échelle mondiale pour le suivi de ces progrès, notamment en ce qui concernait les cibles et indicateurs associés aux objectifs de développement durable (document informel n° 2). Il **a réaffirmé son souhait de renforcer** sa contribution au suivi et à la réalisation des objectifs du Programme 2030, de l'Accord de Paris, du Nouveau Programme pour les villes, du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral et de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) qui concernaient les transports, et **a prié** ses organes subsidiaires d'œuvrer eux aussi dans ce sens.

56. Le Comité **a noté** qu'à la session du printemps 2023 de la Réunion commune RID/ADR/ADN et à la 113<sup>e</sup> session du WP.15, le secrétariat avait présenté un projet de tableau recensant les objectifs de développement durable les plus étroitement alignés sur le RID, l'ADR et l'ADN et sur les travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN, du WP.15 et 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 (Comité de sécurité de l'ADN). Une version révisée de ces informations, tenant compte des observations reçues pendant et après les sessions, était désormais disponible sur le site Web de la CEE afin d'aider les délégations à désigner les objectifs de développement durable visés par leurs propositions lorsqu'elles les soumettaient pour examen à la Réunion commune RID/ADR/ADN, au WP.15 et au Comité de sécurité de l'ADN.

### 2. Action du Comité des transports intérieurs dans le domaine de l'adaptation aux changements climatiques et de l'atténuation de leurs effets

*Document(s)* : ECE/TRANS/2024/3, ECE/TRANS/2024/4, ECE/TRANS/2024/5, ECE/TRANS/2024/6

57. Le Comité **a examiné** les documents ECE/TRANS/2024/4 et ECE/TRANS/2024/5, établis par le secrétariat pour donner directement suite à la demande qu'il avait formulée à sa quatre-vingt-cinquième session plénière, à savoir lui présenter tous les deux ans des rapports de fond sur les changements climatiques et les transports intérieurs, à compter de sa quatre-vingt-sixième session, en 2024. Les délégations ont été invitées à formuler des observations sur les rapports, qui seraient prises en compte dans les versions suivantes desdits rapports.

58. Le Comité **a en outre examiné** le document ECE/TRANS/2024/6, qui contenait les contributions, les projets et les suggestions des groupes de travail concernant l'atténuation des changements climatiques, pour examen par le Comité et les groupes de travail. Il **a ensuite examiné** les moyens envisageables pour renforcer son rôle et ses contributions concernant cette question critique, laquelle était traitée horizontalement par plusieurs de ses organes subsidiaires ainsi que par lui-même, **et suggéré** la marche à suivre, en tenant compte de sa Stratégie sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs (ECE/TRANS/2024/3).

59. Le Comité **s'est de nouveau déclaré préoccupé** par l'aggravation de la situation à l'échelle mondiale en raison de l'augmentation de la fréquence et de la gravité des effets des changements climatiques, **a remercié** les groupes de travail d'avoir soumis au secrétariat leurs contributions, leurs projets et leurs suggestions concernant l'atténuation des changements climatiques, présentés dans le document ECE/TRANS/2024/6, et **a remercié** le secrétariat d'avoir élaboré et de lui avoir soumis pour examen les documents ECE/TRANS/2024/4 et ECE/TRANS/2024/5, portant sur les transports intérieurs et les changements climatiques. Il **a décidé**, sur la base des documents ECE/TRANS/2024/3, ECE/TRANS/2024/4, ECE/TRANS/2024/5 et ECE/TRANS/2024/6, de prendre les mesures

ci-après pour renforcer son rôle et sa contribution concernant cette question transversale critique, traitée par plusieurs de ses organes subsidiaires ainsi qu'à son niveau :

a) Il a **de nouveau invité** les groupes de travail à exécuter, avec le soutien du secrétariat, la version initiale de son Plan d'action pour le climat et, ce faisant, à faire progresser l'exécution de sa Stratégie sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs ;

b) Il a **engagé** les États membres à s'atteler à l'adaptation des systèmes de transport aux changements climatiques, mesurant à cet égard l'utilité de la contribution apportée par le Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements, auteur de documents de référence essentiels à l'intention des pays et des professionnels du secteur des transports.

60. Le Comité a **pris note** des informations actualisées communiquées par le secrétariat sur les activités relatives à l'outil ForFITS de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur, a **préconisé** la poursuite de l'utilisation de cet outil pour les activités internes, **s'est félicité** de la collaboration étroite avec d'autres initiatives internationales ayant trait à la quantification prospective des émissions associées aux transports intérieurs et **s'est dit favorable** à la proposition du secrétariat tendant à ce que la CEE accueille une session du partenariat International Transport Energy Modeling (ITEM).

61. Le Comité a **été informé** de l'état d'avancement des travaux du Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements, en particulier en ce qui concernait l'élaboration d'importants documents d'orientation ainsi que les projections relatives à l'évolution des changements climatiques et l'analyse de leurs effets sur les transports.

### 3. Transports durables et environnement

62. Le Comité a **été informé** de l'état d'avancement des travaux réalisés par l'ensemble de la Division des transports durables, notamment en ce qui concernait l'application de la Stratégie du Comité à l'horizon 2030 et l'inauguration des célébrations de la Journée mondiale des transports durables organisées par la Division des transports durables en collaboration avec le Département des affaires économiques et sociales du Secrétariat.

### 4. Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement

63. Le Comité a **pris note** du rapport du Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) sur sa vingt et unième session (23-25 octobre 2023) (ECE/AC.21/SC/2023/2).

64. Le Comité a **été informé** du suivi des résultats de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, et notamment de la Déclaration de Vienne, adoptée au cours de la Réunion, y compris de ses annexes, ainsi que des travaux en cours sur les divers partenariats visant à appuyer les travaux du PPE-TSE. Il a également **été informé** des progrès accomplis dans l'élaboration d'une stratégie pour le PPE-TSE et des considérations relatives à l'élaboration d'un instrument juridique propre à ce programme.

65. Le Comité a **dit qu'il continuait d'apporter son soutien** au PPE-TSE, a **engagé** les États membres à œuvrer à l'application de la Déclaration de Vienne et a **incité** ses membres à envisager de désigner des coordonnateurs nationaux pour le PPE-TSE issus du secteur des transports et à en informer le secrétariat. Il a en outre **noté** qu'à la demande du Comité directeur, les États membres avaient, à leur réunion extraordinaire du 19 février 2024, accepté de reporter la sixième Réunion de haut niveau du PPE-TSE.

## F. Sûreté des transports intérieurs

66. Le Comité a **été informé** des résultats d'un atelier sur les cybermenaces visant les véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge, organisé dans le cadre du WP.5 le 6 septembre 2023.

67. Le Comité **a pris note** de l'atelier consacré aux menaces relatives à la sûreté et à l'utilisation des technologies de l'information et des communications (TIC) pour les véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge ainsi que pour l'ensemble du réseau d'électricité, qui avait tenu lieu de forum 2023 sur la sûreté des transports intérieurs, **s'est dit reconnaissant** et **s'est félicité** de l'approche pluridisciplinaire adoptée et de la coopération étroite entre les sous-programmes Transports durables et Énergie durable de la CEE, **a souligné** la nécessité, pour les États, de se tenir au courant des dernières tendances et pratiques dans le domaine de la sûreté et de l'utilisation des TIC et **a décidé** que le forum sur la sûreté des transports intérieurs devrait continuer d'être organisé dans le cadre du programme de travail du WP.5, tous les deux ans, en alternance avec des débats thématiques sur la mobilité urbaine ou des débats interrégionaux sur des questions d'actualité.

## G. Travaux analytiques dans le domaine des transports

*Document(s) :* ECE/TRANS/2024/20, ECE/TRANS/2024/21

68. Le Comité **a été informé** par M<sup>me</sup> de Wit (Pays-Bas), Présidente du WP.5, des travaux analytiques menés par le WP.5 en 2023 (ECE/TRANS/2024/20). Le WP.5, qui jouait le rôle de groupe de réflexion pour le Comité, étudiait les questions de nature horizontale intéressant les États membres de la CEE, le Comité et ses organes subsidiaires, ainsi que le cadre juridique et réglementaire des transports intérieurs. Parmi les autres résultats analytiques, le Comité a été mis au courant des progrès réalisés en ce qui concernait :

- Les évolutions liées aux véhicules électriques et à leurs infrastructures de recharge, notamment la proposition de création, sous les auspices du WP.5, d'une équipe spéciale informelle de la mobilité électrique (en coopération avec la Division de l'énergie durable de la CEE) et l'élaboration d'une publication consacrée à ce sujet ;
- Les mesures qui continuaient d'être prises pour mettre en service des corridors de transport, notamment dans le cadre du Comité de coordination de la CEE et de l'Organisation de coopération économique (OCE) pour le corridor transcasprien et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul, qui se réunissait périodiquement sous la forme d'un groupe d'amis de la présidence du WP.5 ;
- Les activités et produits du Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables (WP.5/GE.5).

69. Le Comité **a remercié** le WP.5 d'avoir rempli son rôle de groupe de réflexion en offrant un espace de dialogue interrégional sur les dernières tendances et l'économie des transports.

70. Le Comité **a examiné** et **accueilli avec intérêt** le mandat de l'équipe spéciale informelle de la mobilité électrique, figurant dans le document ECE/TRANS/2024/21, et **demandé** qu'un rapport d'activité lui soit présenté à sa session suivante.

71. Le Comité **s'est félicité** de l'élaboration d'un projet de publication consacrée aux tendances générales et aux évolutions concernant les véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge, **a remercié** le WP.5 de l'avoir examiné et entériné et **a prié** le secrétariat de publier le rapport en 2024 en tant que publication officielle des Nations Unies, en version papier et en format numérique, dans les trois langues de travail de la CEE.

72. Le Comité **s'est félicité** des consultations interrégionales menées sur la gestion des corridors de transport multimodal dans le cadre de la trente-sixième session annuelle du WP.5, **a mesuré** l'importance de la mise en place d'un cadre réglementaire solide en plus du développement des infrastructures et de l'adoption d'une approche collective à l'échelle de l'ensemble du corridor, la solidité d'un corridor de transport dépendant de celle de son maillon le plus faible, et **a constaté**, à cet égard, que les méthodes de gestion des corridors présentaient des différences considérables d'un pays et d'une région à l'autre et que l'on pouvait en tirer des possibilités d'harmonisation et des enseignements à retenir. Il **a par conséquent prié** le WP.5 de continuer à faciliter l'échange de vues sur les dernières tendances, les possibilités et les défis dans le domaine de la gestion des corridors de transport



multimodal, en particulier sur les aspects juridiques, institutionnels et réglementaires, dans toutes les régions.

73. Le Comité **a pris note** des informations communiquées par le WP.5 au sujet des mesures destinées à mettre en service les liaisons de transport Europe-Asie (LTEA)<sup>2</sup>, notamment dans la région transcaspienne, **a engagé** les pays concernés à poursuivre leurs efforts de coordination dans le but de renforcer l'interopérabilité et la facilitation du franchissement des frontières pour une circulation rapide et fluide des marchandises et **a demandé** qu'un nouveau rapport de situation lui soit présenté à sa session suivante.

74. Plusieurs délégations ont fait des déclarations sur les corridors de transport, reproduites dans leur intégralité à l'annexe V du document ECE/TRANS/344/Add.1.

75. Soulignant que le commerce entre la Chine et l'Europe se développait de manière rapide et dynamique, la République islamique d'Iran a répété qu'il fallait diversifier les itinéraires commerciaux entre l'est et l'ouest et, pour ce faire, exploiter de nouvelles possibilités sur le plan géographique, en particulier la branche méridionale, qui comportait des infrastructures de transport bien développées.

76. Rappelant les décisions du WP.5 sur la question, le Comité **a accueilli avec intérêt** la proposition de la Fédération de Russie et de la République du Bélarus tendant à la création d'un comité de coordination des parties intéressées par la ligne ferroviaire n° 1 des LTEA.

77. Le Comité **a salué** les progrès réalisés dans l'exécution du mandat du Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables (GE.5) et **a demandé** que les résultats des travaux du GE.5 paraissent en tant que publication des Nations Unies, en format numérique et en version papier, dans les trois langues de travail de la CEE.

78. Le Comité **a invité** le WP.5 à déterminer, en collaboration avec le WP.1 et le PPE-TSE, s'il fallait élaborer une nouvelle convention sur le réseau d'itinéraires cyclables sur la base des résultats obtenus par le Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables.

79. Le Comité **a pris note avec intérêt** des dernières évolutions concernant l'utilisation du portail ITIO-GIS.org en phase d'essai et **a engagé** davantage de pays à collaborer avec le secrétariat en vue de poursuivre le développement de cette plateforme, afin qu'elle puisse être pleinement exploitée en tant qu'outil de modélisation, de planification et de levée de fonds pour les infrastructures de transport régionales.

80. Enfin, le Comité **a pris note avec intérêt** des dernières évolutions concernant l'utilisation de la plateforme SITCIN.org destinée aux utilisateurs et **a remercié** le secrétariat de s'être efforcé d'adapter encore cette plateforme afin de répondre à certains besoins, comme suite aux observations préliminaires transmises par les utilisateurs. Il **a** en outre **engagé** les pays qui ne le faisaient pas encore à tirer parti des fonctionnalités d'évaluation du secteur des transports intérieurs disponibles à l'adresse SITCIN.org.

81. Le secrétariat a donné lecture d'un message de la Confédération of the European Bicycle Industry (CONEBI), dans lequel celle-ci remerciait le WP.5 et le GE.5 d'avoir pris l'initiative d'établir de nouvelles définitions des termes « cycle », « cycle rapide » et « cycle cargo large » et demandait au CTI d'inviter ses groupes de travail à se référer à ces définitions et à les utiliser une fois que le rapport sur les travaux du GE.5 aurait été approuvé par le WP.5. La CONEBI soulignait en outre qu'il était important d'intégrer ces définitions dans la Convention de 1968 sur la circulation routière et la Convention sur la signalisation routière.

<sup>2</sup> Le Projet de liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) a été lancé conjointement par la CEE et la CESAP. Sa phase I s'est tenue de 2002 à 2007. En étroite collaboration avec les responsables nationaux désignés dans la région euro-asiatique, les acteurs du Projet ont répertorié neuf grands axes routiers et ferroviaires Europe-Asie qui devaient être développés et sur lesquels il fallait coopérer en priorité. Les cartes présentant ces axes sont disponibles à l'adresse <https://unece.org/maps-0> et sur le site de l'Observatoire international des infrastructures de transport (OIIT), à l'adresse <https://ITIO-gis.org>.

## H. Activités de renforcement des capacités des pays de programme des Nations Unies faisant partie de la région de la Commission économique pour l'Europe

*Document(s) :* ECE/TRANS/2024/22, ECE/TRANS/2024/23

82. Le Comité **a pris note** des progrès réalisés dans l'exécution de son Plan d'action pour le renforcement des capacités (2020-2025), notamment en ce qui concernait les activités de renforcement des capacités, et **a été informé** des faits les plus récents dans ce domaine. Il **s'est dit satisfait** de l'avancement des études de performance en matière de sécurité routière (RSPR) en cours de réalisation et **a remercié** le programme ordinaire de coopération technique pour le financement fourni de manière continue au cours des quatre années écoulées aux fins de l'exécution de projets de renforcement des capacités.

83. Le Comité **a** en outre **pris note** des progrès réalisés dans la mise en place d'une « plateforme d'apprentissage en ligne pour la mobilité durable et la connectivité intelligente » (LearnITC), qui visait à tirer parti de la capacité de la Division de fournir des modules de formation aux principales parties prenantes, notamment sur les instruments juridiques relevant du Comité, et sur laquelle plus de 600 personnes de plus de 75 États membres étaient inscrites, et il **a prié** le secrétariat de continuer à créer de nouveaux modules sur cette plateforme afin d'appuyer ses priorités en matière de renforcement des capacités au service de toutes les Parties contractantes. Il **a indiqué qu'il convenait** de poursuivre l'exécution du Plan d'action.

84. Le Comité **a pris note** du document ECE/TRANS/2024/23 sur le renforcement des capacités aux fins de la bonne application des instruments juridiques relevant de sa compétence, ainsi que des besoins en matière de renforcement des capacités et de ressources, **a examiné** les solutions, présentées dans le document ECE/TRANS/2024/23, qui permettraient de combler les déficits en matière de renforcement des capacités et de ressources et **a invité** les États membres à redoubler d'efforts pour mobiliser des ressources.

85. La Division du commerce de la CEE a fait une présentation sur l'application des normes de l'ONU à la dématérialisation des données multimodales et à l'échange de documents le long de corridors électroniques afin de montrer les synergies qui existaient entre les travaux du sous-programme Transport et ceux du sous-programme Commerce.

86. Le représentant de la Géorgie a souligné l'importance des mesures de développement des capacités et a engagé les États membres à utiliser les outils dont ils disposaient pour appliquer les Règlements ONU pertinents.

## I. Appui aux pays sans littoral : Programme d'action de Vienne

87. Le Comité **a été informé** des résultats de la réunion consacrée à l'examen régional euro-asiatique de haut niveau du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024, organisée conjointement par la CEE, le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) à Bangkok les 22 et 23 août 2023, ainsi que des préparatifs de la troisième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral, qui se tiendrait à Kigali (Rwanda) en juin 2024. Il **a remercié** le secrétariat des efforts qu'il avait déployés pour organiser cette réunion, qui avait abouti à l'adoption d'un document final de haut niveau, et l'**a prié** de concourir aux préparatifs de la troisième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral, notamment en engageant les pays en développement sans littoral membres de la CEE à y participer activement et en promouvant l'utilisation des instruments juridiques internationaux relevant de sa compétence auprès des pays en développement sans littoral non membres de la CEE.

## J. Sécurité routière

88. Le Comité **a été informé** des faits nouveaux concernant les activités menées par le WP.1, notamment des propositions d'amendements concernant les dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse (mise à jour des dispositions juridiques en fonction des progrès techniques), des débats en cours sur la conduite à distance, des travaux actuels tendant à l'élaboration d'une série de principes clefs destinés à encadrer la sécurité des véhicules automatisés et à placer les besoins humains au cœur des projets, des modifications de fond qu'il pourrait convenir d'apporter aux dispositions sur les permis de conduire ainsi que des contributions du WP.1 à la réalisation du Programme 2030.

89. Le Comité **a également été informé** d'un ensemble de propositions d'amendements à la Convention de 1968 sur la signalisation routière et des amendements correspondants à l'Accord européen complétant la Convention de 1968 et au Protocole sur les marques routières (additionnel à l'Accord européen) et a **reçu des informations actualisées** sur les activités menées par le groupe informel intergouvernemental d'experts de la signalisation routière.

90. Le Comité **a remercié** le Forum mondial de la sécurité routière pour son programme de travail exhaustif, qui tenait compte des politiques les plus pertinentes visant à promouvoir une mobilité sûre, inclusive et durable, en mettant l'accent sur le renforcement de la sécurité routière dans les régions où le nombre de décès était très élevé, et qui reposait sur différentes initiatives, telles que l'Initiative mondiale pour la sécurité routière, **s'est félicité** de l'attention accordée aux interactions entre les facteurs humains et la conduite automatisée, qui étaient des questions essentielles pour l'avenir de la circulation routière, et **a appuyé** les mesures prises concernant l'analyse de la conduite sous influence et les politiques connexes, ainsi que l'approche systémique de la sécurité et les enquêtes multidisciplinaires sur les accidents, contribuant à la réalisation des cibles 3.6 et 11.2 des objectifs de développement durable.

## K. Harmonisation des Règlements concernant les véhicules

*Document(s) :* ECE/TRANS/2024/24, ECE/TRANS/WP.29/2023/1/Rev.1

91. Le Comité **a reçu un rapport** de M. Erario (Italie), Président du WP.29, sur les éléments nouveaux concernant les travaux menés par le WP.29 et ses six groupes de travail subsidiaires (Groupe de travail du bruit et des pneumatiques (GRBP), Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE), Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE), Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG), Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) et Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA)), le Comité d'administration de l'Accord de 1958, le Comité d'administration de l'Accord de 1997 et le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (ECE/TRANS/2024/24). Il **a en outre été informé** des activités du Forum mondial et de ses groupes de travail dont il était question dans le document ECE/TRANS/WP.29/2023/1/Rev.1, où était présenté un aperçu détaillé de la répartition des domaines de travail entre les différents groupes qui découlait du processus de hiérarchisation des travaux et de mise en concordance avec la Stratégie du CTI.

92. Le Comité **a noté** qu'en 2023, plus de 40 groupes informels avaient travaillé parallèlement au WP.29 et à ses organes subsidiaires pour les aider à élaborer de nouveaux règlements concernant les véhicules et à actualiser les 165 Règlements ONU existants annexés à l'Accord de 1958, les 23 Règlements techniques mondiaux (RTM) ONU associés à l'Accord de 1998 et les quatre Règles ONU annexées à l'Accord de 1997 moyennant 114 amendements. Trois nouveaux Règlements ONU et un nouveau RTM ONU avaient été établis.

93. Le Comité **a pris note** du nombre de Parties contractantes à l'Accord de 1958 (61), à l'Accord de 1998 (39) et à l'Accord de 1997 (17).

94. Le Comité **a été informé** du fait que les travaux accomplis sur la protection des usagers de la route vulnérables avaient été complétés par l'entrée en vigueur, en juin et en octobre 2023, de trois nouveaux Règlements ONU (portant sur les usagers de la route vulnérables à proximité immédiate de l'avant et des côtés du véhicule, la vision directe des

usagers de la route vulnérables et les avertisseurs de marche arrière). Le nouveau Règlement ONU relatif aux émissions en conditions réelles de circulation contribuerait à la protection de l'environnement et fournirait des informations précises sur les émissions de CO<sub>2</sub> des nouveaux véhicules. Grâce au nouveau Règlement ONU relatif aux enregistreurs de données de route pour les véhicules utilitaires lourds, les personnes qui enquêtaient sur les accidents de la route impliquant ces véhicules auraient accès aux informations enregistrées juste avant et pendant l'accident. Le nouveau Règlement ONU relatif aux systèmes de retenue pour enfants aux fins de la sécurité des enfants transportés par autobus et autocar contribuerait pour beaucoup à accroître la sécurité des enfants – groupe le plus vulnérable – en cas d'accident lorsqu'ils étaient transportés par autobus et autocar.

95. Le Comité **a** aussi **reçu un rapport** sur les progrès réalisés par le GRVA dans l'élaboration des Directives relatives aux prescriptions réglementaires et aux critères vérifiables de validation de la sécurité des systèmes de conduite automatisée (Guidelines for Regulatory Requirements and Verifiable Criteria for ADS Safety Validation) et des Lignes directrices relatives à la validation des systèmes de conduite automatisée selon la nouvelle méthode d'évaluation et d'essai de la conduite automatisée (New Assessment/Test Method for Automated Driving (NATM) Guidelines for Validating Automated Driving System (ASD)), les deux documents ayant été approuvés par le WP.29 en 2023. Il **a** en outre **été informé** du fait que les préparatifs de l'élaboration d'un règlement devraient être achevés d'ici à juin 2024 et qu'ils seraient suivis d'activités de réglementation globales adaptées à la fois à l'Accord de 1958 et à l'Accord de 1998. Il **a** aussi **noté** que le GRVA avait réuni des définitions relatives à l'intelligence artificielle et examiné des principes qui seraient soumis au WP.29.

96. Le Comité **a noté** que le WP.29 avait mis au point un amendement à la Règle ONU n° 1 (Protection de l'environnement) relevant de l'Accord de 1997 ainsi qu'à la Résolution d'ensemble n° 6 (R.E.6), relative aux prescriptions applicables au matériel d'essai, aux qualifications et à la formation des inspecteurs et à la supervision, dans le but d'y ajouter des prescriptions relatives aux essais portant sur les émissions des moteurs diesel au moyen de systèmes permettant de mesurer la concentration des particules lors des contrôles techniques périodiques, ce qui contribuerait à améliorer la protection de l'environnement.

97. Le Comité **a noté** en outre qu'en 2023, le Comité exécutif de l'Accord de 1998 avait élaboré un nouveau RTM ONU (n° 24, sur la mesure en laboratoire des émissions de freinage des voitures particulières et utilitaires légers) ainsi qu'un amendement au RTM ONU n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible).

98. Enfin, le Comité **a été informé** de l'état d'avancement de la mise en place de la base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA) et **a remercié** l'Allemagne d'héberger provisoirement cette base de données.

99. Le Comité **a entériné** les activités énumérées dans le document ECE/TRANS/2024/24 et **a salué** les travaux et réalisations du WP.29, tels que :

a) Le nouveau Règlement ONU relatif aux systèmes de retenue aux fins de la sécurité des enfants transportés par autobus et autocar ;

b) L'élaboration des Directives relatives aux prescriptions réglementaires et aux critères vérifiables de validation de la sécurité des systèmes de conduite automatisés et des Lignes directrices pour la validation des systèmes de conduite automatisés dans le cadre de la nouvelle méthode d'évaluation et d'essai de la conduite automatisée ;

c) L'établissement d'un nouveau RTM ONU (RTM ONU n° 24 sur la mesure en laboratoire des émissions de freinage des voitures particulières et utilitaires légers) et d'un nouveau Règlement ONU relatif aux émissions en conditions réelles de conduite au niveau mondial ;

d) La poursuite des activités relatives à la protection équitable des occupants du véhicule.

100. Le Comité **a noté** que le GRVA souhaitait tenir l'une de ses sessions annuelles en dehors de Genève en 2025.

## L. Transport des marchandises dangereuses

*Document(s)* : document informel n° 3, ST/SG/AC.10/C.3/124, ST/SG/AC.10/C.3/126, ST/SG/AC.10/C.4/88, ST/SG/AC.10/C.4/90, ECE/TRANS/WP.15/262, ECE/TRANS/WP.15/264, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168 et Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/170 et Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/86, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/88 et Corr.1, ECE/ADN/67, ECE/ADN/69

101. Le Comité **a reçu des rapports** de A. Roumier (France), Présidente du WP.15, de S. Garcia Wolfrum (Espagne), Présidente de la Réunion commune RID/ADR/ADN, et de B. Beldman (Pays-Bas), Président du Comité de sécurité de l'ADN, sur les résultats obtenus par leurs groupes respectifs au cours de l'année écoulée.

102. Le Comité **a été informé** du fait que le Conseil économique et social avait adopté, le 7 juin 2023, la résolution E/RES/2023/5 sur les travaux du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (document informel n° 3) et que le WP.15, la Réunion commune RID/ADR/ADN et le Comité de sécurité de l'ADN avaient déjà pris ou étaient en train de prendre les mesures requises aux paragraphes 3 à 6 de la section A de ladite résolution. Il **a aussi noté** que, conformément au paragraphe 2 de la section A et au paragraphe 3 de la section B, le secrétariat avait publié la vingt-troisième édition révisée des « Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses : Règlement type » (en anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe), la huitième édition révisée du Manuel d'épreuves et de critères (en anglais, arabe, espagnol et français) et la dixième édition révisée du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) (en anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe).

103. Le Comité **a pris note** du fait que le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social s'était réuni du 3 au 7 juillet 2023 (ST/SG/AC.10/C.3/124) et du 27 novembre au 6 décembre 2023 (ST/SG/AC.10/C.3/126). Le Sous-Comité d'experts du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques s'était quant à lui réuni du 10 au 12 juillet 2023 (ST/SG/AC.10/C.4/88) et du 6 au 8 décembre 2023 (ST/SG/AC.10/C.4/90).

104. Le Comité **a noté** que le nombre de Parties contractantes à l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) était de 54 et que le Protocole portant modification des articles 1 a), 14 1) et 14 3) b) de l'ADR n'était pas encore entré en vigueur car toutes les Parties contractantes à l'ADR n'y étaient pas devenues parties. Il **a donc engagé** les Parties contractantes qui ne l'avaient pas encore fait (Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Islande, Kazakhstan, Macédoine du Nord, Maroc, Monténégro, Nigéria, Ouganda, Saint-Marin et Tadjikistan) à prendre les dispositions nécessaires pour que le Protocole portant modification des articles 1 a), 14 1) et 14 3) b) de l'ADR puisse entrer en vigueur.

105. Le Comité **a noté** que le WP.15 avait approuvé les amendements communs au RID, à l'ADR et à l'ADN adoptés au cours de la période biennale par la Réunion commune RID/ADR/ADN et **a entériné** la demande du WP.15 tendant à ce que la version de synthèse de l'ADR tel qu'il serait modifié au 1<sup>er</sup> janvier 2025 soit publiée par le secrétariat suffisamment à l'avance pour permettre de préparer son application effective avant l'entrée en vigueur des amendements correspondants.

106. Le Comité **a noté** que le nombre de Parties contractantes à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) restait de 18.

107. Le Comité **a également noté** que le Comité de sécurité de l'ADN avait adopté un ensemble important de nouvelles dispositions relatives au transport des marchandises dangereuses par bateau de navigation intérieure et se réunirait de nouveau du 22 au 26 janvier 2024 (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/88).

108. Le Comité **a mesuré** l'importance des travaux du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du WP.15, de la Réunion commune RID/ADR/ADN et du Comité de sécurité de l'ADN dans le cadre de la transition énergétique, notamment de

l'élaboration de dispositions relatives au transport des déchets dangereux, à l'utilisation de matières plastiques recyclées pour les emballages de marchandises dangereuses, au transport des batteries pendant la totalité de leur cycle de vie et à l'utilisation de véhicules électriques à batteries et de véhicules à piles à combustible à hydrogène pour le transport des marchandises dangereuses, ainsi que de l'amélioration de ces dispositions.

## M. Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière

*Document(s) :* ECE/TRANS/2024/25

109. Le Comité **a été informé** des dernières activités et des futurs plans du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière en ce qui concernait la mobilisation des ressources, les partenariats et les projets (ECE/TRANS/2024/25).

110. Le Comité **s'est félicité** des progrès accomplis par le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, notamment du Prix international de la sécurité routière du Prince Michael de Kent qui lui avait été récemment décerné en récompense du soutien apporté aux pays à faible revenu et pays à revenu intermédiaire, et **a noté** qu'une reconstitution des ressources du Fonds était prévue à l'occasion de la quatrième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, qui se tiendrait au Maroc les 18 et 19 février 2025.

## N. Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière

*Document(s) :* ECE/TRANS/2024/26

111. Le Comité **a été informé** des principaux faits nouveaux concernant les activités de l'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière et les domaines de coopération (ECE/TRANS/2024/26). Il **a pris note** des activités de l'Envoyé spécial, notamment s'agissant de la promotion de l'adhésion aux conventions des Nations Unies relatives à la sécurité routière et de leur application, ainsi que des progrès accomplis en ce qui concernait le maintien de la fonction de l'Envoyé spécial jusqu'en 2030, comme indiqué dans la résolution de l'Assemblée générale sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale (A/RES/74/299).

112. Le Comité **s'est déclaré favorable** à ce que l'Envoyé spécial poursuive ses importants travaux et maintienne la dynamique qu'il avait insufflée en faveur de l'amélioration de la sécurité routière.

## O. Renforcement des mesures de facilitation du franchissement des frontières (Convention TIR, projet eTIR, Convention sur l'harmonisation et autres mesures de facilitation du franchissement des frontières et du transit douanier)

*Document(s) :* ECE/TRANS/2024/27

113. Le Comité **a reçu un rapport** de M. Şenmanav (Türkiye), Président du WP.30, concernant les principaux résultats des 162<sup>e</sup>, 163<sup>e</sup> et 164<sup>e</sup> sessions du WP.30 (ECE/TRANS/WP.30/324, ECE/TRANS/WP.30/326 et ECE/TRANS/WP.30/328) et les activités menées par l'AC.2 en 2023.

114. Il **a notamment été informé** au sujet :

a) Des faits nouveaux concernant le système international eTIR et les projets d'interconnexion eTIR en cours, notamment en ce qui concernait les applications en lien avec l'eTIR (Banque de données internationale TIR (ITDB), portail (Web) eTIR et applications mobiles), en vue du premier transport eTIR ;

b) Des résultats des troisième (décembre 2022), quatrième (juin 2023) et cinquième (octobre 2023) sessions de l'Organe de mise en œuvre technique (TIB) (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/6 et Corr.1, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/8, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/10) ;

c) D'une série d'ateliers organisés pour promouvoir l'adhésion à la Convention TIR dans d'autres régions, notamment en Afrique, et pour informer et encourager les autorités douanières à connecter leurs systèmes douaniers nationaux au système international eTIR ;

d) De la douzième édition révisée du Manuel TIR ;

e) Des faits nouveaux concernant le Comité de gestion de la Convention internationale sur l'harmonisation du contrôle des marchandises aux frontières (1982) ;

f) De l'élaboration d'un guide pratique sur la facilitation du franchissement des frontières (en collaboration avec l'OSCE) ;

g) Des activités menées en 2023 par la CEE et l'Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA) dans le cadre d'un mémorandum d'accord sur l'automatisation des véhicules privés et commerciaux, les conventions relatives à l'importation temporaire et les carnets de passages en douane ;

h) Des travaux visant à aligner le mandat du WP.30 sur son nouveau mandat, notamment en ce qui concernait le changement de nom du WP.30 ;

i) Des mesures de suivi que le WP.30 avait prises en 2023 pour aligner ses travaux sur la Stratégie à l'horizon 2030.

115. Le Comité **a salué** la décision du WP.30 de changer de nom pour devenir le « Forum mondial des questions douanières intéressant les transports, notamment la facilitation du passage des frontières ». Le représentant de la République islamique d'Iran a proposé au WP.30 d'envisager d'adopter un nom plus général et inclusif, qui tienne compte de tous les aspects de la facilitation du passage des frontières (et pas seulement de l'aspect douanier), par exemple les méthodes de gestion des files d'attente aux frontières et d'autres questions comptant pour beaucoup dans le bon déroulement et l'efficacité des opérations frontalières.

116. Le Comité **a pris note** des travaux déjà effectués concernant les connexions entre le système international eTIR, les systèmes douaniers nationaux et l'Union internationale des transports routiers (IRU), et a incité vivement les Parties contractantes à la Convention TIR à intensifier leurs efforts pour connecter leur système douanier national et commencer à utiliser la procédure eTIR.

117. Le Comité **a également pris note** des travaux déjà effectués concernant la dématérialisation du carnet de passages en douane (eCPD), en coopération avec la Fédération internationale de l'automobile (FIA), et a incité vivement les autorités douanières à intensifier leurs efforts à cet égard.

118. Gardant à l'esprit que la Convention TIR comptait 78 Parties contractantes de différentes régions et rappelant qu'il avait pris la même décision à sa session de 2016, conformément à la résolution 1984/79 du Conseil économique et social, le Comité **a souscrit pleinement à l'idée** que le Secrétariat de l'ONU devait poursuivre la diffusion du Manuel TIR dans les six langues officielles de l'Organisation, afin de continuer à faciliter la promotion et l'application de la Convention TIR partout dans le monde.

## P. Transport des denrées périssables

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.11/245, ECE/TRANS/WP.11/247,  
ECE/TRANS/WP.11/249

119. Le Comité **a été informé** par le Président du Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11), K. de Putter (Pays-Bas), de l'état des propositions d'amendements à l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) adoptées aux soixante-dix-septième, soixante-dix-huitième et soixante-dix-neuvième sessions du WP.11, en 2021 et 2022 (ECE/TRANS/WP.11/245, annexe, ECE/TRANS/WP.11/247, annexe II, et ECE/TRANS/WP.11/249).

120. Le Comité a également **été informé** des résultats de la quatre-vingtième session du WP.11, qui s'était tenue du 24 au 27 octobre 2023.

121. Le Comité a en outre **noté** que les Parties contractantes à l'Accord étaient toujours au nombre de 52.

## Q. Transport routier

*Document(s) :* ECE/TRANS/2024/28

122. Le Comité a **été informé** des derniers résultats des travaux menés par le Groupe d'experts de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR). Il a **été informé** en particulier de l'état d'avancement des débats du Groupe sur l'amendement de l'article 22 *bis* et la création d'un nouvel appendice 1C (tachygraphe intelligent) et d'un nouvel appendice 4 (échange d'informations). Il a également **reçu des informations actualisées** à propos de la prolongation de l'accord administratif (jusqu'à la fin de 2024) entre les services de la CEE et de la Commission européenne sur les activités prévues dans le mémorandum d'accord de 2009. Les délégations de la Fédération de Russie, du Bélarus et de l'Union européenne ont fait à ce sujet des déclarations, reproduites à l'annexe V du document ECE/TRANS/344/Add.1.

123. Le Comité a **pris note** des dernières avancées des travaux du Groupe et a **pris acte de l'insistance de certaines délégations** sur le principe, déjà évoqué, de l'égalité d'application des dispositions du mémorandum d'accord conclu entre le secrétariat de la CEE et les services de la Commission européenne à toutes les Parties contractantes à l'AETR.

124. Le représentant de la République islamique d'Iran a répété qu'il souhaitait que les États non membres de l'UE aient la possibilité d'adhérer à l'AETR, soulignant qu'il y allait de la sécurité de tous les conducteurs.

125. Le Comité a **été informé** des débats du SC.1 s'agissant de déterminer s'il fallait ouvrir l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) à l'adhésion d'États non membres de la CEE. Il a **pris note** des débats du SC.1 sur l'AGR, sur la sécurité et la durabilité des infrastructures routières, en particulier s'agissant des inspections et des audits de sécurité routière, et sur les initiatives d'atténuation des changements climatiques qui pourraient être menées.

126. Le Comité a **été informé** du nombre de Parties contractantes à la Convention CMR et à ses protocoles, notamment le Protocole eCMR. Il a **reçu des informations actualisées** sur les résultats des travaux du Groupe d'experts de la mise en œuvre de l'eCMR, qui s'était réuni six fois entre juillet 2022 et juillet 2023, et sur la décision prise à la 118<sup>e</sup> session du SC.1 en réponse à la demande formulée par le Groupe tendant à ce que son mandat soit prorogé, sans que ses missions et son plan de travail actuels soient modifiés, pour qu'il puisse achever ses travaux, élaborer des spécifications techniques s'il lui restait suffisamment de temps, et faire rapport au SC.1 à la 120<sup>e</sup> session, qui se tiendrait en octobre 2025.

127. Le Comité a en outre **été informé** des débats tenus à la 118<sup>e</sup> session du SC.1 sur la sécurité et la durabilité des infrastructures routières, en particulier s'agissant des inspections et des audits de sécurité routière, et sur les initiatives d'atténuation des changements climatiques qui pourraient être adoptées.

128. Enfin, le Comité a **pris note** des résultats du deuxième atelier sur l'assurance transfrontière des véhicules à moteur, organisé conjointement par la CEA, la CEE, la CEPALC et la CESAP le 31 octobre 2023.



## R. Transport ferroviaire

*Document(s) :* ECE/TRANS/2024/29, ECE/TRANS/SC.2/243

129. Le Comité **a été informé** par M. Kapturzak (Pologne), Président du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2), des résultats de la soixante-seizième session du SC.2 (ECE/TRANS/SC.2/243).

130. Le Comité **a pris note** des faits nouveaux relatifs à l'AGC. En outre, il **a reçu de nouvelles informations** sur les résultats des travaux du Groupe d'experts des nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs, en particulier en ce qui concerne l'aboutissement de ses travaux et l'actualisation de l'AGC destinée à le moderniser en y faisant figurer les principaux nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs afin de faciliter le transfert modal vers le rail. Il **a aussi accepté** la demande du SC.2 tendant à créer un nouveau groupe d'experts de l'information des voyageurs dans les gares et les nœuds ferroviaires.

131. Le Comité **a été informé** des résultats des travaux de la première session du Comité de révision des Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire, chargé de réexaminer périodiquement lesdites Règles types et d'élaborer une note d'orientation non contraignante pour compléter les Règles. En particulier, il **a relevé** que le SC.2 avait accepté les propositions d'amendements soumises par le Comité de révision à l'issue de sa première session ainsi que des décisions prises à cette session.

132. Le Comité **a noté et approuvé** la demande du SC.2 visant à permettre au Comité de révision des Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire, dont le rôle était mondial, de tenir des sessions avec participation à distance dans les langues de la CEE et de bénéficier de la traduction des documents de travail dans toutes les langues de l'ONU au titre du budget ordinaire. Il **a également demandé** que les versions actualisées des Règles types et des Instructions relatives aux Règles types soient ajoutées au programme de publication pour 2024.

133. Le Comité **a été informé** des faits nouveaux concernant la législation ferroviaire unifiée, en particulier de la session extraordinaire du SC.2 qui s'était tenue du 10 au 12 juillet et le 29 septembre 2023 et qui avait porté sur l'établissement de la version finale de la nouvelle Convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises, première convention d'un ensemble constituant un régime juridique uniformisé du transport par chemin de fer. Il **a pris note** de l'adoption, votée<sup>3</sup> par les États membres présents à la session du SC.2, de la nouvelle Convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises et **a donné acte** de son ouverture à la signature des États membres<sup>4</sup>.

134. Le Comité **a reçu des informations actualisées** sur les progrès réalisés dans les autres principaux domaines d'intervention du Groupe de travail et destinés à rendre le transport ferroviaire plus compétitif et le plus durable possible, notamment s'agissant de la révision de du mandat dudit Groupe, de la contribution de celui-ci à sa stratégie sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs et de l'organisation d'une session spéciale du SC.2 sur la sécurité ferroviaire en 2024. Il **a souligné** la contribution essentielle des transports par chemin de fer à la réduction des incidences du secteur des transports sur l'environnement et a prié le SC.2 de poursuivre ses activités relatives aux changements climatiques.

135. Le Président du Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) a informé le CTI des activités menées par l'OSJD, qui portaient sur tous les domaines du transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs dans l'espace eurasiatique. Il a mis en avant les quatre principaux facteurs permettant d'assurer la compétitivité des liaisons : la

<sup>3</sup> Les résultats du vote, qui sont reproduits au paragraphe 22 du document ECE/TRANS/SC.2/243, étaient les suivants : 19 États membres avaient voté pour la proposition du Président, un État membre avait voté contre et trois États membres s'étaient abstenus.

<sup>4</sup> À la quatre-vingt-sixième session du Comité, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Pologne et l'Union européenne ont salué l'adoption de la nouvelle Convention.

bonne coordination des réseaux, l'officialisation du processus grâce aux mécanismes prévus par la législation sur les transports, la dématérialisation des services aux fins de la facilitation de l'ensemble des opérations de transport et la protection de l'environnement. Le CTI a été informé du fait que l'OSJD avait mis en place 13 corridors ferroviaires de transport à travers l'Europe et l'Asie et qu'elle se concentrait sur le développement du transport international. L'accent a été mis sur la dématérialisation, et les travaux tendant à l'établissement d'une lettre de voiture électronique avec des fonctions douanières pour le transport de marchandises ont été présentés. Le Président du Comité de l'OSJD a en outre fourni des informations sur les partenariats visant à améliorer le transport ferroviaire et le secteur ferroviaire dans son ensemble et a confirmé que l'OSJD souhaitait travailler en étroite collaboration avec le CTI.

## S. Transport intermodal et logistique

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.24/153, ECE/TRANS/WP.24/155

136. Le Comité **a été informé**, par la Présidente du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24), J. Elsinger, des résultats de la soixante-sixième session du WP.24 (ECE/TRANS/WP.24/153).

137. Le Comité **a** notamment **été informé** des faits nouveaux concernant :

a) L'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), à savoir : i) les modifications apportées à l'Accord ; ii) la mise en place d'un mécanisme de surveillance des lignes AGTC et des installations connexes en ce qui concernait leurs paramètres techniques, moyennant l'établissement d'un inventaire de ces lignes dans le cadre d'un système d'information géographique ;

b) Le Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable.

138. Comme suite à l'adoption, à ses quatre-vingt-troisième et quatre-vingt-cinquième sessions, de la résolution sur le renforcement du transport intermodal de marchandises et de la résolution sur la facilitation du développement du transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures, le Comité **a été informé** des progrès réalisés dans l'application desdites résolutions.

139. Le Comité **a également été informé** des résultats de la session extraordinaire du WP.24 sur le Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (ECE/TRANS/WP.24/155). Un représentant de l'Organisation maritime internationale (OMI) a remercié la CEE d'avoir dirigé la révision du Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU) et a dit que l'OMI était favorable à la proposition de restructuration du Code, qui devrait faciliter les futurs amendements techniques et autres. Un représentant de l'Organisation internationale du Travail (OIT) était également favorable à cette proposition. Le représentant de l'OMI a remercié les ONG, les professionnels du secteur et les consultants indépendants qui avaient contribué à l'amélioration du Code en apportant un appui et des conseils techniques. Il a ensuite rappelé les déclarations faites par la CEE, l'OIT et l'OMI selon lesquelles les documents élaborés dans le cadre de l'ONU étaient soumis aux dispositions de l'ONU relatives à la propriété intellectuelle.

140. Le Comité **a salué** les progrès réalisés dans le cadre des travaux préparatoires menés sous les auspices du WP.24 aux fins de l'élaboration de propositions de modifications du Code CTU et **a pris note** de la proposition visant à ce que le Code CTU soit restructuré en un Code principal et un Code complémentaire, à ce que le WP.24 gère ce processus avec la participation d'experts et des secrétariats de l'OIT et de l'OMI et à ce que, dans le cadre de ce processus, le WP.24 organise une session extraordinaire destinée à examiner le projet de proposition de restructuration et à en établir une version finale qui serait ensuite soumise aux membres de la CEE, de l'OIT et de l'OMI, conformément à leurs procédures respectives, pour qu'ils entreprennent son examen formel et, éventuellement, l'adoptent, compte tenu également des modifications du Code CTU déjà élaborées. Les secrétariats de l'OIT et de l'OMI s'étant engagés à participer au processus de restructuration du Code CTU, le Comité **a chargé** le WP.24 de gérer ce processus en 2024 et, dans ce cadre, d'organiser en 2024 une

session extraordinaire consacrée au Code CTU en collaboration avec les autres groupes de travail concernés, en particulier le SC.2.

## T. Activités se rapportant aux projets, projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud et projet de chemin de fer transeuropéen

*Document(s) :* document informel n° 4

141. Le Comité **a été informé** des faits nouveaux concernant les projets d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER) (document informel n° 4). Il **a exprimé son soutien** aux activités menées dans le cadre de ces projets, **a remercié** la Croatie et la Pologne d'avoir proposé des candidatures aux postes de gestionnaires des projets et **les a engagées** à faire rapidement les démarches nécessaires pour permettre l'établissement des contrats relatifs à ces postes.

## U. Transport par voie navigable

*Document(s) :* ECE/TRANS/SC.3/220

142. Le Comité **a été informé**, par le Vice-Président du SC.3, M. Dabrowski (République tchèque) et le secrétariat, des résultats de la soixante-septième session du SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/220).

143. Le Comité **s'est félicité** de l'adoption de la quatrième édition révisée de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E par le SC.3.

144. Le Comité **a en outre pris note** des progrès réalisés en 2023 par le SC.3 et son organe subsidiaire, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3), à savoir : a) l'adoption de l'amendement n° 2 à l'Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables (résolution n° 49, révision 2) ; b) l'adoption de l'amendement n° 1 à la sixième édition révisée du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) ; c) l'adoption de l'amendement n° 5 à la deuxième révision de la résolution n° 61 (Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure) en tant que résolution n° 105 ; d) l'approbation des amendements à la liste des stations de réception pour le transbordement des déchets provenant de bateaux en tant qu'amendement n° 2 à l'annexe de la résolution n° 21, révision 2 (Prévention de la pollution des eaux par les bateaux) ; e) les mises à jour dont avait fait l'objet la base de données en ligne sur les modèles de certificat international de conducteur de bateau de plaisance.

145. Le Comité **a été informé** des résultats des ateliers sur le transport par voies de navigation intérieures qui s'étaient tenus en 2023 sur les thèmes suivants : a) l'informatique, l'informatisation et les systèmes de transport intelligents dans le secteur des transports par voie navigable (15 février 2023) ; b) l'action visant à relever les défis ayant trait au marché du travail et à rendre le secteur plus attractif (3 juillet 2023) ; c) les activités d'atténuation des changements climatiques dans le domaine du transport par voie navigable (11 octobre 2023).

146. Enfin, le Comité **a noté** que le SC.3 avait décidé d'établir un groupe de travail informel chargé d'étudier les défis ayant trait au marché du travail et a approuvé son mandat. Comme l'a rappelé son représentant, l'OIT avait indiqué qu'elle souhaitait participer aux travaux visant à garantir que les organismes et institutions des Nations Unies coordonnent leur action.

## V. Données et statistiques relatives aux transports

147. Le Comité **a été informé** par J. Wilkins, Président du WP.6, des activités les plus récentes menées dans le domaine des statistiques relatives aux transports, notamment de la session du WP.6 tenue en mai 2023 et d'une table ronde sur la collecte de données relatives

aux infrastructures de recharge des véhicules électriques, tenue en novembre 2023 et visant à demander aux États membres s'il leur paraissait faisable d'incorporer ces données dans le questionnaire commun.

148. Le Comité **a reçu des renseignements actualisés** sur les nouvelles activités menées par le WP.6, notamment la simplification du questionnaire commun en réponse aux besoins en matière de collecte de données qui découlaient des nouvelles tendances, ainsi que la création d'un glossaire interactif des statistiques de transport visant à faciliter les mises à jour en temps réel. Il **a aussi été informé** de la publication récente des statistiques des accidents de la route en Europe et en Amérique du Nord.

149. Le Comité **a examiné et approuvé** les recommandations aux gouvernements concernant le recensement 2025 de la circulation sur les routes E (ECE/TRANS/WP.6/2023/2) et le projet de résolution correspondant (ECE/TRANS/WP.6/2023/2, chap. XIII), adoptés par le WP.6, et **a invité** ses États membres à encourager leur bureau national de statistiques, leur organisme chargé des infrastructures et d'autres acteurs clefs à coopérer afin de fournir au secrétariat les données nécessaires pour 2025 sous forme de tableaux et de fichiers au format SIG (Shapefile, de préférence).

150. Le Comité **a en outre examiné et approuvé** les recommandations aux gouvernements pour le recensement 2025 du trafic sur les lignes ferroviaires E (ECE/TRANS/WP.6/2023/4).

151. Le Comité **s'est félicité** que la possibilité de collecter des données relatives aux infrastructures de recharge des véhicules électriques au moyen du questionnaire commun soit étudiée.

152. Enfin, le Comité **s'est dit satisfait** des activités que le WP.6 avait menées pour l'aider à suivre la réalisation des objectifs de développement durable relatifs aux transports, à élaborer des indicateurs supplémentaires à cette fin et à créer un microsite sur le sujet, destiné à faciliter la mise en commun des connaissances dans la région de la CEE.

## W. **Projet de rapport annuel sur les activités menées en 2023 par les organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs**

*Document(s) :* ECE/TRANS/2024/30

153. Le Comité **a pris connaissance** d'un rapport complet sur les activités que ses organes subsidiaires avaient menées au cours de l'année 2023 pour administrer les 60 conventions, accords et autres instruments juridiques des Nations Unies qui composaient le cadre juridique international applicable aux transports routiers, ferroviaires, fluviaux et intermodaux, ainsi qu'au transport des marchandises dangereuses et à la construction automobile (ECE/TRANS/2024/30). L'accent y était mis sur les incidences des activités des groupes de travail et la contribution à la réalisation des objectifs de développement durable.

## XI. **Approbation des rapports des organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs (point 11 de l'ordre du jour)**

154. Le Comité **a approuvé** dans leur ensemble les rapports de ses organes subsidiaires et les activités correspondantes et **a prié** le secrétariat d'intégrer les références correspondantes dans son rapport complet en tenant compte des annotations figurant dans le présent document.

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.1/183, ECE/TRANS/WP.1/185,  
ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2023/2, ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2023/4,  
ECE/TRANS/WP.5/74, ECE/TRANS/WP.5/GE.3/48,  
ECE/TRANS/WP.5/GE.3/50, ECE/TRANS/WP.5/GE.5/5,  
ECE/TRANS/WP.5/GE.5/7, ECE/TRANS/WP.6/185,  
ECE/TRANS/WP.11/251, ECE/TRANS/WP.15/262,  
ECE/TRANS/WP.15/264, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168 et  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168/Add.1,  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/170, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/84,

ECE/TRANS/WP.15/AC.2/86, ECE/ADN/65, ECE/ADN/67,  
 ECE/TRANS/WP.24/153, ECE/TRANS/WP.24/155,  
 ECE/TRANS/WP.29/1171, ECE/TRANS/WP.29/1173 et  
 ECE/TRANS/WP.29/1173/Add.1, ECE/TRANS/WP.29/1175,  
 ECE/TRANS/WP.30/324, ECE/TRANS/WP.30/326,  
 ECE/TRANS/WP.30/328, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/161,  
 ECE/TRANS/WP.30/AC.2/163, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/165,  
 ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/8,  
 ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/10, ECE/TRANS/SC.1/420,  
 ECE/TRANS/SC.1/GE.21/70 et ECE/TRANS/SC.1/GE.21/70/Rev.1,  
 ECE/TRANS/SC.1/GE.21/72, ECE/TRANS/SC.1/GE.22/8,  
 ECE/TRANS/SC.1/GE.22/12, ECE/TRANS/SC.2/241,  
 ECE/TRANS/SC.2/243, ECE/TRANS/SC.2/RC.1/2023/2,  
 ECE/TRANS/SC.2/HUBS/2023/2, ECE/TRANS/SC.2/HUBS/2023/8,  
 ECE/TRANS/SC.3/220

## **XII. Partenariats et activités d'autres organisations, programmes et projets intéressant le Comité des transports intérieurs (point 12 de l'ordre du jour)**

### **A. Évolution des transports dans l'Union européenne**

*Document(s) :* ECE/TRANS/2024/31

155. Le Comité a été informé par un représentant de la Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne des initiatives législatives et politiques les plus importantes en matière de transport menées par l'Union européenne en 2023.

### **B. Faits nouveaux relatifs aux travaux du Forum international des transports**

156. Le Comité a été informé par Olivia Wessendorff, au nom de Young Tae Kim, Secrétaire général du Forum international des transports, de l'actualité récente des travaux menés par ce dernier.

157. La Fédération de Russie et le Bélarus ont fait des déclarations en réaction à la présentation des travaux du Forum international des transports, dont le texte intégral figure à l'annexe V du document ECE/TRANS/344/Add.1.

### **C. Activités d'autres organisations, programmes et projets intéressant le Comité**

158. Le secrétariat de la Division du commerce de la CEE a présenté une vue d'ensemble des travaux du Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU).

### **D. Dialogue avec les commissions régionales de l'ONU sur les activités en cours relatives aux transports intérieurs**

159. Le Comité a été informé par R. Lisinge, Chef de section de la CEA, des activités relatives aux transports en cours dans la région de la CEA.

160. Le Comité a également été informé par M. Saade Hazin (CEPALC) des activités relatives aux transports en cours dans la région de la CEPALC.

161. Le Comité a en outre été informé par A. Abel Velegraki (CESAP) des activités en cours relatives aux transports intérieurs dans la région de la CESAP.

162. Enfin, le Comité a été informé par M. El Hacene (CESAO) des activités en cours dans le domaine des transports dans la région de la CESAO.

### **XIII. Questions diverses. Dates de la session suivante (point 13 de l'ordre du jour)**

163. Le Comité a noté que sa quatre-vingt-septième session devrait se tenir à Genève du 11 au 14 février 2025.

164. Arguant que le Comité devait tenir compte des restrictions budgétaires actuelles et de la pression croissante que celles-ci exerçaient sur ses activités, le représentant de la France a proposé que le secrétariat et le Bureau réfléchissent aux moyens qui pourraient être mis en place, dans les limites des responsabilités du Comité, pour faire face à cette situation, par exemple en adaptant les procédures organisationnelles et les modalités des réunions ou en envisageant de fixer des priorités. Le Comité pourrait se pencher sur cette question à une session ultérieure.

### **XIV. Adoption de la liste des principales décisions prises par le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingt-sixième session (point 14 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/2024/R.1/Rev.1

165. Le Comité a noté qu'il adopterait uniquement la partie du rapport sur sa quatre-vingt-sixième session contenant la liste des principales décisions et que son rapport complet serait distribué ultérieurement.

166. Le Comité a adopté la liste des principales décisions prises à sa quatre-vingt-sixième session (ECE/TRANS/2024/R.1/Rev.1).

### **XV. Table ronde du Comité des transports intérieurs sur les quatre plateformes de sa Stratégie à l'horizon 2030 : Favoriser la transition verte et numérique des transports intérieurs à l'appui du Programme de développement durable à l'horizon 2030 (point 15 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* document informel n° 5

167. La table ronde du Comité a rassemblé les principaux partenaires du monde entier pour un débat stratégique sur la transition verte et numérique des transports intérieurs à l'appui du Programme de développement durable (document informel n° 5). Elle a permis d'effectuer un suivi des principales décisions prises à la soixante-dixième session de la CEE, telles que la décision B (70) relative aux transformations numérique et verte au service du développement durable dans la région de la CEE, et de faciliter leur application. Faute de temps, seul le premier groupe d'intervenants a pu échanger. On trouvera un compte rendu succinct de la table ronde à l'annexe VI du document ECE/TRANS/344/Add.1.

## Annexe I

### Stratégie du Comité des transports intérieurs sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs

#### I. Transports intérieurs et climat

1. En 2019, les transports intérieurs représentaient 72 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant du secteur des transports à l'échelle mondiale : 69 % de ces émissions émanaient du transport routier, 2 % de la navigation intérieure et 1 % des transports ferroviaires<sup>1</sup>. Les transports intérieurs étant à l'origine de la plupart des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, il faut réduire les émissions qu'ils génèrent afin de contribuer à l'atténuation des changements climatiques.

2. D'ici à 2050, la demande devrait augmenter de 79 % pour le transport de voyageurs et pratiquement doubler pour le transport de marchandises, par rapport à 2019<sup>2</sup>. La demande étant appelée à augmenter ces prochaines années dans le domaine des transports, sans une action climatique rapide et ambitieuse les émissions provenant de ce secteur ne diminueront pas assez vite<sup>3</sup>. Pour atteindre l'objectif défini dans l'Accord de Paris consistant à poursuivre « l'action menée pour limiter l'élévation des températures à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels », il faudra, selon le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), que les émissions mondiales de gaz à effet de serre plafonnent avant 2025 et diminuent de 43 % d'ici à 2030<sup>4</sup>. Parmi les décisions qu'elle a prises à sa vingt-huitième session (COP 28), la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques a engagé les pays à contribuer, selon des modalités déterminées au niveau national, à accélérer la réduction des émissions provenant des transports routiers et à opérer une transition juste, ordonnée et équitable vers une sortie des combustibles fossiles dans les systèmes énergétiques, en accélérant l'action pendant cette décennie critique, afin d'atteindre l'objectif de zéro émission nette d'ici à 2050, conformément aux données scientifiques, en tenant compte de l'Accord de Paris et de leurs différentes situations, trajectoires et approches nationales<sup>5</sup>. En outre, il convient d'agir d'urgence pour accélérer la réalisation des objectifs de développement durable. En 2023, 88 % de ces objectifs ne sont pas en voie d'être atteints, parmi lesquels l'objectif de développement durable n° 13 (action climatique).

3. Pour atteindre l'objectif de 1,5 °C et progresser vers la réalisation des objectifs de développement durable, il convient de transformer radicalement les systèmes de mobilité et de transport et de leur donner un degré de priorité élevé dans les cadres stratégiques, réglementaires et fiscaux. Lors de l'ouverture de la deuxième Conférence mondiale des Nations Unies sur les transports durables (Beijing, 14-16 octobre 2021), le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies (ONU) a déclaré que les transports, à l'origine de plus d'un quart des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, étaient essentiels pour

<sup>1</sup> Sixième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, contribution du Groupe de travail III, chap. 2, 2.4.2.4, fig. 2.20, p. 252. Disponible en anglais à l'adresse suivante : [https://report.ipcc.ch/ar6/wg3/IPCC\\_AR6\\_WGIII\\_Full\\_Report.pdf](https://report.ipcc.ch/ar6/wg3/IPCC_AR6_WGIII_Full_Report.pdf).

<sup>2</sup> FIT (2023), ITF Transport Outlook 2023, p. 15, éd. OCDE, Paris. Disponible sur : [ITF Transport Outlook 2023 | ITF Transport Outlook | OECD iLibrary \(oecd-ilibrary.org\)](https://www.itftransport.org/publications/itf-transport-outlook-2023).

<sup>3</sup> ITF (2023), p. 65.

<sup>4</sup> Sixième rapport du GIEC (2022) : « Climate Change 2022 - Mitigation of Climate Change », Groupe de travail III, C1, tableau SPM.2 (p. 17 et 18).

<sup>5</sup> Corps du paragraphe 28 et alinéas d) et g), Résultats du premier bilan mondial, FCCC/PA/CMA/2023/L.17, 13 décembre 2023.

se mettre sur la bonne voie et qu'il convenait de décarboner tous les moyens de transport si l'on souhaitait parvenir à zéro émission nette d'ici à 2050 à l'échelle mondiale<sup>6</sup>.

4. La présente Stratégie a pour objet d'aider le secteur des transports intérieurs à prendre d'urgence des mesures relatives au climat, à la suite de l'adoption, par l'Organisation maritime internationale (OMI)<sup>7</sup>, de stratégies d'atténuation des changements climatiques dans le secteur des transports maritimes, et de la définition, par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)<sup>8</sup>, d'objectifs ambitieux pour le secteur de l'aviation. Elle a été définie à l'initiative du Comité des transports intérieurs, lequel avait demandé, à sa quatre-vingt-cinquième session, que soit élaborée une stratégie ambitieuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre associées aux transports intérieurs, fondée sur les instruments juridiques internationaux des Nations Unies relevant de la compétence du CTI, établissant des mesures prioritaires pour le CTI et ses organes subsidiaires concernés et étayée par un plan d'action solide assorti d'échéances, pour examen et adoption par le Comité à sa quatre-vingt-sixième session (ECE/TRAN/328, par. 60 a)).

5. La présente Stratégie est fondée sur la Stratégie du CTI à l'horizon 2030 (ECE/TRANS/288/Add.2), adoptée par le Comité en 2019, dans laquelle les changements climatiques sont considérés comme une question transversale, et sur le mandat révisé du Comité, qui a été approuvé par le Conseil économique et social en 2022 (E/RES/2022/2). Elle tient compte des mesures que les Parties contractantes se sont engagées à entreprendre en adoptant et en notant, respectivement, les déclarations ministérielles faites aux quatre-vingt-quatrième et quatre-vingt-cinquième sessions du Comité<sup>9</sup>. En approuvant la déclaration ministérielle intitulée « Tirer le meilleur parti des solutions de transport intérieur dans la lutte mondiale contre les changements climatiques » à la dernière session du Comité, les ministres et autres chefs de délégation ont déclaré qu'ils soutenaient sans réserve les cibles et objectifs du Programme de développement durable à l'horizon 2030, de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et de l'Accord de Paris, dans l'objectif d'accélérer la transition vers une mobilité décarbonée et vers des émissions nettes faibles ou nulles dans le secteur des transports intérieurs.

6. En application du mandat du Comité, la présente Stratégie est principalement axée sur l'atténuation des changements climatiques, étant entendu, conformément à l'Accord de Paris, que le fait de limiter l'élévation de la température conformément à ses objectifs réduirait considérablement les risques liés aux changements climatiques et les effets de ces changements. Les systèmes d'infrastructures clefs, y compris les transports, seront toujours plus vulnérables si l'évolution des conditions climatiques n'est pas prise en compte. L'adaptation perdra progressivement en efficacité à mesure que les phénomènes météorologiques extrêmes dégraderont les systèmes de transport et les économies. Or cette dynamique pourrait encore s'aggraver si des mesures urgentes ne sont pas prises dès aujourd'hui. Au fur et à mesure que les coûts sociaux et économiques des catastrophes dévastatrices dues au climat s'alourdissent, leurs effets perturbateurs sur la vie des générations actuelles et futures s'intensifient. En outre, il est admis, dans la présente Stratégie, qu'il convient d'intensifier les efforts d'adaptation aux changements climatiques tout en continuant de renforcer la résilience des systèmes et des activités de transport grâce aux travaux du CTI et de ses organes subsidiaires<sup>10</sup>.

<sup>6</sup> Voir le communiqué de presse de l'ONU à l'adresse suivante : <https://press.un.org/en/2021/sgsm20971.doc.htm>.

<sup>7</sup> En 2018, l'OMI a adopté, par la résolution MEPC.304(72), laquelle a été mise à jour en juillet 2023 par l'adoption de la résolution MEPC.377(80), une stratégie initiale concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires, complétée par un programme d'activités de suivi.

<sup>8</sup> En 2022, l'OACI a fixé un objectif ambitieux à long terme de réduction à zéro des émissions nettes de carbone provenant de l'aviation d'ici à 2050 par la résolution A41-21, après avoir défini d'autres objectifs ambitieux à long terme (à savoir une amélioration de 2 % par an du rendement du carburant jusqu'en 2050 et le maintien des émissions nettes de carbone au même niveau à partir de 2020), initialement adoptés par l'Assemblée de l'OACI en 2010, et confirmés en 2013 et 2016.

<sup>9</sup> Voir ECE/TRANS/316, annexe I, et ECE/TRANS/328, annexe I.

<sup>10</sup> Les mesures relatives aux infrastructures résilientes face aux changements climatiques figurent dans la liste des priorités de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030 (voir ECE/TRANS/288/Add.2, tableau 1).



## II. Vision à long terme et mission du CTI en matière d'action climatique

7. En matière d'action climatique, la **vision à long terme** du Comité des transports intérieurs est la suivante :

**Le Comité des transports intérieurs et ses organes subsidiaires<sup>11</sup> prennent des mesures urgentes en vue d'aider leurs États membres et les Parties contractantes aux instruments juridiques des Nations Unies relevant de sa compétence à atteindre l'objectif ambitieux de réduire à zéro les émissions nettes de carbone provenant des transports intérieurs à l'horizon 2050.**

8. **Le CTI a pour mission d'aider ses États membres et les Parties contractantes aux instruments juridiques des Nations Unies relevant de sa compétence à décarboner le secteur des transports intérieurs, grâce à un appui renforcé dans le domaine des réglementations, à des concertations intergouvernementales sur les mesures à prendre et au renforcement de la coordination et des partenariats entre toutes les parties prenantes concernées.**

9. **Pour ce faire, le CTI tire parti d'un cadre général de décarbonation fondé sur les mesures relevant du paradigme « éviter-changer-améliorer » que les États membres sont susceptibles de mettre en place dans un ou plusieurs des domaines suivants :**

a) **Éviter les véhicules-kilomètres inutiles grâce à un développement axé sur la compacité, en améliorant l'accessibilité aux services et en réduisant nos besoins en matière de déplacement ;**

b) **Changer : Opérer une transition vers des modes de transport et/ou des activités durables et à émissions de carbone faibles ou nulles ;**

c) **Améliorer les véhicules, les infrastructures et les opérations.**

10. En matière de décarbonation, il n'existe pas de prescription passe-partout permettant de déterminer les mesures et les domaines – combinés ou non – dans lesquels il serait possible d'obtenir le plus grand nombre de résultats, étant donné qu'entrent en jeu un certain nombre de variables, sur la base desquelles la panoplie adéquate de mesures sectorielles et intersectorielles futures est déterminée : situation nationale, impératifs économiques des pays en développement, existence ou non de stratégies, mesures antérieures, etc.

11. Il est possible, dans le domaine des transports intérieurs, de rechercher des solutions permettant de réduire autant que possible certains déplacements, comme les trajets à vide, et ainsi les éviter. Il ne s'agit pas seulement de réduire ou d'éviter les trajets jugés inutiles (par exemple en encourageant le télétravail), mais aussi d'optimiser ou de réduire les ressources utilisées pour assurer un transport décarboné. En outre, la possibilité de disposer de transports plus efficaces dépend souvent de solutions intersectorielles et les responsables du secteur des transports intérieurs pourraient être disposés à collaborer avec les responsables d'autres secteurs, pour trouver des solutions dans des domaines tels que la planification spatiale et l'aménagement du territoire, ou la réorganisation des chaînes d'approvisionnement, par exemple, en passant d'un approvisionnement mondial à un approvisionnement régional. La gestion de la mobilité peut aider à améliorer les services dans ce domaine en amont du développement de nouvelles infrastructures. L'élaboration et la mise en application de plans de mobilité urbaine durable ou de plans nationaux de mobilité urbaine peuvent être un bon moyen d'obtenir les résultats nécessaires, puisque ce type de plans permettrait d'établir des synergies entre l'aménagement du territoire et les solutions de mobilité intelligente, en tenant compte de l'équité et de la justice environnementale pour offrir un meilleur accès aux biens et aux services tout en réduisant les déplacements et en faisant participer le public au processus.

<sup>11</sup> Dans la présente Stratégie, toute mention des organes subsidiaires du CTI fait référence à 29 organes subsidiaires. Pour une vue d'ensemble des organes subsidiaires, voir l'organigramme du CTI sur la page Web [ITC Structure | UNECE](#).

12. En opérant une transition vers des modes d'exploitation durables et à émissions de carbone faibles ou nulles, les transports utiliseront au mieux les modes d'exploitation à faible émission de carbone existants. Il pourrait s'agir notamment d'accorder la priorité au transport intermodal ou multimodal pour les marchandises et les voyageurs à différents niveaux – international, national, régional ou local, selon les besoins – ce qui impliquerait de transférer, pour les longues distances, le transport de voyageurs de la route vers le rail et le transport de marchandises de la route vers le rail ou les voies navigables, ou de permettre le transport intermodal tout en tenant compte de l'équité et avec l'approbation du public. À l'échelle régionale et locale, cela pourrait signifier de donner la priorité aux transports publics associés à des déplacements en vélo ou à pied pour le transport de voyageurs et de définir de nouvelles approches pour le transport de marchandises en ville, toutes ces mesures devant, également, bénéficier de l'appui sans réserve du public.

13. En améliorant les véhicules, les infrastructures et les opérations, y compris le passage des frontières, le secteur des transports intérieurs gagnera en efficacité. En ciblant des mesures d'amélioration, il devrait être possible de stimuler l'innovation et, ainsi, de dissocier l'utilisation des transports et les émissions de gaz à effet de serre.

14. Les responsables du secteur des transports intérieurs peuvent également veiller à ce que les travaux menés dans le cadre de la décarbonation soient intrinsèquement liés à la résilience (« adaptation ») des systèmes de transport face aux risques associés aux changements climatiques. Il serait ainsi possible d'éviter les cas dans lesquels les investissements portant sur l'adaptation des transports sont réalisés à l'appui d'activités ou de modes de transport ciblés pour le volet « réduction » dans le cadre de mesures d'atténuation des changements climatiques, lorsque la réduction est pertinente/appropriée pour les États membres.

15. Au vu de ce qui précède, le CTI stimulera les changements dans le secteur des transports, qu'il orientera vers le cap des émissions nettes nulles.

16. Pour ce faire, le CTI s'attachera à améliorer le cadre réglementaire régissant les transports intérieurs, à promouvoir des moyens d'action innovants, à fournir et à mettre au point les documents d'orientation et les manuels nécessaires, et à apporter une assistance technique ciblée, axée sur la demande, afin de faire évoluer les comportements vers une mobilité durable et à émissions de carbone faibles ou nulles. Il appuiera l'adoption de nouvelles technologies et d'innovations, telles que les systèmes de transport intelligents et les solutions numériques.

### III. Objectifs stratégiques

#### A. Objectifs stratégiques du CTI et de ses organes subsidiaires

17. Grâce à son cadre intergouvernemental unique en son genre, le CTI fournit un appui polyvalent à ses membres et aux Parties contractantes aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs, en vue d'intensifier les mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports intérieurs, en tirant parti, s'il y a lieu et autant que possible, de toute la gamme d'options de décarbonation disponibles, dans l'objectif de :

- a) Renforcer la gouvernance interrégionale et infrarégionale :

Renforcer le cadre réglementaire régissant les transports intérieurs et, le cas échéant, poursuivre son élaboration. Il peut s'agir de mettre à jour des instruments juridiques internationaux relevant du CTI ou d'élaborer des instruments juridiques supplémentaires afin d'intégrer la décarbonation du secteur des transports intérieurs dès la conception et la planification des systèmes de transports intérieurs, et ce, à tous les niveaux ;

- b) Faire en sorte que les organes subsidiaires du CTI intensifient leur action climatique et la coordonnent mieux entre eux :

Renforcer l'appui apporté à leurs membres dans le domaine de l'atténuation des changements climatiques, grâce à une évaluation systématique de leur contribution à

l'exécution de la présente Stratégie et à des rapports réguliers à ce sujet, en informant, tous les deux ans, le CTI des progrès réalisés concernant la mise en œuvre des activités définies dans la Stratégie. Le CTI fournit des conseils et des orientations sur les domaines dans lesquels une coopération renforcée s'avère utile, et grâce à l'établissement de partenariats avec des organisations internationales, intergouvernementales et non gouvernementales, des établissements universitaires et le secteur privé en vue de conjuguer les efforts, de tirer parti des synergies et d'appuyer une action climatique amplifiée ;

c) Renforcer l'appui intergouvernemental dans le domaine de l'atténuation des changements climatiques et de l'adaptation à ces changements :

- Favoriser les concertations régulières afin de promouvoir la coopération entre les États membres et les Parties contractantes aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs ;
- Suivre les progrès réalisés à l'échelle mondiale dans le domaine de la décarbonation des transports intérieurs ;
- Fournir une assistance technique et des services consultatifs, notamment sous forme d'activités de sensibilisation, d'appui technique, d'ateliers, de formations et de projets à l'appui de l'atténuation des changements climatiques, y compris lors de la phase de conception et de planification des systèmes de transport ;
- Apporter un appui technique.

## **B. Objectifs stratégiques pour l'exécution de la Stratégie par le secteur des transports intérieurs**

18. Les travaux du CTI contribueront à la réalisation des objectifs stratégiques du secteur des transports intérieurs, à savoir :

a) Élaborer et renforcer les politiques, la législation et les mesures, ainsi que leur suivi, en couvrant toutes les combinaisons possibles (selon les situations nationales/régionales) des mesures relatives à la décarbonation. Les pays et les acteurs du secteur des transports intérieurs pourraient soutenir à titre volontaire la mise en œuvre, le cas échéant, d'une série de mesures portant sur les voyageurs et les marchandises, en renforçant l'application des instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs en prenant les mesures suivantes :

- Si ces stratégies et objectifs n'ont pas encore été définis, effectuer des travaux préliminaires en vue d'évaluer la faisabilité et les avantages potentiels de l'élaboration de stratégies nationales et de la définition d'objectifs, à court, à moyen et à long terme, de réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports intérieurs, et communiquer au CTI des informations à ce sujet sous la forme de « plans d'action pour la décarbonation des transports intérieurs ». En fonction des résultats de ces évaluations de faisabilité, et pour chaque partie participante, tenir dûment compte des processus relatifs aux contributions déterminées au niveau national (CDN) communiquées au titre de la Convention sur les changements climatiques, le cas échéant, ainsi que de la stratégie nationale à long terme de développement à faibles émissions de gaz à effet de serre, si le pays en a présenté une, afin d'éviter la duplication inutile des efforts ;
- Intensifier les efforts visant à appliquer intégralement les instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs et collaborer activement avec les Parties contractantes en vue d'améliorer les instruments juridiques pertinents et d'y apporter des modifications, afin de favoriser la réalisation en temps voulu des objectifs, des engagements et des solutions liés aux changements climatiques ;
- Continuer de s'efforcer de mettre en service des technologies neutres en carbone, notamment en investissant dans l'expansion des infrastructures nécessaires en tant qu'élément clef de la décarbonation, en veillant à ce que les réglementations, les normes et les protocoles soient harmonisés au-delà des frontières, tant pour les véhicules que pour les infrastructures, en utilisant des énergies propres et

renouvelables, en faisant en sorte que la consommation d'énergie soit équilibrée et en tenant compte de la capacité du réseau énergétique ;

- Faciliter le transfert modal, en définissant des objectifs pour les pays, selon qu'il leur convient, afin de faire passer le transport de voyageurs et de marchandises de la route au rail et aux voies navigables intérieures, et d'opérer une transition vers la mobilité multimodale, le cas échéant, et en favorisant le développement des infrastructures correspondantes ;
- Promouvoir, en particulier dans les zones urbaines et suburbaines, les transports publics ainsi que les solutions de mobilité partagée ou active y compris en définissant des objectifs, pour les pays, selon qu'il leur convient ;
- Faciliter l'adoption par les utilisateurs finaux de modes de transport à émission de carbone faible ou nulle grâce à des mesures stratégiques ;
- Promouvoir la collecte de données, par exemple données sur la mobilité active et données de référence sur les habitudes de voyage, afin d'orienter la conception et les objectifs des politiques générales ;
- Encourager l'utilisation d'indicateurs harmonisés au niveau mondial pour suivre les progrès réalisés dans le domaine de la décarbonation des transports intérieurs ; les États membres sont invités à soutenir l'élaboration et l'utilisation des indicateurs et mesures recommandés ci-après afin d'évaluer efficacement les progrès et d'étayer l'exécution de la Stratégie. Les indicateurs et mesures clefs pourraient notamment être les suivants :

*Surveillance des émissions de gaz à effet de serre et de leurs facteurs déterminants : indicateurs clefs de performance recommandés pour le secteur des transports intérieurs*

Émissions de GES provenant des transports intérieurs (t eq CO<sub>2</sub> par mode)

Indicateur de trafic (total t, total p, v.km, p.km, t.km par mode)

Intensité carbone (gCO<sub>2</sub>/Tkm, gCO<sub>2</sub>/pkm par mode)

Infrastructures de transport et infrastructures numériques existantes et nouvelles (km par type d'infrastructure, également par classe, si nécessaire)

Nombre, emplacement et puissance (le cas échéant) des infrastructures publiques d'approvisionnement en énergie pour les transports intérieurs (par mode et par type d'énergie)/nombre et efficacité du transport (transport suprarégional) ou nombre de véhicules (développement régional/urbain)

Nombre de voitures immatriculées/nombre d'habitants recensés

*Mesures devant être prises dans le secteur des transports intérieurs pour garantir que le CTI et ses instruments juridiques assurent la promotion et la réalisation de la mobilité à émissions de carbone faibles ou nulles*

Élaboration d'un plan de décarbonation des transports intérieurs conformément aux lignes directrices du CTI et aux processus relevant de la Convention sur les changements climatiques

Nombre de lignes directrices, d'outils et de cours de formation du CTI utilisés

Nombre de concertations visant à promouvoir l'adhésion aux instruments juridiques du CTI dans la région de la CEE et au-delà

*Autres indicateurs à prendre en compte pour la collecte d'informations supplémentaires à l'appui de l'exécution de la Stratégie*

Intensité carbone du puits au réservoir/du réservoir à la roue (gCO<sub>2</sub>/km par mode, par type d'énergie)

Infrastructures adaptées au transport intermodal/multimodal (km)

Nombre de terminaux urbains

Accessibilité/inclusivité (% de v.km, p.km accessibles/inclusifs par mode)

Nombre de trajets à vide (par mode)

Vitesse moyenne des trains de marchandises (km/h)

b) Favoriser l'utilisation efficace de l'énergie grâce à l'optimisation des itinéraires et des comportements de conduite, l'utilisation de systèmes de transport intelligents et la dématérialisation, le remplacement accéléré des véhicules à combustibles fossiles par des véhicules à émission nulle et l'utilisation efficace des réseaux de transport et de la circulation des personnes et des marchandises ;

c) Promouvoir, en coopération avec les universités et les organismes non gouvernementaux, la recherche-développement en faveur des technologies et les combustibles neutres en carbone, tels que l'hydrogène, de l'accès aux énergies renouvelables et du passage d'une source d'énergie à une autre ;

d) Soutenir les pratiques liées à l'économie circulaire et, ce faisant, déterminer l'empreinte carbone de tous les types de véhicules et d'infrastructures de transport au moyen d'une analyse du cycle de vie, afin d'accroître la circularité pour ce qui est de l'utilisation des matériaux ; remplacer les pièces et moderniser afin de prolonger la durée de vie des produits automobiles ; promouvoir l'utilisation de carburants durables et du recyclage efficace, par exemple des batteries.

### C. Objectifs horizontaux

19. Grâce à son cadre intergouvernemental unique en son genre, le CTI fournit un appui polyvalent à ses membres et aux Parties contractantes aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs en assurant la compatibilité des mesures axées sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de celles :

- a) Donnant la priorité à l'accessibilité, à la sécurité et à la sûreté des transports ;
- b) Visant à éviter les effets secondaires négatifs sur l'environnement et la santé ;
- c) Favorisant les transports inclusifs ;

d) Assurant la résilience des transports en adaptant les infrastructures et les opérations de transport aux changements climatiques.

20. La réalisation des objectifs stratégiques et horizontaux susmentionnés contribuera à la réalisation des objectifs de développement durable (ODD), en particulier à : a) la réduction des émissions de polluants et de gaz à effet de serre (ODD 3 et 13) ; b) l'amélioration de la mobilité urbaine et l'avènement de villes et communautés durables, inclusives, sûres et résilientes (ODD 3 et 11) ; c) l'amélioration de l'innovation industrielle, de l'efficacité des infrastructures et de la connectivité (ODD 9) ; d) une énergie abordable et propre (ODD 7) ; e) la stabilité économique et sociale en facilitant l'accès aux débouchés économiques et en renforçant la connectivité (ODD 16) ; f) la revitalisation des partenariats multipartites et au partage des connaissances en vue de la réalisation du Programme de développement durable à l'horizon 2030 (ODD 17) – étant entendu que la Stratégie porte bien au-delà de 2030, à l'horizon 2050.

## IV. Instruments administrés par le CTI contribuant à l'atténuation des changements climatiques

21. Soixante instruments juridiques des Nations Unies, dont 49 sont actuellement en vigueur, relèvent de la compétence du CTI. Au moment de l'élaboration de la présente Stratégie, 152 États Membres de l'ONU étaient Parties contractantes à au moins un de ces instruments. Depuis quelques années, le nombre total d'adhésions de pays extérieurs à la région de la Commission économique pour l'Europe (CEE) dépasse de plus en plus souvent le nombre d'adhésions de pays de la région.

22. Un grand nombre des instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs relevant du CTI jouent un rôle clef pour ce qui est de l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports intérieurs et d'opérer la transition vers des transports intérieurs plus adaptés au climat. Ils couvrent un ou plusieurs domaines (en fonction de la situation locale) inclus dans le cadre de la décarbonation.

### ÉVITER

23. Le CTI et ses organes subsidiaires peuvent contribuer au volet « éviter » du paradigme grâce à l'élaboration d'outils et de ressources documentaires tels que des boîtes à outils, des publications et des lignes directrices sur l'amélioration de l'efficacité des transports. Il peut s'agir notamment de la promotion d'un développement urbain plus axé sur la compacité et les transports, ainsi qu'une meilleure intégration des quartiers résidentiels, professionnels et de loisirs, parallèlement à la planification urbaine, peuvent réduire de manière significative la longueur des trajets et la nécessité d'effectuer des déplacements motorisés en général, tout en apportant une contribution positive à la mobilité active.

### CHANGER

24. Les accords des Nations Unies relatifs aux infrastructures de transports intérieurs soutiennent ou sont susceptibles de soutenir le passage à des modes et opérations de transport durables et à émissions de carbone faibles ou nulles. Des accords tels que l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) ou l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) fournissent les conditions préalables à la mise en place de l'infrastructure nécessaire pour permettre le transfert modal de la route vers le rail et les voies navigables. L'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) promeut le transport multimodal afin d'alléger la charge qui pèse sur le réseau routier européen et de réduire les dégâts causés à l'environnement. Les Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire visent à faciliter les investissements dans le matériel roulant ferroviaire afin de stimuler le transfert de la route vers le rail.

25. Les conventions relatives à la circulation routière, telles que la Convention sur la circulation routière ou la Convention sur la signalisation routière, sont essentielles pour garantir que les politiques de décarbonation n'aient pas simultanément un effet négatif sur la sécurité de la circulation routière. L'expansion de ces instruments juridiques pourrait favoriser le passage au cyclisme en créant un environnement sûr pour les cyclistes sur les routes.

26. En ce qui concerne l'infrastructure cyclable, une convention sur le réseau de pistes cyclables pourrait être envisagée sur la base des travaux menés actuellement par le WP.5 et le PPE-TSE.

### AMÉLIORER

27. Les Règlements des Nations Unies sur les véhicules, harmonisés au niveau mondial, élaborés et adoptés sous les auspices de l'Accord 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 (Accord de 1958), ainsi que le Règlement technique mondial établi conformément à l'Accord 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 (Accord de 1998), contribuent à l'amélioration des véhicules et de leur fonctionnement. De la même façon, les accords relatifs aux infrastructures relevant du CTI, tels que l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) ou l'AGTC, contribuent à l'amélioration des infrastructures des transports intérieurs. Leur pertinence en matière d'atténuation des changements climatiques pourrait encore être accrue en y incluant des paramètres supplémentaires sur la disponibilité, par exemple, concernant l'infrastructure de recharge des véhicules électriques, y compris des chargeurs rapides, pour les véhicules routiers et les véhicules utilitaires lourds, ou des stations de ravitaillement en hydrogène.

28. Les instruments juridiques administrés par le CTI dans le domaine de la facilitation du passage des frontières, notamment la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR, 1975) et la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, fournissent non seulement des orientations sur la rationalisation des procédures administratives et l'élimination des obstacles techniques aux déplacements transfrontières, mais font également référence à l'aménagement des postes frontière lié à l'infrastructure, qui a un effet sur les niveaux des émissions provenant des embouteillages aux frontières nationales respectives et dans les régions frontalières. La pertinence de ces instruments en matière d'atténuation des changements climatiques pourrait être renforcée grâce à l'inclusion de dispositions ou de recommandations supplémentaires relatives à l'utilisation obligatoire de documents électroniques et de solutions numériques, ainsi qu'à des adaptations liées aux infrastructures, telles que l'introduction de voies rapides pour les véhicules utilitaires lourds équipés d'un groupe motopropulseur à émissions de carbone faibles ou nulles. En outre, la mise en application du Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, concernant la lettre de voiture électronique permettrait de réduire les temps d'attente et les files d'attente aux frontières pour les camions, et donc les émissions de gaz à effet de serre, tout en réduisant considérablement l'utilisation de papier, sachant que des millions de lettres de voiture papier sont produites chaque année.

#### **VOIE À SUIVRE POUR QUE LE CADRE RÉGLEMENTAIRE RÉGISSANT LES TRANSPORTS INTÉRIEURS SOIT COMPATIBLE AVEC L'ATTÉNUATION DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES**

29. Conformément à l'objectif stratégique visant à renforcer et, le cas échéant, à étoffer le cadre réglementaire des Nations Unies en matière de transports intérieurs, les organes subsidiaires du CTI devraient demander à tous les États Membres de l'ONU d'inciter, dans la mesure du possible, les Parties contractantes à tenir systématiquement compte de considérations climatiques lorsqu'elles envisagent de modifier des instruments juridiques, par exemple en établissant des plans de travail régulièrement mis à jour et en inscrivant à l'ordre du jour de chaque groupe de travail concerné un point permanent consacré à l'évaluation des effets du climat. Les instruments juridiques peuvent être mis à jour par les Parties contractantes au moyen de clauses et/ou de protocoles supplémentaires et des instruments juridiques supplémentaires peuvent être élaborés pour encourager la décarbonation du secteur des transports intérieurs. L'ouverture de ces instruments juridiques à l'adhésion ou à la ratification peut accélérer l'adhésion d'autres pays que ceux de la région de la CEE, ce qui permettra, parallèlement à leur mise en application, de renforcer leur contribution à la réduction des effets des changements climatiques.

30. Pour appuyer la mise en application des instruments juridiques à plus grande échelle et promouvoir les avantages de l'adhésion, il est indispensable de fournir, sous les auspices du CTI, un appui en matière de renforcement des capacités et de conseils sur les politiques à mener. En outre, le CTI et ses organes subsidiaires s'efforceront de renforcer encore la contribution des instruments juridiques à l'atténuation des changements climatiques en élaborant des documents d'orientation analytiques et techniques dans leurs domaines respectifs.


## V. Plan d'action climatique initial du CTI (étapes clefs) – Contribution du CTI à la réalisation des objectifs et des priorités concernant les changements climatiques

31. Les premières mesures que le CTI et ses organes subsidiaires devraient prendre afin d'orienter les changements sous-tendant la réalisation de la vision à long terme, de la mission et des objectifs stratégiques en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports intérieurs sont présentées dans le plan d'action ci-après. Certaines mesures sont destinées à des organes particuliers du CTI, d'autres sont d'application conjointe ou doivent être appliquées de manière concertée par différents organes. Les mesures sont organisées en fonction des objectifs stratégiques et horizontaux et dans l'ordre de ces derniers (les flèches indiquent les mesures à prendre ultérieurement, selon les résultats de la mesure précédente). Des années cibles sont définies, à titre indicatif, pour la mise en œuvre de chaque mesure ; elles peuvent être modifiées par le CTI en fonction des progrès réalisés.

32. Ce plan d'action se doit d'être un document évolutif. Le CTI ajustera les mesures et/ou inclura des mesures supplémentaires lors de l'examen biennal du plan, sur la base des propositions formulées par ses organes subsidiaires, et les mesures dont l'application est achevée ne seront plus prises en compte dans le plan. Les mesures ciblant les évaluations de faisabilité seront examinées par le CTI ou ses organes subsidiaires sur la base des résultats de ces évaluations, de manière que les mesures de suivi soient mises en œuvre ou abandonnées. Le plan d'action sera ainsi géré par le CTI.

<i>Numéro de la mesure</i>	<i>Mesure</i>	<i>Année cible</i>	<i>Objectif(s) correspondant(s)</i>	<i>Volet du paradigme « éviter-changer-améliorer »</i>	<i>Organismes responsables</i>
1	Évaluer régulièrement les mesures prises en vue d'exécuter la présente Stratégie, prendre en compte les changements climatiques lorsque cela est possible, dans le cadre de sessions annuelles, de séminaires ou d'ateliers thématiques, et en rendre compte	À compter de 2024, chaque année	A./C.	Éviter/changer/améliorer	CTI et tous ses organes subsidiaires
2	Évaluer la faisabilité et les avantages potentiels des mesures de réduction de la circulation en vue de fournir des options dont les États membres pourront s'inspirer pour élaborer leurs propres stratégies nationales	2027	A.a)/C.	Éviter	CTI/WP.5
3	Évaluer la faisabilité et les avantages potentiels de la définition de cibles pour le transfert modal, si cela s'avère approprié pour les États membres lors de l'élaboration de leurs stratégies nationales, en collaboration avec l'ensemble des parties concernées (c'est-à-dire expéditeurs et entreprises de logistique)	2027	A.a)/C.	Changer	WP.5/WP.24/SC.1/SC.2/SC.3
4	Faire le point sur les politiques existantes ou les mesures en cours d'application visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules. Étudier la possibilité d'harmoniser les outils réglementaires entre les marchés concernés ou de fixer des objectifs de réduction des émissions à l'échappement pour les pays, si cela s'avère approprié pour eux	2026	A.a)/C.	Améliorer	WP.29
5	↳ Le cas échéant, définir des cibles pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'échappement	2028	A.a)/C.	Améliorer	WP.29



<i>Numéro de la mesure</i>	<i>Mesure</i>	<i>Année cible</i>	<i>Objectif(s) correspondant(s)</i>	<i>Volet du paradigme « éviter-changer-améliorer »</i>	<i>Organismes responsables</i>
6	Permettre une participation active et passive hybride, y compris pour la prise de décisions	2027	A.a)	Éviter	Tous les organes subsidiaires
7	Fournir des données analytiques pour améliorer les normes relatives à l'infrastructure afin de rendre les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux résilients face aux changements climatiques	2030	A.a)/A.c)/C.	Adapter	WP.5/GE.3
8	Envisager d'ajouter des paramètres à l'AGTC concernant l'électrification ou l'utilisation de carburants de remplacement ou d'autres types d'énergie au niveau du réseau et apporter des amendements à l'Accord, le cas échéant	2035	A.a)	Améliorer	WP.24
9	Accélérer l'adhésion à l'AGC, à l'AGTC et au Protocole à l'AGTC et l'application de ces instruments, afin de développer des infrastructures de transport intermodal permettant un transfert vers le rail ou les voies navigables intérieures et suivre les progrès réalisés concernant l'amélioration des infrastructures	2040	A.a)	Changer/améliorer	WP.24/SC.2/SC.3
10	Permettre aux États Membres de l'ONU qui ne font pas partie de la région de la CEE d'utiliser les instruments tels que l'AGTC	2040	A.a)	Changer/améliorer	WP.24/SC.2/SC.3/ WP.5
11	En ce qui concerne l'infrastructure cyclable, envisager, selon qu'il convient, d'élaborer une nouvelle convention sur les réseaux cyclables sur la base des travaux menés actuellement par le WP.5 et le PPE-TSE	2027	A.a)/C.	Éviter/changer/améliorer	WP.5
12	Évaluer la faisabilité et les avantages potentiels de l'élaboration d'un modèle succinct concernant les gaz à effet de serre à joindre aux décisions prises par les groupes de travail pour évaluer l'effet des décisions du CTI et de ses organes subsidiaires sur les émissions de gaz à effet de serre	2026	A.b)	Éviter/changer/améliorer	CTI
13	 Si la mesure est appliquée, fournir une analyse de la manière dont les décisions du CTI et de ses organes subsidiaires contribueront à la réduction des émissions de gaz à effet de serre	2028	A.b)	Éviter/changer/améliorer	CTI
14	Établir des partenariats avec le FEM et le FVC, entre autres fonds de l'ONU, afin qu'ils deviennent organismes d'exécution	2028	A.b)	Éviter/changer/améliorer	CTI
15	Évaluer la faisabilité de l'élaboration de plans d'action nationaux, sous-régionaux/régionaux de décarbonation du secteur des transports intérieurs et les avantages qui découleraient de l'utilisation de ces plans	2026	A.b)	Éviter/changer/améliorer	CTI

<i>Numéro de la mesure</i>	<i>Mesure</i>	<i>Année cible</i>	<i>Objectif(s) correspondant(s)</i>	<i>Volet du paradigme « éviter-changer-améliorer »</i>	<i>Organismes responsables</i>
16	↳ Établir, le cas échéant, un partenariat avec la Convention sur les changements climatiques sur la complémentarité potentielle des « plans d'action pour la décarbonation du secteur des transports intérieurs » et des « contributions déterminées au niveau national », qui relèvent de la Convention	2028	A.b)	Éviter/changer/améliorer	CTI
17	Accueillir les manifestations du CTI sur les changements climatiques en marge des sessions annuelles, selon qu'il convient, et aborder la question des changements climatiques pendant les forums politiques de haut niveau, selon que de besoin	À partir de 2025	A.c)	Éviter/changer/améliorer	CTI
18	Élaborer des recommandations concernant les technologies à émissions de carbone faibles ou nulles, telles que les véhicules électriques et leur infrastructure de recharge pour les voyageurs, les marchandises et les transports intermodaux, et appuyer leur application	2028	A.c)	Éviter/changer/améliorer	WP.5/WP.24/ WP.29/SC.1
19	Élaborer, pour le transport de voyageurs, des solutions axées sur la mobilité en tant que service	2030	A.c)	Éviter/changer/améliorer	WP.5
20	Élaborer des solutions pour réduire autant que possible les « trajets à vide » et inciter les usagers des transports à faire des choix éclairés et les opérateurs à optimiser leurs services	2035	A.c)	Éviter/améliorer	SC.1/SC.2/WP.24/ WP.5
21	Élaborer des solutions pour une logistique urbaine intermodale et un Internet physique urbain	2035	A.c)/C.	Améliorer	WP.5/WP.24
22	Évaluer la faisabilité et les avantages potentiels de la définition d'objectifs intermédiaires (2030-2040) pour parvenir à des émissions nettes de GES nulles d'ici à 2050 dans le secteur des transports intérieurs, dans le cadre de l'objectif de réduction des émissions de GES	2026	A.c)	Éviter/changer/améliorer	CTI
23	↳ Le cas échéant, envisager et proposer des objectifs et des trajectoires de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour le secteur des transports intérieurs à court terme (2030) et à moyen terme (2040), et tendre vers l'objectif de zéro émission nette d'ici à 2050 et, si nécessaire et le cas échéant, les inclure, parallèlement aux politiques nationales, dans les plans d'action pour la décarbonation du secteur des transports intérieurs qui seront présentés au CTI	À partir de 2026	A.c)	Éviter/changer/améliorer	CTI
24	Gérer les données relatives aux émissions de GES provenant des transports intérieurs (en tenant compte des différents modes de transport et des différents types d'énergie)	2028	A.c)	Éviter/changer/améliorer	WP.6
25	Viser une transition numérique efficace et transparente pour les données et les informations relatives au transport multimodal et suivre les progrès accomplis	2040	A.c)	Changer/améliorer	WP.24

<i>Numéro de la mesure</i>	<i>Mesure</i>	<i>Année cible</i>	<i>Objectif(s) correspondant(s)</i>	<i>Volet du paradigme « éviter-changer-améliorer »</i>	<i>Organismes responsables</i>
26	Élaborer, pour étayer les mesures prises à l'échelle nationale, des méthodes et des outils d'analyse qui complètent les outils existants ou qui sont fondés sur ces derniers, tels que les futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS), les indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables (SITCIN) et l'Observatoire international des infrastructures de transport (OIIT-SIG)	À compter de 2024	A.c)	Éviter/changer/améliorer	CTI et tous ses groupes de travail
27	Élaborer des orientations pour l'évaluation des points faibles et les tests de résistance concernant les équipements de transport face aux risques posés par les changements climatiques ainsi que pour des programmes d'adaptation efficaces (trajectoires d'adaptation, etc.), et appuyer l'adoption de ces orientations	2027	A.c)	Adapter	WP.5/GE.3
28	Élaborer des orientations pour l'évaluation de la criticité des équipements/réseaux en matière d'adaptation et appuyer l'adoption de ces recommandations	2027	A.c)	Adapter	WP.5/GE.3
29	Optimiser les réseaux d'infrastructures grâce à une meilleure utilisation des systèmes de transport intelligents ou des systèmes de gestion du trafic pour les transports routiers, ferroviaires et intermodaux	2030	A.c)	Éviter/améliorer	SC.1/SC.2/WP.24
30	S'efforcer de réduire les conflits relatifs aux itinéraires en élaborant des solutions pour une utilisation égale et équitable du réseau ferroviaire pour le transport de marchandises et de voyageurs	2030	A.c)	Améliorer	SC.2/WP.24
31	Assurer un déploiement sûr et sécurisé des modes de transport à émissions de carbone faibles ou nulles, des technologies relatives aux véhicules et de leur infrastructure de recharge	Tâche permanente	A.c)/C.	Changer/améliorer	WP.15/WP.29, avec des contributions du WP.1, du WP.5 et d'autres groupes de travail
32	Élaborer une méthode harmonisée à l'échelle mondiale permettant de déterminer l'empreinte carbone des véhicules sur toute la durée de leur cycle de vie	2025	A.c)/C.	Améliorer	WP.29/GRPE, avec l'appui d'autres groupes de travail
33	Élaborer des solutions envisageables pour améliorer les gains d'efficacité concernant les matériaux et les ressources dans les chaînes de valeur de la mobilité, telles que les batteries durables, pendant les phases de la conception, de l'utilisation, de la production et de la fin de vie	2027	A.c)	Améliorer	WP.5/WP.29/GRPE

## VI. Mobilisation des ressources aux fins de l'exécution de la Stratégie

33. Les ressources du budget ordinaire allouées par les États membres au sous-programme Transports de la CEE continueront à financer le personnel chargé d'administrer les instruments juridiques relevant du CTI et à mettre à jour ces instruments et à en élaborer de nouveaux. Les groupes de travail et le secrétariat programmeront leurs activités de façon à répartir équitablement la charge de travail en fonction du Plan d'action climatique initial et des ressources disponibles. Compte tenu de l'expérience acquise par le WP.1, le WP.29 et le WP.30, dont la portée est mondiale, aucune incidence budgétaire n'est prévue en raison de l'augmentation du nombre des Parties contractantes aux instruments juridiques relevant de ces groupes de travail. L'appui intergouvernemental apporté par le CTI et ses organes subsidiaires favorisera l'échange d'informations et de données d'expérience à l'appui de la présente Stratégie.

34. L'exécution de la présente Stratégie au sein des groupes de travail sera financée grâce à des ressources du budget ordinaire, mais il serait possible d'accélérer l'application des mesures de mise en œuvre, en particulier les activités de recherche pertinentes, grâce à des ressources extrabudgétaires supplémentaires à mobiliser, entre autres, auprès des pays développés.

35. Pour s'engager résolument sur la voie de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et des émissions nulles, les petits États insulaires en développement, les pays les moins avancés et les pays en développement sans littoral devraient bénéficier de mesures de renforcement de leurs capacités, du transfert de technologies et d'un accès au financement de la lutte contre les changements climatiques.

36. Pouvoir disposer de ressources extrabudgétaires volontaires, y compris de personnel supplémentaire, pour intensifier les activités de renforcement des capacités faciliterait la réalisation des activités conformément à l'objectif stratégique A.c) de la présente Stratégie. Il conviendrait de mettre en place, selon que de besoin, un processus permettant d'accélérer la recherche et les analyses ainsi que le renforcement des capacités grâce à des ressources extrabudgétaires volontaires.

## VII. Partenariats

37. L'exécution de la présente Stratégie se fera en étroite collaboration avec les partenaires, en s'appuyant sur les partenariats établis avec les principales parties prenantes et en les renforçant. De manière plus générale, le CTI s'efforcera de proposer un espace de collaboration entre les parties prenantes du secteur des transports intérieurs et d'autres secteurs afin de mettre à profit leurs connaissances et celles acquises au sein du secteur et de repérer des solutions efficaces, innovantes et adaptées susceptibles d'atténuer les incidences des activités des transports intérieurs sur le climat.

38. Dans le cadre des mesures qu'ils prendront dans le domaine de la décarbonation, le CTI et ses membres s'efforceront de renforcer les partenariats mondiaux établis avec **d'autres organisations, départements et organes des Nations Unies** œuvrant dans le domaine des transports, y compris, mais sans s'y limiter, la Convention sur les changements climatiques, le Programme des Nations Unies pour l'environnement, l'Organisation mondiale de la Santé et son Centre européen de l'environnement et de la santé, y compris le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), l'Organisation météorologique mondiale, l'Union internationale des télécommunications et l'Organisation internationale du Travail, en échangeant des informations, en participant mutuellement à des événements et en envisageant des synergies et des activités communes ou coordonnées.

39. Le partenariat avec la **Convention sur les changements climatiques** se poursuivra notamment grâce à l'échange d'informations et à la fourniture d'orientations et de rapports relatifs aux mesures et aux indicateurs clefs de performance de la Stratégie. Les plans

d'action pour la décarbonation du secteur des transports intérieurs, dans lesquels figureront des stratégies nationales et les engagements pris par les membres du CTI en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, permettront de guider les États Membres de l'ONU dans le cadre de l'amélioration des réductions d'émissions de gaz à effet de serre, en couvrant toute la gamme des options d'atténuation disponibles, selon les volets du paradigme « éviter, changer et améliorer » selon qu'il convient. Les informations qui figurent dans ces plans peuvent être incluses par les États Membres dans leurs contributions déterminées au niveau national et dans les stratégies à long terme qu'ils établissent au titre de la Convention sur les changements climatiques. En outre, les discussions stratégiques organisées lors des manifestations sur les changements climatiques susceptibles d'être organisées pendant les sessions annuelles du CTI en février fourniront des orientations sur les questions d'actualité relatives aux politiques climatiques dans le domaine des transports intérieurs qui seront abordées lors des sessions de la Conférence des Parties à la Convention sur les changements climatiques, qui se tiennent à la fin de chaque année.

40. Au sein du **Secrétariat de l'ONU**, l'objectif sera de renforcer les partenariats avec le **Département des affaires économiques et sociales (DESA)** et toutes les **autres commissions régionales des Nations Unies**. Le CTI et ses organes subsidiaires s'efforceront également de renforcer la coopération avec d'**autres comités sectoriels de la CEE**, notamment le Comité du développement urbain, du logement et de l'aménagement du territoire, le Comité des politiques de l'environnement et le Comité de l'énergie durable. Par exemple, le CTI pourrait engager les acteurs de la mobilité urbaine, par le biais du Forum des maires de la CEE, à stimuler un changement à grande échelle des politiques afin de parvenir à une réduction des émissions de gaz à effet de serre. La nécessité d'une énergie à émissions de carbone faibles ou nulles, le déploiement conjoint de véhicules et d'infrastructures pour utiliser et distribuer cette énergie à émissions de carbone faibles ou nulles, ainsi que l'établissement de normes mondiales étayant les interactions entre les transports et l'énergie afin de garantir un cadre législatif à l'épreuve du temps, de façon à tirer parti du potentiel des solutions de l'interface mobilité-énergie, nécessitera une collaboration plus étroite avec les spécialistes du secteur de l'énergie, y compris les experts du Comité de l'énergie durable, par exemple dans le cadre des activités du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5).

41. La coopération avec l'**OACI** et l'**OMI** sera également renforcée en vue d'échanger des informations et de rechercher une inspiration mutuelle dans le cadre de l'exécution des stratégies d'atténuation des changements climatiques et des approches de réduction des émissions dans les secteurs des transports intérieurs, de l'aviation et des transports maritimes.

42. Des partenariats avec les **institutions financières internationales** seront également mis en place, notamment pour accéder à des sources de financement supplémentaires pour les projets de renforcement des capacités et d'assistance technique en matière de décarbonation des transports intérieurs dans des pays ou régions donnés. Le CTI étudiera de manière plus approfondie ce type de partenariats avec le Fonds pour l'environnement mondial (FEM), le Fonds vert pour le climat (FVC), le Groupe de la Banque mondiale ou d'autres institutions financières internationales et régionales.

43. Il va de soi que le CTI continuera son étroite coopération avec les **organisations d'intégration régionale**, telles que l'Union européenne et l'Union économique eurasiatique.

44. Pour favoriser l'exécution de la Stratégie, la CTI continuera à coopérer étroitement avec les **organisations/forums intergouvernementaux du domaine des transports**, notamment le Groupe des Sept (G7), le Groupe des 20 (G20), le Forum international des transports (FIT), l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et les commissions des bassins fluviaux.

45. En outre, des partenariats seront établis avec des **organisations non gouvernementales** et des **organismes de la société civile**, tels que l'Union internationale des transports routiers (IRU) et l'Union internationale des chemins de fer (UIC)<sup>1</sup>. Aux sessions du CTI, un nouveau point sur le dialogue avec les organisations non

<sup>1</sup> Modification d'ordre éditorial apportée par le secrétariat.

gouvernementales sera inscrit à l'ordre du jour, ce qui permettra aux acteurs non étatiques de partager des informations sur les activités menées dans le domaine de la décarbonation, en plus du dialogue intergouvernemental régulier relevant de la compétence du Comité. En outre, les groupes de travail et les comités administratifs continueront d'échanger régulièrement des informations avec les organisations et initiatives concernées afin d'envisager des synergies et, le cas échéant, renforcer celles en place.

46. Le CTI et ses organes subsidiaires s'associeront à plusieurs initiatives de décarbonation, dans l'objectif d'intensifier les effets de la Stratégie :

a) Le **Programme de percées**<sup>2</sup> lancé à la vingt-sixième session de la Conférence des Parties à la Convention sur les changements climatiques (COP26), et les mesures prioritaires associées, approuvées à la COP27, auxquels participent différents acteurs des initiatives de décarbonation du secteur du transport routier international ;

b) La **coalition Accelerating to Zero**<sup>3</sup> (Accélérer pour atteindre des émissions nettes nulles), lancée à la COP27, qui vise à ce que, d'ici à 2040 et au plus tard en 2035, toutes les voitures et camionnettes neuves vendues sur les principaux marchés à l'échelle mondiale soient à zéro émission.

47. Naturellement, la Stratégie sera mise en application grâce à la participation dynamique et soutenue des **entreprises de transport et des constructeurs de véhicules** – par exemple, les constructeurs de véhicules électriques, qui sont les mieux placés pour mettre en œuvre des procédures neutres en carbone et déterminer des moyens efficaces de réutilisation ou de recyclage des batteries en fin de vie.

48. La participation d'un plus grand nombre de **chercheurs universitaires**, qui comprennent les changements climatiques, la résilience des transports et la nécessité de l'atténuation, ainsi que l'innovation, la recherche-développement et les instruments économiques ciblés avec les groupes d'experts du Comité, permettra également de mettre à profit les activités qu'ils mènent dans le domaine des changements climatiques pour mettre en application la Stratégie.

## VIII. Révision périodique

49. La présente Stratégie sera révisée tous les cinq ans, la première révision étant prévue pour 2029.

50. Le CTI assurera la coordination centralisée de la révision, y compris la définition de son champ d'application et des tâches mandatées. Une fois ces éléments définis, il passera en revue la Stratégie pour faire le point sur les progrès accomplis concernant la réalisation des objectifs stratégiques et la mise en application du plan d'action, et envisagera de définir de nouveaux objectifs et de déterminer de nouvelles mesures et cibles. La Stratégie sera adaptée en fonction des dernières connaissances disponibles (par exemple, les derniers rapports du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) concernant la décarbonation du secteur des transports intérieurs, et selon les conclusions des rapports biennaux détaillés qui auront été publiés dans les domaines des changements climatiques et des transports intérieurs.

51. Les organes subsidiaires du CTI contrôleront régulièrement l'exécution de la Stratégie et détermineront des moyens de renforcer les mesures grâce à leur action individuelle ou en coopération avec d'autres groupes de travail ou comités administratifs. Ils rendront compte de ces mesures au CTI tous les deux ans, afin de l'informer des progrès réalisés s'agissant des tâches qui leur avaient été assignées. Ce rôle relatif aux thèmes transversaux pourrait être joué par le WP.5 en coopération avec d'autres groupes de travail ou comités administratifs concernés.

<sup>2</sup> Pour de plus amples informations : <https://climatechampions.unfccc.int/system/breakthrough-agenda/>.

<sup>3</sup> Pour de plus amples informations : <https://acceleratingtozero.org/>.

## Annexe II

### **Déclaration de haut niveau en faveur de l'adoption de la stratégie du Comité des transports intérieurs sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs**

Prière de se référer au document [ECE/TRANS/2024/2](#).

## Annexe III

### Liste de pays ayant approuvé la déclaration de haut niveau en faveur de l'adoption de la stratégie du CTI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs au 23 février 2024

Allemagne	Italie
Autriche	Kazakhstan
Bélarus	Nigéria
Danemark	Pays-Bas
Espagne	Portugal
Fédération de Russie	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
Finlande	Suède
France	Suisse
Géorgie	Türkiye
Irlande	Zimbabwe

**Nombre total de pays : 20**



## Annexe IV

### **Note de la présidence sur la quatorzième réunion réservée aux représentants des États avec la participation des Présidents des organes subsidiaires du Comité**

*Document(s) :* ECE/TRANS/2024/3, ECE/TRANS/2024/4, ECE/TRANS/2024/5, ECE/TRANS/2024/6, ECE/TRANS/2024/8, ECE/TRANS/2023/4/Rev.2, ECE/TRANS/2024/9

#### **I. Introduction**

1. La quatorzième réunion réservée aux représentants des gouvernements avec la participation des Présidents des organes subsidiaires du Comité s'est tenue le 21 février 2024 à Genève.
2. Onze Présidents et Vice-Présidents d'organes subsidiaires du Comité et de comités de gestion des conventions de l'ONU relatives aux transports, les membres du Bureau et des représentants de gouvernements d'États membres et de Parties contractantes ont assisté à cette réunion.
3. La réunion de cette année a porté sur l'adoption de la stratégie du CTI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs, l'exécution du mandat révisé du CTI, la Stratégie du CTI à l'horizon 2030 et le quatrième cycle d'examen des mandats des groupes de travail.
4. On trouvera dans la présente annexe le résumé des points de vue exprimés et les conclusions tirées de la réunion.

#### **II. Adoption de la stratégie du CTI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs**

5. Le secrétariat a présenté la stratégie du CTI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs (ci-après, « la Stratégie »), telle qu'elle figurait dans le document ECE/TRANS/2024/3. Le Directeur de la Division des transports durables a relevé qu'après la quatre-vingt-cinquième session du CTI, le secrétariat avait mené des consultations par correspondance avec les Présidents et les Vice-Présidents des groupes de travail, des consultations avec le Bureau en juin et en novembre et une autre consultation informelle avec le Bureau après les sessions ordinaires de ce dernier. Le secrétariat avait en outre communiqué avec tous les groupes de travail et les comités de gestion ainsi que le secrétariat de la CCNUCC. Dans le cadre du WP.5, il avait organisé un dialogue avec d'autres organisations intergouvernementales, des ONG et des représentants du secteur privé. À l'issue de ces consultations, il avait élaboré un avant-projet, qu'il avait distribué à tous les États membres de la CEE ainsi qu'aux Parties contractantes aux instruments juridiques de l'ONU relatifs aux transports intérieurs relevant de la compétence du CTI. Les observations reçues avaient été synthétisées et intégrées dans le projet. Le secrétariat avait ensuite distribué à tous les États membres de la CEE et aux Parties contractantes un projet révisé tenant compte de ces observations et en avait reçu de nouvelles. Il avait organisé des consultations supplémentaires entre les États membres qui avaient proposé des modifications. Enfin, tous les États membres qui avaient formulé des observations étaient parvenus à un consensus sur le projet de Stratégie, dont la version finale figurait dans le document ECE/TRANS/2024/3.
6. Le secrétariat a présenté deux autres documents contenant des rapports approfondis sur les transports intérieurs et les changements climatiques (ECE/TRANS/2024/4 et ECE/TRANS/2024/5) ainsi que le document ECE/TRANS/2024/6, qui contenait un rapport sur les activités des organes subsidiaires du CTI et leurs contributions à la Stratégie.

7. La France a constaté que la Stratégie permettait de combler une lacune. En effet, l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) s'étaient déjà clairement engagées, dans le cadre d'une stratégie, à décarboner les activités dans leurs secteurs respectifs, mais il n'existait pas de stratégie analogue – qui soit menée par une organisation internationale – pour les transports intérieurs. Se référant aux résultats de la vingt-huitième session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (COP), qui s'était tenue à Doubaï, la France a souligné qu'il était important de commencer à sortir des combustibles fossiles, mais que les transports intérieurs en étaient encore largement dépendants. L'abandon des combustibles fossiles, en particulier du pétrole, jouerait un rôle déterminant dans la réduction des émissions de carbone dues aux transports intérieurs. L'adoption de la Stratégie s'inscrivait dans une approche cohérente et ambitieuse visant à parvenir à un équilibre entre la nécessité de décarboner les transports intérieurs et celle d'adapter les transports et les infrastructures de transport aux réalités climatiques. La France a souligné que ses politiques de décarbonation étaient conformes à la Stratégie et qu'elle serait à même de contribuer aux travaux du Comité et d'aider les États qui en avaient besoin à renforcer leurs capacités. Elle a conclu en réaffirmant qu'elle plaiderait vigoureusement en faveur de la décarbonation des transports intérieurs.

8. La Suède a salué la Stratégie et s'est dite favorable à son adoption. Elle a constaté avec satisfaction qu'il était clairement indiqué dans la Stratégie qu'il n'existait pas de solution unique permettant de réaliser les objectifs fixés, car les questions abordées relevaient dans une large mesure de décisions qui devaient être prises au niveau national à la lumière des circonstances propres à chaque pays. Elle a en outre engagé le Comité, dans le cadre des travaux en cours relatifs à la Stratégie, à concentrer ses efforts sur les activités de base de ses sous-groupes et à affiner les instruments que ces derniers utilisaient pour progresser dans la réalisation des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

9. L'Italie était favorable à l'adoption de la Stratégie et a remercié la Présidente et le secrétariat pour le travail accompli. Elle a aussi pris acte des importantes contributions fournies par les groupes de travail.

10. La Fédération de Russie était favorable à l'adoption de la Stratégie et a souligné qu'il était important de trouver un juste équilibre entre la croissance sociale et économique et la durabilité environnementale au moment de fixer des objectifs communs. De nombreux pays ne pouvaient pas parvenir à la durabilité environnementale sans croissance économique et sociale. L'ensemble du secteur des transports devait être décarboné sans que les émissions soient transférées vers d'autres secteurs de l'économie. Il était important de disposer d'un cadre et de normes clairs pour calculer les émissions afin de réaliser des évaluations de la durabilité et de faire en sorte que l'utilisation de combustibles n'ait pas de conséquences imprévues dans d'autres secteurs. La Fédération de Russie s'est dite préoccupée par la référence faite, dans la Stratégie, à la participation hybride, car elle préférait que les décisions intergouvernementales soient prises en présentiel. Elle a en outre relevé que le Groupe des Sept mentionné au paragraphe 46 de la Stratégie n'était ni inclusif ni représentatif pour ce qui était des questions relatives aux transports et que le Comité ne pouvait donc pas se fonder sur ses recommandations ou décisions. Elle a souligné que la lutte contre les changements climatiques et les efforts visant à opérer une transition énergétique juste et équitable dans le secteur des transports devaient être menés dans le cadre d'une approche équilibrée et cohérente qui exploite de nombreuses technologies à faibles émissions et de nombreux types de carburants et qui tienne compte des capacités et des priorités nationales, ce qui devait être mentionné dans la Stratégie.

11. Le Royaume-Uni s'est dit favorable à l'adoption de la Stratégie et a remercié le secrétariat pour les efforts qu'il avait déployés avec détermination. Il a souligné que la Stratégie contribuerait pour beaucoup à la réduction des émissions provenant des transports routiers et à la transition vers une sortie des combustibles fossiles dans les systèmes énergétiques. Il s'est aligné sur l'observation faite par la Suède, qui estimait que la Stratégie devait tenir compte des situations propres à chaque pays.

12. Les Pays-Bas se sont aussi dits favorables à la Stratégie. Le CTI, qui couvrait différents modes de transports, devait appuyer la décarbonation des transports intérieurs, car il était bien placé pour le faire. La Stratégie offrirait des possibilités d'innovation et de

prospérité et favoriserait la sécurité énergétique. Il était important de promouvoir la coopération entre les groupes de travail et de suivre les progrès accomplis dans l'ensemble du secteur. Les Pays-Bas ont apprécié que les contributions des groupes de travail aient été prises en compte et ont souligné que le CTI devait commencer à œuvrer à l'exécution de la Stratégie. Ils se sont félicités du nombre de pays ayant approuvé la déclaration de haut niveau en faveur de l'adoption de la Stratégie et ont engagé d'autres pays à faire de même.

13. Le Bélarus était favorable à l'adoption de la Stratégie, dont les objectifs correspondaient à ceux fixés dans l'Accord de Paris et la CCNUCC. Il était important que les États partagent les responsabilités et que les objectifs fixés dans la Stratégie soient réalisables compte tenu des capacités propres à chaque pays. Le Bélarus a en outre souligné que des fonds suffisants devaient être alloués à la réalisation de ces objectifs et que les mesures devaient être appliquées de la même manière à tous les États membres. Enfin, il a remercié le secrétariat pour son travail.

14. La Stratégie a été adoptée avec l'appui d'un grand nombre d'États membres.

### III. Application de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030

15. Le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/2024/8, qui contenait des informations sur l'état d'avancement de l'application de la Stratégie du CTI résultant des travaux menés par les groupes de travail et le secrétariat jusqu'au 30 novembre 2023. L'état d'avancement et les étapes futures ont été détaillés dans ce document, conformément aux tâches découlant de la Stratégie et de la décision du CTI sur son adoption. Le secrétariat a noté qu'en 2023, bon nombre de travaux avaient été menés par les groupes de travail, qui avaient obtenu beaucoup de résultats. Il n'a pas été proposé de modifier les étapes futures, mais la manière de rendre compte des progrès accomplis pourrait être simplifiée.

16. Le document a été établi par le secrétariat en consultation avec le Bureau et les groupes de travail.

17. Le Comité s'est félicité que le document ait été établi et l'a examiné.

18. Le représentant des États-Unis d'Amérique a demandé des précisions sur deux points. La première question concernait l'hébergement de la DETA sur le site de la CEE, comme indiqué au point 5.13 (dans la colonne « prochaines étapes »), à la page 34 du document ECE/TRANS/2024/8. Les États-Unis d'Amérique ont remercié l'Allemagne d'héberger la DETA et ont souligné que l'hébergement sur le site de la CEE n'avait pas été approuvé. La seconde question portait sur la mise au point de cours, comme indiqué au point 5.10, à la page 32 du document ECE/TRANS/2024/8. Les États-Unis d'Amérique ont cherché à savoir comment les sujets des cours étaient choisis et ont souhaité avoir de plus amples informations sur les autres cours. Il ont demandé s'il était prévu de mettre au point un cours sur l'Accord de 1998.

19. Le secrétariat a répondu aux questions posées par la délégation des États-Unis d'Amérique. Il a souligné que la section sur les prochaines étapes figurait déjà dans les versions précédentes du document et qu'elle était formulée de manière à ce que l'on comprenne que les efforts devaient être poursuivis, mais que rien n'avait été fait à cet égard en 2023. En outre, il a expliqué que les cours étaient élaborés à l'issue de discussions menées au sein des groupes de travail. Il a confirmé qu'il y avait une volonté d'élaborer un cours sur l'Accord de 1998 et a expliqué que de nouveaux cours étaient mis au point en collaboration avec les groupes de travail. Dès que les nouveaux cours seraient prêts, ils seraient proposés sur la plateforme LearnITC.

20. Le représentant des États-Unis d'Amérique a souligné que sa délégation avait déjà soulevé le point relatif à l'hébergement par le passé et demandé qu'il soit supprimé. Il a proposé que des informations à jour soient communiquées par les groupes de travail. Il a en outre souligné qu'il serait bon d'avoir une liste exhaustive des cours élaborés ainsi qu'une liste de ceux qui étaient en cours d'élaboration.

21. Le secrétariat a apporté des précisions sur la nécessité d'héberger la DETA sur le site la CEE, expliquant que la base ne pouvait pas être modifiée par les groupes de travail chargés

de l'exécution de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030. Puisque la Stratégie prévoyait que la DETA soit hébergée sur le site de la CEE, il faudrait plutôt y modifier le libellé du point correspondant. Le secrétariat a souligné que la question était de savoir comment financer l'hébergement de cette base de données sur le site de la CEE, étant donné que des sources autres que le budget ordinaire de l'ONU seraient nécessaires à cet effet.

22. Le représentant des États-Unis d'Amérique a souligné que le document ECE/TRANS/2024/8 était long et a demandé qu'il soit mis à jour, notamment en ce qui concernait sa pertinence pour les différents groupes de travail. Il a proposé que certains des experts des groupes de travail contribuent à sa reformulation. Rappelant que les États-Unis d'Amérique avaient fait valoir que la DETA ne devrait pas être hébergée sur le site de la CEE au cours de l'élaboration de la Stratégie du CTI, il a demandé au secrétariat de préciser ce que les États membres devaient faire pour proposer un tel changement.

23. Le représentant de l'Italie, Président du WP.29, a remercié les États-Unis d'avoir soulevé la question de la DETA. Il a expliqué que cette base de données avait été créée dans le cadre de la révision de l'Accord de 1958. Des efforts supplémentaires devraient être consentis pour qu'elle puisse être gérée dans le cadre de la CEE. Le représentant a exprimé sa gratitude à l'Allemagne, mais a souligné que le Comité devait quand même trouver une solution pour héberger la cette base de données sur le site de la CEE.

24. Le Comité **s'est félicité** des progrès que ses groupes de travail et lui avaient réalisés au cours de l'année 2023 aux fins de l'exécution de sa Stratégie à l'horizon 2030, dans la droite ligne des décisions prises aux sessions qu'il avait tenues depuis l'adoption de la Stratégie et compte tenu des renseignements figurant dans le document ECE/TRANS/2024/8, et **a invité ses groupes de travail** à actualiser les sections correspondantes de la Stratégie selon qu'il conviendrait, à réfléchir à d'autres modes de présentation des informations et à poursuivre la mise en application des étapes suivantes.

25. Le Comité **a également invité** le secrétariat à continuer de suivre l'exécution de la Stratégie, à proposer aux groupes de travail ou à leur Bureau d'ajuster les prochaines étapes, selon qu'il conviendrait, et à lui présenter les progrès accomplis, dans un nouveau format, à la session annuelle suivante.

#### IV. Exécution du mandat révisé du CTI

26. Le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/2023/4/Rev.2, qui contenait un exposé et une analyse de l'état actuel des mandats et règlements intérieurs des groupes de travail du CTI. Ce document traitait des points de divergence et des possibilités d'harmonisation sur la base du cadre de gouvernance du Comité.

27. Le document a été établi par le secrétariat en concertation avec le Bureau.

28. Le Comité a pris note avec intérêt de l'analyse présentée dans le document et en a débattu.

29. Le Comité **a pris note** des dernières informations sur l'état d'avancement de l'harmonisation des règlements intérieurs de ses organes subsidiaires, conformément à la décision prise à sa quatre-vingt-deuxième session, **s'est dit satisfait** des progrès réalisés, **a remercié** les groupes de travail qui avaient terminé leur évaluation et lui en avaient fait rapport, **a engagé tous les groupes de travail et leurs organes subsidiaires à examiner** leur mandat et leurs procédures et, le cas échéant, **à les harmoniser** avec les siens, et **a prié** les groupes de travail et organes subsidiaires n'ayant pas encore eu la possibilité de le faire de l'informer, au plus tard à sa quatre-vingt-septième session plénière, en 2025, de l'état d'avancement de l'alignement de leur mandat.

## V. Quatrième cycle d'examen des mandats des groupes de travail

30. Le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/2024/9, contenant les communications des organes subsidiaires du Comité, qui donnaient une vue d'ensemble de leur mandat, de leurs objectifs et de leurs activités, entre autres.

31. Le document a été établi par le secrétariat en consultation avec le Bureau, sur la base des communications des groupes de travail.

32. Le Comité s'est félicité de l'élaboration du document.

33. La Présidente du WP.1 a remercié le secrétariat pour son travail et lui a demandé d'expliquer en quoi ces communications étaient pertinentes pour le Comité.

34. Le secrétariat a expliqué que les communications figurant dans le document ECE/TRANS/2024/9 étaient utiles dans la mesure où il pouvait s'en servir pour réaliser une analyse intersectorielle afin d'aider le Comité à examiner plus avant les décisions ou consignes qui pourraient être adoptées puis soumises à la CEE.

35. **Notant** que l'année 2023 correspondait au quatrième cycle d'examen du mandat des groupes de travail par leur comité sectoriel de tutelle, conformément aux décisions prises lors de la réforme de 2005 de la CEE et aux directives aux fins de l'établissement et du fonctionnement de groupes de travail sous l'égide de la CEE (ECE/EX/1) adoptées par la suite, et **prenant en considération** les communications des groupes de travail figurant dans les annexes au document ECE/TRANS/2024/9 ainsi que l'examen et l'analyse présentés dans le document ECE/TRANS/2023/4/Rev.2, le Comité **a demandé** au secrétariat de réaliser une analyse intersectorielle et de lui adresser des recommandations concernant les priorités futures, pour examen et éventuelle adoption à sa quatre-vingt-septième session, en 2025.

---