



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Soixante-dix-neuvième session**

Genève, 21-24 février 2017

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

**Projet de rapport annuel****Projet de rapport annuel 2016  
Division des transports durables de la Commission  
économique pour l'Europe****Note du secrétariat***Résumé*

Depuis 2013, le secrétariat établit chaque année un rapport qui n'est pas seulement une contribution au rapport annuel de la Commission économique pour l'Europe (CEE), mais qui est aussi un résumé à part entière des réalisations du Comité des transports intérieurs (le Comité) de la CEE et du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques du Conseil économique et social.

Étant donné que les réunions des organes subsidiaires du Comité ainsi que celles du Comité d'experts du Conseil ont lieu vers la fin de chaque année, le projet de rapport annuel transmis aux services de traduction en décembre est susceptible d'être modifié. Le secrétariat s'efforce toutefois de présenter un projet aussi complet que possible. Une version complète du rapport, comprenant des photographies, sera présentée à la session annuelle du Comité sous la forme d'un document informel.

Établir un rapport annuel destiné à des spécialistes est aussi un processus d'apprentissage, dans lequel les vues et observations du Comité sont les bienvenues. Le Comité est notamment invité à :

- **Donner son avis** sur le fond ainsi que sur la présentation des sujets traités, des résultats obtenus et des défis à relever, entre autres ;
- **Donner des conseils** sur la manière d'améliorer la diffusion des résultats ainsi que sur l'utilisation future de ce rapport.



## I. Introduction

1. La Division des transports durables de la CEE assure le secrétariat du Comité des transports intérieurs et de ses 20 groupes de travail, ainsi que du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques du Conseil économique et social. Elle assure également le secrétariat de 12 organes conventionnels qui se réunissent régulièrement pour actualiser et modifier certains des instruments juridiques de l'ONU. En outre, en association avec la Division des transports de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), elle travaille pour le Groupe de travail des transports du Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale (SPECAC). La CEE est également agent d'exécution pour le projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) et le projet de chemin de fer transeuropéen (TER). De plus, en association avec la Division de l'environnement de la CEE et le Bureau régional pour l'Europe de l'Organisation mondiale de la Santé, la Division des transports durables de la CEE assure le secrétariat du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE). Enfin, depuis mai 2015, elle assure, grâce à des ressources extrabudgétaires, le secrétariat de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière.

2. Le Comité des transports intérieurs est un organe intergouvernemental de l'ONU unique en son genre, dont l'objectif principal est de développer les transports intérieurs d'une manière sûre, efficace et respectueuse de l'environnement. La fonction première du Comité et de ses organes subsidiaires est d'administrer les 58 conventions, accords et autres instruments juridiques de l'ONU qui forment le cadre juridique international applicable aux transports intérieurs. Sont concernés les transports routier, ferroviaire, fluvial et intermodal, ainsi que le transport des marchandises dangereuses et la construction de véhicules. Les activités du Comité consistent en débats d'orientation et en travaux de réglementation et d'analyse ainsi que de renforcement des capacités et d'assistance technique. Ses décisions ont une incidence directe sur la vie quotidienne des personnes et des entreprises dans le monde entier.

3. En 2016, le Comité des transports intérieurs a tenu sa soixante-dix-huitième session annuelle sur le thème de « L'innovation au service de la viabilité des transports intérieurs, en particulier dans le domaine des technologies de l'information et de la communication ». Le débat de politique générale a mis en évidence le rôle que le Comité des transports intérieurs pouvait jouer, en tant que plateforme internationale, en fournissant un appui aux décideurs, en diffusant les pratiques optimales et en menant des activités de renforcement des capacités et d'analyse. Il a en particulier été mis en évidence que le Comité :

- Jouait un rôle majeur dans le soutien et la promotion de l'interconnexion entre les États membres ainsi qu'à l'échelle mondiale, à travers ses multiples activités dans le domaine des transports intérieurs et son ensemble de recommandations, normes et programmes de sensibilisation en matière de facilitation des échanges et de commerce électronique ;
- Contribuait à réduire le coût des activités économiques transfrontières grâce à des gains d'efficacité dans le transport international de marchandises résultant de la mise en œuvre de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières et de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) ;
- Favorisait et renforçait les travaux consacrés aux systèmes de transport novateurs à travers le dialogue engagé sur ses activités de réglementation et d'analyse.
- Menait la réflexion sur la mise en place des systèmes de transport intelligents. Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules, qui

relève du Comité, est le principal organe dans le cadre duquel les gouvernements veillent à ce que les nouvelles technologies soient adoptées de façon harmonisée et contribuent à la sécurité des véhicules et à la performance environnementale, tout en s'efforçant de faciliter le commerce international de véhicules. Par exemple, un règlement technique mondial sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible a été adopté en 2013, et des travaux sont en cours en vue d'élaborer un règlement technique mondial sur la sécurité des véhicules électriques.

## **II. Transport et environnement**

4. Dans le cadre de la coopération entre la Division des transports durables et la Division de l'environnement de la CEE aux fins des études de performance environnementale (EPE), le personnel de la première a été activement impliqué dans la préparation, les enquêtes et la rédaction d'une étude sur le secteur des transports du Tadjikistan à l'occasion de la troisième EPE de ce pays. Une deuxième mission d'étude de la performance environnementale (au Kirghizistan) a été annulée. Tous les modes et tous les types de transport (passagers et fret, en particulier le transport de marchandises dangereuses) sont traités dans les chapitres de cette étude. L'analyse du secteur des transports se conclut par une section dans laquelle figurent les conclusions et recommandations adressées aux autorités nationales. Les rapports des EPE sont adressés principalement aux responsables gouvernementaux, aux institutions financières internationales, aux organisations intergouvernementales et non gouvernementales, à la société civile, aux chercheurs et aux entreprises.

### **A. Projet pour les futurs systèmes de transport intérieur (projet ForFITS)**

5. La CEE a mené des études à l'appui d'évaluations des émissions de CO<sub>2</sub> dues aux transports au Bélarus, en Géorgie et au Tadjikistan dans le cadre d'études de la performance environnementale conduites par sa Division de l'environnement. Les pistes réalistes de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> ont été analysées et les résultats ont été présentés dans une annexe du rapport final de l'EPE.

6. En outre, la CEE a mené une étude régionale tendant à anticiper l'évolution des activités de transport, de la consommation d'énergie et des émissions de CO<sub>2</sub> dans la région de la CEE selon une hypothèse de statu quo. Les principales conclusions ont été présentées au Comité des transports intérieurs afin de souligner la nécessité qu'il y a à prendre des mesures dissociant les émissions de CO<sub>2</sub> de la croissance économique escomptée.

7. La CEE a également réalisé, sous les auspices d'Environnement Canada, une étude de faisabilité portant sur un projet de nouveau module sur les engins mobiles non routiers. La faisabilité du projet ayant été confirmée, un tel module pourra être mis au point sous réserve de la disponibilité de fonds.

8. Enfin, la CEE a établi, pour les deux prochaines années, un programme d'activités susceptibles de généraliser l'utilisation de l'outil ForFITS et d'étoffer la version actuelle du modèle (par exemple, la création d'un module sur les polluants locaux, une nouvelle interface utilisateur et des formations). Il sera nécessaire, pour financer ces activités, de collecter des fonds au titre de projets extrabudgétaires.

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

9. La course de relais du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement a été relancée à Paris dans la mesure où elle constitue l'un des principaux mécanismes de mise en œuvre de la Déclaration de Paris sur la santé, les transports et l'environnement. Pour la seule année 2016, trois conférences « course de relais » ont été organisées, ce qui constitue un record :

- Vladivostok (Fédération de Russie), les 12 et 13 octobre 2016 : « Planification des transports durables – une perspective moderne pour la résolution des problèmes de transport des villes et agglomérations de grande taille » ;
- Vienne (Autriche), du 13 au 15 juillet 2016 : « Décarbonisation – la mobilité sans aucune émission dès aujourd'hui ! » ;
- Petrozavodsk (Fédération de Russie), les 30 et 31 mai 2016 : « Pressions exercées sur l'environnement par le transport motorisé d'aujourd'hui, formes possibles de mobilité non motorisée dans les villes et avantages économiques et écologiques de ces solutions ».

10. Le colloque annuel de 2016 du PPE-TSE a été axé sur la mise en œuvre de l'objectif 1 du PPE-TSE, à savoir : « Contribuer à un développement économique viable et stimuler la création d'emplois grâce à l'investissement dans des transports respectueux de l'environnement et de la santé ».

- Le colloque a privilégié deux sujets liés au thème de l'économie verte, à savoir les investissements respectueux de l'environnement et de la santé (sujet 1) et les emplois verts dans le secteur des transports (sujet 2).
- Il s'est inscrit dans la perspective de l'« économie plus respectueuse de l'environnement », sur laquelle s'était penchée la huitième Conférence ministérielle « Un environnement pour l'Europe », à Batumi (Géorgie), du 8 au 10 juin 2016.

11. Le colloque a examiné les difficultés rencontrées et les meilleures pratiques dans le domaine de l'écologisation de l'économie, dont le but est d'améliorer l'environnement et la santé des humains tout en favorisant la croissance économique.

## **III. Renforcement des capacités et assistance technique**

12. En 2016, la Division des transports durables a organisé toute une série d'activités d'assistance technique (projets de renforcement des capacités, services consultatifs et ateliers) afin de contribuer au renforcement de la capacité des pays à adhérer aux instruments juridiques de l'ONU administrés par le Comité des transports intérieurs et à les mettre en œuvre. Le secrétariat a proposé aux États membres des services consultatifs sur des questions liées aux transports, coorganisé des ateliers et poursuivi la mise en œuvre de projets de renforcement des capacités et de projets de développement d'infrastructures sous-régionales. Il est prévu que lorsqu'ils auront été menés à bien, deux projets de renforcement des capacités actuellement en cours de mise en œuvre (le projet SafeFITS et le projet consacré au renforcement des capacités de certains pays en développement ou en transition en matière de gestion de la sécurité routière) permettront aux États membres d'améliorer la sécurité routière. La réunion du Groupe de travail sur les projets relatifs aux transports et aux mouvements transfrontières du SPECA, qui s'est tenue à Achgabat en septembre 2016, a abordé les questions de la réalisation des objectifs de développement durable relatifs aux transports, de la connectivité régionale, du transit et de l'amélioration de l'intégration des pays en développement sans littoral, ainsi que du renforcement de la

capacité des pays bénéficiaires du Programme spécial à améliorer leurs statistiques des transports routiers et de la sécurité routière. Cette année, des études et des ateliers thématiques ont confirmé la tendance des projets infrastructurels sous-régionaux (projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) et projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER)) à produire des résultats concrets, et la coopération régionale en matière de transports (Organisation de coopération économique de la mer Noire, Partenariat euro-méditerranéen (EuroMed) et Observatoire des transports de l'Europe du Sud-Est (SEETO)) a visé à améliorer le transport intermodal et la connectivité, à faciliter le passage des frontières et à promouvoir la coopération et l'intégration en matière de transports.

## **A. Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie (LTEA)**

13. Le projet LTEA a continué de bénéficier du soutien de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) en 2016. Cette organisation a accueilli et coorganisé deux réunions du Groupe d'experts du projet LTEA. La première s'est tenue les 2 et 3 février 2016 à Vienne et la deuxième a eu lieu les 26 et 27 octobre 2016 à Erevan. À la réunion de Vienne, le Groupe d'experts a défini les grandes lignes du rapport de la phase III du projet LTEA. À la réunion d'Erevan, le principal consultant participant au projet, à savoir l'Institut de recherches scientifiques sur les transports routiers (NIAT) de Moscou, a présenté au Groupe la première version du projet de rapport de la phase III. Le Groupe, qui a donné son avis et fait part de ses observations et de ses suggestions sur ce projet, attend pour la fin de 2016 la version révisée du rapport, de sorte que la version définitive soit prête en 2017.

14. L'objectif prioritaire de la phase III est de rendre opérationnels les neuf axes routiers et les neuf axes ferroviaires Europe-Asie recensés. Le Groupe d'experts du projet LTEA et le secrétariat ont entamé le processus censé concrétiser lors de la phase III les résultats obtenus pendant la phase II, dans la mesure des ressources disponibles. À cette fin, le Groupe d'experts a tenu deux sessions officielles, l'une à Genève (les 3 et 4 février 2015) et l'autre à Douchanbé (les 9 et 10 juin 2015). Son mandat ayant expiré en septembre 2015, il a ensuite tenu deux séances informelles, l'une à Istanbul, en Turquie (les 20 et 21 octobre 2015), et l'autre à Vienne, organisée par l'OSCE (les 2 et 3 février 2016). Dans le même temps, le Groupe d'experts a entamé les démarches nécessaires à la prorogation de son mandat pour une année supplémentaire. Cette prorogation ayant été accordée au mois de mai 2016, une session officielle du Groupe d'experts du projet LTEA a été accueillie les 26 et 27 octobre 2016 à Erevan par l'OSCE, qui participait également à son organisation.

## **B. Projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) et projet de chemin de fer transeuropéen (TER)**

### **1. Un tournant dans le projet d'autoroute transeuropéenne**

- Le plan stratégique 2017-2021 du projet d'autoroute transeuropéenne remodèle le projet en définissant une nouvelle structure de gestion de projet, une nouvelle philosophie et de nouvelles tâches à mi-parcours.
- Le rapport sur l'audit de sécurité routière et l'inspection de sécurité routière du réseau TEM a été adopté par le Comité directeur du projet.
- Deux ateliers ont été consacrés, respectivement, à la modélisation des données du bâtiment (Varsovie, avril 2016) et à l'entretien régulier des autoroutes en hiver et en été (Prague, octobre 2016).

## **2. Contribution au projet de chemin de fer transeuropéen**

- L'élaboration du plan directeur du TER pour le réseau ferroviaire à grande vitesse a débuté.
- En septembre 2015, un atelier sur les lignes de chemin de fer à grande vitesse a été organisé à Vienne.

## **C. Groupe de travail thématique du transport durable, du transit et de la connectivité du Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale (SPECA)**

15. La vingt et unième réunion du Groupe de travail thématique du transport durable, du transit et de la connectivité du SPECA, qui s'est tenue les 7 et 8 septembre 2016 à Achgabat, a mis l'accent sur les objectifs de développement durable concernant le transport et l'aide aux pays membres du SPECA en vue de la réalisation des objectifs de développement durable et du suivi des progrès en la matière. Les participants à la réunion ont souligné à quel point la coopération régionale en matière de transport était importante pour atteindre les objectifs de développement durable et ont décidé de mettre des actions relatives à ces objectifs au programme de travail du SPECA pour 2017-2018. Des représentants du SPECA ont présenté les éléments nouveaux concernant le domaine des infrastructures de transport des pays (route, rail, ports secs/terminaux intermodaux, etc.) et les activités menées en vue d'éliminer les principaux goulots d'étranglement des couloirs de transport et de résoudre les questions de facilitation du passage des frontières. Le Groupe de travail a souligné que la sécurité routière était une question cruciale et a exhorté les pays membres du SPECA à prendre les dispositions nécessaires pour l'améliorer.

16. Les participants à l'atelier du SPECA sur les statistiques du transport routier et de la sécurité routière (les 8 et 9 septembre 2016) se sont efforcés de renforcer les capacités du SPECA et des pays d'Europe orientale en matière de collecte de statistiques fiables et complètes concernant le transport par route et la sécurité routière. Un atelier sur l'assistance technique, organisé sous les auspices du Groupe de travail thématique du transport durable, du transit et de la connectivité du SPECA, a permis à 35 représentants de pays participant au SPECA et de pays de l'Est et du Sud-Est de l'Europe de débattre des méthodes à utiliser pour collecter des statistiques concernant le transport routier et la sécurité routière, ainsi que de la meilleure manière de mettre ces informations à la disposition des décideurs, du monde du transport routier et du grand public. Les représentants des pays ont en outre présenté leurs mécanismes de collecte de données et les principaux succès obtenus et difficultés rencontrées dans ce domaine. L'atelier a permis à tous les participants d'échanger et d'apprendre, et de corroborer les mécanismes d'échange d'informations essentielles sur les transports.

## **IV. Sécurité routière**

### **A. Futurs systèmes sûrs de transport intérieur (SafeFITS)**

17. En 2016, la Division des transports durables a travaillé sur deux projets d'assistance technique dans le domaine de la sécurité routière, l'un largement axé sur l'assistance technique et le renforcement des capacités institutionnelles, et l'autre portant sur la compréhension et la modélisation des grandes questions de sécurité routière.

18. Le modèle de sécurité routière «Futurs systèmes sûrs de transport intérieur (SafeFITS)» vise à faciliter, en matière de politiques des transports, la prise de décisions éclairées concernant la réduction du nombre de victimes d'accidents de la route. Son objectif principal est d'aider les gouvernements et les décideurs des pays développés ou en développement à choisir les politiques et mesures à adopter afin d'obtenir des résultats tangibles en matière de renforcement de la sécurité routière. Le modèle sera fondé sur l'évolution des données relatives à la sécurité routière ainsi que sur les relations entre plusieurs paramètres s'y rapportant. Il devrait par ailleurs fournir des renseignements sur divers scénarios ayant trait à la sécurité routière en fonction des politiques et mesures retenues.

19. L'élaboration d'un outil de sécurité routière aussi complexe et avancé exigeant une approche graduelle, le développement du modèle SafeFITS a été décomposé en quatre phases. En 2016, sur la base des résultats de la phase II du projet SafeFITS et des prescriptions du cadre conceptuel correspondant, un ensemble conséquent de données relatives à la sécurité routière a été recueilli pour tous les pays concernés. La modélisation et l'analyse globales actuellement menées vont permettre l'élaboration de trois éléments du modèle SafeFITS (la base de connaissances, la base de données et les modèles statistiques), et l'application et l'interface utilisateur correspondantes sont en cours de mise au point.

20. Il est prévu de mener à bonne fin les essais et la vérification du modèle SafeFITS en 2016 et de commencer sans plus attendre la préparation d'une table ronde réunissant des experts et des praticiens renommés de la sécurité routière dont les observations permettront d'améliorer la qualité du modèle.

## **B. Études de performance en matière de sécurité routière appuyées par le Compte de l'ONU pour le développement**

21. Ce projet vise à aider les gouvernements à renforcer leurs capacités de gestion de la sécurité routière et à prendre des mesures efficaces pour améliorer les performances nationales dans ce domaine. Des études de performance en matière de sécurité routière permettront de déterminer les aspects les plus critiques de la sécurité routière et les besoins prioritaires des pays bénéficiaires. Les conclusions de ces études devraient être prises en compte dans le cadre d'ateliers nationaux de renforcement des capacités qui fourniront un complément de formation dans les domaines prioritaires pertinents mis en évidence. La deuxième série d'ateliers de renforcement des capacités portera sur l'adhésion aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux aspects de la sécurité routière que les études auront fait ressortir, et sur l'application de ces instruments. Le projet permettra à cet égard d'aider certains pays (Albanie, Géorgie, République dominicaine et Viet Nam) à améliorer leurs capacités nationales de gestion de la sécurité routière. Il les aidera également à sensibiliser leur public aux questions de sécurité routière et à alerter les secteurs public et non gouvernemental sur la nécessité de fixer des objectifs ambitieux en matière de sécurité routière et d'adopter des mesures spécifiques pour les atteindre.

22. En 2016, des missions d'enquête ont été menées à bien et les équipes nationales ont été mises en place dans les quatre pays, et la préparation des études de performance en matière de sécurité routière a débuté. La Division des transports durables de la CEE conduit le projet en coopération avec la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) et la CESAP. Le projet prendra fin en décembre 2017.

23. Dès le début, il a été admis qu'il était possible de créer un modèle d'étude de performance en matière de sécurité routière pouvant servir à améliorer la situation dans ce domaine dans de nombreux autres pays. Des discussions sont actuellement en cours avec l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière en vue du financement

d'études de performance en matière de sécurité routière dans deux pays africains. Il est ensuite prévu que le suivi de projet associera assistance technique et compétences analytiques du secrétariat, le but étant d'améliorer la sécurité routière dans les pays bénéficiaires.

### **C. Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière**

24. Face à la crise mondiale de la sécurité routière, le Secrétaire général de l'ONU, M. Ban Ki-moon, a annoncé le 29 avril 2015 la nomination de M. Jean Todt en qualité d'Envoyé spécial pour la sécurité routière. L'Envoyé spécial a entre autres pour mandat d'aider à susciter un engagement politique durable, de faire mieux connaître et de promouvoir les conventions des Nations Unies relatives à la sécurité routière et de faire campagne en vue de collecter des fonds suffisants pour la sécurité routière dans le monde.

25. Depuis le début de son mandat, l'Envoyé spécial s'est employé à attirer l'attention sur la problématique de la sécurité routière en rendant visite aux acteurs concernés de plus de 30 pays et en tenant des réunions avec eux. Au mois de septembre 2016, 8 pays d'Asie, 5 pays d'Afrique, 7 pays d'Europe et d'Amérique du Nord et 12 pays d'Amérique latine et des Caraïbes avaient ainsi été visités. En outre, l'Envoyé spécial rencontre régulièrement les chefs des organismes des Nations Unies et s'efforce de bâtir de nouveaux partenariats. Au mois d'avril 2016, il a organisé une réunion de coordination pour la sécurité routière réunissant les dirigeants de 14 entités du système des Nations Unies afin de permettre l'échange d'informations à propos des actions et des priorités en matière de sécurité routière au niveau de chacune d'entre elles et d'envisager les possibilités de collaboration.

26. Non seulement l'Envoyé spécial assure la promotion des conventions des Nations Unies relatives à la sécurité routière à l'occasion de ses visites de pays, mais il organise des ateliers de renforcement des capacités en matière de sécurité routière (dont un atelier qui a eu lieu à Genève en février 2016 et deux autres organisés en Afrique de l'Est et dans la région de l'Amérique latine et des Caraïbes).

27. À l'échelon mondial, l'Envoyé spécial a participé à des conférences de haut niveau telles que la deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière tenue à Brasilia en 2015, Habitat III et la Conférence de haut niveau du Secrétaire général de l'ONU sur les transports durables, qui s'est tenue au Turkménistan en novembre 2016. Dans le sillage de la Conférence de Brasilia, l'Envoyé spécial du Secrétaire général et la CEE ont participé au processus de consultation relatif à la rédaction d'une résolution de l'Assemblée générale sur la sécurité routière visant à dynamiser l'action menée en vue d'atteindre les cibles fixées dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière et des objectifs de développement durable. Il était notamment question d'une décision relative à la création éventuelle d'un fonds d'affectation spéciale pour la sécurité routière ainsi que de l'importance de l'adhésion des États membres aux conventions des Nations Unies relatives à la sécurité routière. Le 15 avril 2016, l'Envoyé spécial a soutenu devant l'Assemblée générale le projet de résolution A/70/L.44 relatif à l'amélioration de la sécurité routière mondiale, qui a été adopté lors de la même séance. Ce texte, considéré comme l'une des résolutions les plus fermes parmi celles qui portent sur la sécurité routière dans le monde, renforce le soutien et l'intérêt dont bénéficient le rôle et l'action de l'Envoyé spécial.

#### **1. Renforcement des capacités**

28. Les principaux objectifs de l'Envoyé spécial sont d'aider à renforcer la volonté politique et la gouvernance en matière de sécurité routière, en particulier en promouvant les conventions de l'ONU correspondantes. À cette fin, à l'occasion de la soixante-dix-huitième session du Comité des transports intérieurs de la CEE, l'Envoyé spécial du

Secrétaire général pour la sécurité routière a organisé au Palais des Nations, à Genève, un atelier consacré aux pratiques optimales et aux partenariats clefs pour la sécurité routière. Cet atelier, organisé en partenariat avec le Comité des transports intérieurs et le projet EuroMed RRU financé par l'Union européenne, a accueilli des représentants et des personnalités officielles de la Tunisie, du Kenya, de la Jordanie, de l'Ouganda, de l'Union européenne et de la Grèce.

## 2. Brochures

29. L'Envoyé spécial a produit des brochures résumant six des 58 instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports particulièrement axés sur l'amélioration de la sécurité routière. Ces brochures donnent un aperçu des six conventions des Nations Unies ayant trait à la sécurité routière. Les démarches nécessaires pour l'adhésion à ces conventions et la situation de chaque État membre à cet égard y sont également précisées. L'Envoyé spécial a également publié un petit fascicule soulignant l'importance cruciale de la sécurité routière et des instruments juridiques des Nations Unies dans la réalisation des principaux objectifs de développement durable. Ces brochures ont été distribuées et utilisées dans le monde entier, dans le cadre de réunions.

## D. Réalisations en matière de réglementation pour la sécurité routière

30. Ceux pour qui l'instauration de transports sûrs, efficaces et durables va de soi sont nombreux, mais rares sont ceux qui prennent le temps de réfléchir aux raisons du mode de fonctionnement actuel des réseaux routiers. Or, le nombre croissant de véhicules, de conducteurs et de passagers sur les routes et l'essor du commerce international et national et de la circulation des marchandises qui va de pair soulignent à quel point il est difficile d'assurer la sécurité routière à l'échelle mondiale. La CEE a poursuivi tout au long de l'année 2016 ses travaux sur cette question cruciale en contribuant à la réalisation des objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière et de l'objectif prescrit au titre de la cible spécifiquement consacrée à la sécurité routière dans l'objectif du Programme de développement durable à l'horizon 2030 relatif à la santé. Dans un souci d'efficacité, elle s'est appuyée sur son plan d'action pour la sécurité routière, dont les 11 objectifs spécifiques renvoient aux cinq volets de la Décennie d'action pour la sécurité routière.

31. Dans ce contexte, la CEE a principalement obtenu en 2015, dans le domaine de la sécurité, les résultats suivants :

- a) Groupe d'experts de la signalisation routière :
  - Examen de quelque 4 000 éléments de signalisation le long des routes des Parties contractantes, facilité par une plateforme Web élaborée par la CEE ;
  - Formulation de plus d'une centaine de recommandations visant à améliorer la Convention et à renforcer sa mise en œuvre ;
  - Élaboration d'une proposition portant sur la Convention sur la signalisation routière sous forme électronique (e-CoRSS) ;
- b) Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau :
  - Évaluation du niveau de sécurité aux points de contact entre les voies ferroviaires et routières ;
  - Examen des questions de sécurité aux points de contact entre les voies ferroviaires et routières portant sur différents domaines tels que les infrastructures, l'éducation, la formation, la législation, la mise en œuvre, le cadre institutionnel, le facteur humain et la gestion des risques ;

- Formulation de recommandations en vue d'améliorations dans les domaines sensibles ;
  - Établissement d'indicateurs de sécurité communs pour les passages à niveau ;
  - Élaboration d'une stratégie spécifique reposant sur un système de sécurité aux passages à niveau ;
- c) Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route :
- Entrée en vigueur d'une proposition d'amendement visant à permettre l'adhésion de l'Algérie, de la Jordanie, du Maroc et de la Tunisie à l'AETR ;
  - Publication du plan relatif à l'adhésion à l'AETR et à sa mise en œuvre, établi conjointement par la CEE et le projet EuroMed pour les transports.

## **V. Activités d'analyse et publications connexes**

### **A. Travaux d'analyse et activités de renforcement des capacités**

32. En 2016, le WP.5 a poursuivi ses travaux relatifs à :
- L'élaboration, en coopération avec le PPE-TSE, du plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme ;
  - La mise en place d'un observatoire des infrastructures de transport en Europe et en Asie dans le cadre d'un système d'information géographique (SIG), afin de suivre l'évolution de la situation en matière d'infrastructures de transport dans la région de la CEE ainsi que de nouveaux projets ;
  - L'organisation, lors de la session du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (2016), d'ateliers sur la recherche et les innovations dans le domaine des transports et sur les infrastructures de transport essentielles et la cybersécurité ;
  - L'élaboration de la publication « Tendances et économie des transports sur la période 2015-2016 : de nouveaux outils pour le financement des infrastructures de transport ».

### **B. Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux et nœuds de transport internationaux**

33. Le Groupe d'experts :
- Établit des inventaires des réseaux de transport dans la région de la CEE qui sont vulnérables aux effets des changements climatiques ;
  - Utilise ou met au point des modèles, méthodes, outils et bonnes pratiques permettant de faire face aux risques potentiels ou extrêmes (températures élevées et inondations, par exemple) pour certaines infrastructures de transport intérieur de la région ;
  - Rassemble les études de cas axées sur les conséquences économiques, sociales et environnementales que peuvent avoir les changements climatiques.

## C. Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport

34. Le Groupe d'experts :

- Dégage des modèles, méthodes, outils et bonnes pratiques permettant d'évaluer, de calculer et d'analyser les coûts de construction des infrastructures de transport ;
- Recense et inventorie la terminologie employée dans la région de la CEE en matière de coûts de construction des infrastructures de transport intérieur ; établit si possible un glossaire des termes convenus, accompagné des explications s'y rapportant ;
- Collecte et analyse des données en vue d'établir une évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport dans la région de la CEE pour chaque mode de transport intérieur (routier, ferroviaire, fluvial), en prenant en compte les terminaux intermodaux ainsi que les centres logistiques et de fret et les ports.

## VI. Statistiques des transports

35. L'année 2016 a vu une augmentation des activités liées aux statistiques des transports : le Groupe de travail des statistiques des transports a commencé à réfléchir au rôle qu'il pourrait jouer dans le cadre du Programme de développement durable. Les débats relatifs à la prochaine mise à jour du Glossaire des statistiques des transports, dont l'achèvement interviendra dans les années à venir, ont également continué.

36. Après la publication du Bulletin des statistiques des transports et du Bulletin des statistiques de sécurité routière à la fin de l'année 2015, la version 2016 du Bulletin des statistiques des transports a été publiée fin 2016. En outre, les fiches pays sur les transports publiées mettent en lumière les statistiques des transports pertinentes pour tous les États membres de la CEE. Ces fiches sont accessibles sur notre site Web.

37. Enfin, en septembre 2016, un atelier a été organisé à Achgabat en conjonction avec la réunion annuelle du Groupe de travail du SPECA sur les transports destinée à renforcer les capacités des pays participant au SPECA en matière de collecte et de diffusion de statistiques sur le transport routier et la sécurité routière. Pendant l'atelier, les pays participants ont activement échangé leurs pratiques optimales, et le secrétariat a fait un certain nombre de présentations sur la meilleure manière de recueillir et de diffuser des statistiques sur les transports.

## VII. Transport ferroviaire

### A. Accroître l'efficacité du transport ferroviaire

- Progrès dans la coopération avec le Centre d'excellence en matière de partenariats public-privé de la CEE et en ce qui concerne l'hébergement sur le site Web du Groupe de travail d'un outil permettant d'évaluer les investissements dans les infrastructures ferroviaires dans le cadre de tels partenariats ;
- Mise en place d'un observatoire international de la sécurité ferroviaire ;
- Présentation et examen d'études de cas sur la réforme des chemins de fer ;
- Examen et approbation de la liste révisée des indicateurs de productivité dans le transport ferroviaire ;

- Organisation, lors de la session du Groupe de travail, d'un atelier sur le trafic ferroviaire international de voyageurs sur l'axe Est-Ouest, qui a suscité l'intérêt de nombreux représentants de plusieurs pays et organisations internationales.

## **B. Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire**

38. Afin de rendre plus efficace le transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie, le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire a fait en sorte d'élaborer, au cours de son mandat, des dispositions juridiques concernant le contrat de transport, et en particulier les droits et obligations des parties au contrat de transport, les documents nécessaires, la responsabilité, les réclamations et les relations entre les transporteurs dans le cadre d'une législation ferroviaire uniformisée. Il l'a fait en tenant compte des bonnes pratiques déjà mises en œuvre dans le cadre des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises et de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, de l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS) et d'autres conventions relatives aux transports internationaux. Le Groupe d'experts a également établi les grands principes d'un système de gestion approprié à une législation ferroviaire uniformisée.

39. En 2017, le Groupe d'experts poursuivra ses travaux en se concentrant sur :

- La coordination de l'établissement de documents concernant le transport ferroviaire et/ou de l'examen de documents déjà établis par les associations internationales concernées du secteur des chemins de fer pour donner suite à des projets de dispositions juridiques ;
- Le suivi des résultats d'essais expérimentaux de projets de dispositions juridiques et l'établissement de recommandations appropriées.

## **C. Nouvelle convention visant à faciliter le franchissement des frontières nationales, par voie ferrée, par les voyageurs et leurs bagages**

40. Un instrument juridique complet applicable à tous les types de contrôles aux frontières pouvant être effectués dans le cadre de la circulation internationale par chemin de fer de voyageurs et de leurs bagages a été élaboré en 2016 par les parties intéressées pertinentes.

# **VIII. Transports par voie navigable**

## **A. Stratégie pour les transports par voie navigable**

41. La nouvelle stratégie du Groupe de travail des transports par voie navigable de la CEE pour 2016-2021, adoptée en novembre 2016, se concentre sur le réseau paneuropéen de voies navigables d'importance internationale, présentant une infrastructure et des services durables et flexibles comme partie intégrante des réseaux et des marchés des transports intérieurs. L'objectif est de soutenir le développement économique, en mettant l'accent sur un accès abordable et équitable pour tous les États membres de la CEE possédant des voies navigables intérieures. Les activités encouragent les services sûrs et rentables, ayant un impact minimal sur l'environnement, intégrés avec les autres modes de transport et se concentrant sur le développement d'infrastructures de qualité résistant aux changements climatiques. L'objectif global est de soutenir le développement d'une infrastructure et de services de transport par voie navigable résilients de manière durable

tout en favorisant l'innovation. Il devrait être réalisé en rassemblant les efforts de tous les États membres de la CEE et en associant ces derniers aux actions visant à faire face aux défis modernes et à contribuer à la mise en œuvre des objectifs de développement durable lorsque cela est pertinent pour le secteur, en coordonnant les mesures pour une plus grande intégration du transport par voie navigable dans les chaînes de transport multimodal, ainsi qu'en promouvant l'innovation, les services d'information fluviale (RIS) et d'autres technologies de l'information et de la communication dans le domaine de la navigation intérieure dans tous les États membres de la CEE, en facilitant le développement des capacités de synergie avec d'autres modes de transport et en augmentant la visibilité du secteur.

## **B. Évolutions réglementaires**

42. En 2016, un travail important a été effectué par les États membres pour mettre à jour les informations relatives aux voies de navigation intérieure européennes d'envergure internationale, ce qui a permis d'établir la troisième révision de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (« Livre bleu »), adoptée en novembre 2016.

43. Suite à l'adoption de la révision 5 du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) en 2015, les Directives de la CEE relatives à la signalisation et au balisage des voies navigables (Résolution n° 59) ont été révisées en collaboration avec les commissions fluviales et adoptées en tant que Résolution n° 85. La prochaine étape de ce travail sera la révision de la Signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI) en 2017.

44. Afin de poursuivre les travaux relatifs à l'harmonisation des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, des amendements aux recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (Résolution n° 61) ont été apportés concernant les personnes à mobilité réduite.

## **C. Renforcement des capacités**

45. L'atelier sur la sûreté et la sécurité des transports par voie navigable en Europe s'est tenu le 17 février 2016, en marge de la quarante-huitième session du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3). Les participants à l'atelier ont abordé les points suivants : la résilience des transports par voie navigable face aux influences extérieures volontaires, en comparaison avec d'autres moyens de transport, ainsi que les actifs et les infrastructures essentiels des systèmes de transport par voie navigable, la gestion de la sécurité, les dispositions relatives à la sécurité au niveau international et la formation en matière de sécurité. Il a été indiqué qu'aucun système particulier et officiel de gestion de la sécurité publique n'avait encore été mis en place dans ce secteur au niveau paneuropéen et qu'il faudrait procéder à une évaluation globale et intégrée de cette question. Les participants à l'atelier sont convenus que des directives de la CEE sur les mesures de prévention et de protection visant à garantir la sécurité intérieure seraient utiles pour combler les lacunes de la législation internationale concernant les dispositions relatives à la sûreté des transports par voie navigable, tout en prenant en considération les synergies possibles avec d'autres questions telles que la numérisation, la sécurité, le transport des marchandises dangereuses et le fait que des recommandations de sûreté spécifiques pourraient être adoptées dans des domaines particuliers (à savoir les marchandises dangereuses, les biens précieux et commercialisables, et le transport de voyageurs).

46. L'atelier sur les Services d'information fluviale (SIF) s'est tenu le 22 juin en marge de la quarante-neuvième session du SC.3/WP3. Les participants à l'atelier sont convenus de renforcer la coordination des travaux et la coopération entre la CEE, la Commission européenne, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR), la Commission du Danube, la Commission internationale du bassin de la Save, l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN) et d'autres organisations compétentes en vue d'harmoniser les normes techniques, pour faire en sorte que les résolutions de la CEE sur les services d'information fluviale restent des instruments efficaces, flexibles et à jour dans le cadre de la mise en œuvre des dispositions relatives à ces services à l'échelle paneuropéenne.

47. L'atelier « Navigation de plaisance et tourisme aquatique : pratiques optimales et défis » a été organisé le 3 novembre par le secrétariat, en collaboration avec l'Association européenne de navigation de plaisance, en marge de la soixantième session du SC.3. Cet atelier a réuni des représentants d'administrations et d'organismes d'inspection, d'associations internationales et nationales de navigation de plaisance, et de centres de formation spécialisés dans la formation et la certification des navigateurs de plaisance. Les participants à l'atelier ont examiné les meilleures pratiques et les défis à relever dans le secteur de la navigation de plaisance et du tourisme aquatique, la formation et la reconnaissance des certificats des navigateurs de plaisance, et des études de cas concernant le Certificat international de conducteur de bateau de plaisance délivré conformément à la Résolution n° 40.

## **IX. Transport intermodal**

48. Le transport intermodal reste un facteur clef pour que le transport de marchandises satisfasse aux exigences du Programme de développement durable à l'horizon 2030. Suite à l'atelier de 2015 portant sur la manière dont le transport et la logistique intermodaux contribuent concrètement au développement durable, l'atelier de 2016 a permis d'examiner en quoi l'innovation dans le secteur du transport intermodal pouvait aussi y contribuer.

49. D'autres travaux ont été entrepris pour actualiser l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) en apportant un certain nombre de modifications, lesquelles ont été acceptées par le Comité d'administration de l'AGTC.

## **X. Facilitation du franchissement des frontières et Convention TIR**

### **A. Élargissement géographique**

50. Après l'entrée en vigueur de la Convention TIR au Pakistan le 21 janvier 2016, la Chine y a adhéré le 5 juillet 2016, ce qui porte à 70 le nombre total de Parties contractantes à la Convention. L'adhésion de la Chine favorisera davantage les possibilités de croissance économique et de développement de ce pays ainsi que des pays de transit, facilitera le commerce avec les pays d'Asie centrale, la Mongolie et l'Union européenne, et stimulera les services chinois de transit et de logistique. Les voisins de la Chine à ses frontières septentrionales et occidentales sont déjà parties contractantes à la Convention TIR, notamment la Fédération de Russie, le Kazakhstan, le Kirghizistan, la Mongolie et le Tadjikistan. L'application du régime TIR permettra à la Chine de réorienter ses exportations de marchandises vers les pays de l'UE selon une procédure de transit unique et simplifiée pour tous les modes de transport. Plus de 1 200 sociétés de transport routier

chinoises transportent des marchandises en passant par les frontières terrestres de la Chine, effectuant ainsi plus de 700 000 opérations de transit par an.

## **B. Transparence accrue**

51. Des progrès ont été accomplis pour accroître la transparence du système de garanties TIR en donnant davantage de possibilités au Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2) d'examiner les états financiers vérifiés soumis chaque année par l'organisme international habilité à faire appliquer le régime international de garanties ainsi qu'à éditer et à délivrer les carnets TIR, notamment en l'autorisant à demander des examens complémentaires. Dans le même temps, les prescriptions imposées à cet organisme international en ce qui concerne la tenue des registres et la réalisation d'un audit externe indépendant ont encore été modifiées. L'AC.2 a aussi mis en place une procédure permettant aux pays de demander des copies des documents déposés auprès de la CEE par cet organisme international conformément aux dispositions de la troisième partie de l'annexe 9 de la Convention.

## **C. Appui à la formation des agents des douanes en matière d'application de la procédure TIR**

52. Le secrétariat de la Convention TIR a participé à divers ateliers et séminaires aux niveaux national, régional ou mondial, parmi lesquels notamment :

- Un atelier national sur l'intégration du programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral, qui s'est tenu les 27 et 28 avril 2016 à Oulan-Bator ;
- Le séminaire mondial sur l'importance des principales conventions relatives au commerce et aux transports, organisé le 9 mai 2016 à New York ;
- Des ateliers sur les lignes directrices de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) relatives au transit, tenus à Abidjan (Côte d'Ivoire) du 27 juin au 1<sup>er</sup> juillet 2016 et à Lusaka du 31 octobre au 4 novembre 2016 ;
- L'atelier organisé conjointement par l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) et l'OMD sur l'amélioration de la facilitation du commerce moyennant l'optimisation du transit régional en Asie centrale, qui s'est tenu à Astana du 27 au 29 septembre 2016 ;
- Plusieurs délégations de la Chine et du Pakistan se sont rendues au Palais des Nations et ont entendu un exposé sur les principales conventions des Nations Unies relatives aux transports qui sont administrées par la CEE.

## **D. Informatisation du régime TIR**

53. Les efforts déployés pour informatiser la procédure TIR ont pris un nouvel élan en 2016. Le projet pilote eTIR, dont l'Iran (République islamique d') et la Turquie sont les pays pilotes, a été étendu à de nouveaux opérateurs de transport et bureaux de douane de ces deux pays, et la modification des déclarations aux fins de chargement et de déchargement partiel a été autorisée.

## **E. Convention sur l'harmonisation**

54. Les débats sur un avant-projet de nouvelle annexe 10 relative aux procédures de franchissement des frontières dans les ports maritimes se sont poursuivis en 2016 et il est prévu que les Parties contractantes se rapprochent d'une conclusion concernant cette annexe dans le courant de 2017.

## **F. Transport ferroviaire de voyageurs**

55. Le projet de nouvelle convention visant à faciliter le franchissement des frontières nationales par voie ferrée de voyageurs et de leurs bagages a été établi. Une première version complète a été examinée en 2016 par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et le SC.2, avec la participation de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD). Bien que les parties ne soient pas encore parvenues à un consensus, il est prévu que les débats se poursuivent de manière fructueuse jusqu'à la fin de 2016 et, au besoin, en 2017, et que la nouvelle convention soit adoptée l'année prochaine.

## **G. Projet d'échange de données entre administrations douanières**

56. Le projet mondial de renforcement des capacités des pays en développement et des pays en transition à faciliter le franchissement légal des frontières, la coopération régionale et l'intégration a été mené à terme le 30 juin 2016. Ce projet a été dirigé par la CEE et mis en œuvre en étroite collaboration avec la CESAP, la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO), la Commission économique pour l'Afrique (CEA) et la CEPALC. Les objectifs ci-après ont été atteints au moyen d'ateliers, d'activités d'assistance technique et d'un séminaire final :

a) Renforcement de la capacité d'échange électronique sécurisé d'informations douanières sur le transit entre les cinq pays pilotes, les pays voisins et les partenaires commerciaux ;

b) Renforcement de la capacité des pays pilotes à échanger des messages électroniques internationaux normalisés pour les procédures de transit avec les pays voisins, en particulier des messages électroniques entre les entreprises et les douanes.

57. Dans la région de la CEE, la Turquie et la Géorgie ont lancé un projet pilote d'échange électronique d'informations entre les administrations douanières sur les transports TIR. Dans les autres régions, des plans d'action ont été élaborés pour l'Union du Maghreb arabe (CEA), le Costa Rica (CEPALC), Tunis (CESAO) ainsi que pour le Kirghizistan et le Tadjikistan (CESAP).

58. La CEE a mis au point et déployé une plateforme centrale d'échanges, à savoir un système informatique souple pouvant être configuré de manière à permettre aux administrations des douanes d'échanger toutes sortes de messages électroniques, de sorte que les administrations puissent échanger par voie électronique des données relatives au transit au moyen de services Web sécurisés. Cette plateforme a été configurée pour l'échange des données relatives au projet pilote de la CEE entre la Géorgie et la Turquie.

## **XI. Faits nouveaux les plus récents pour les Règlements concernant les véhicules**

### **Accord de 1958**

59. En 2016, trois nouveaux Règlements de l'ONU concernant les véhicules et visant à améliorer leur sécurité et leur performance environnementale sont entrés en vigueur :

- Le nouveau Règlement de l'ONU n° 136 sur les véhicules à deux roues à moteur électrique, « Véhicules électriques de la catégorie L (VE-L) », adopté à la session de juin 2015 du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), qui définit les exigences de sécurité applicables à ces véhicules en ce qui concerne les systèmes de stockage de l'énergie électrique ;
- Le nouveau Règlement de l'ONU n° 137 sur le choc avant, l'accent étant mis sur les dispositifs de retenue, adopté à la session de novembre 2015 du WP.29, qui renforce les exigences de sécurité applicables aux véhicules en cas de choc frontal de tout l'avant du véhicule contre une barrière d'arrêt ;
- Le nouveau Règlement de l'ONU n° 138 sur les véhicules à moteur silencieux, adopté à la session de mars 2016 du WP.29, qui porte sur les émissions sonores des véhicules électriques ou hybrides lorsqu'ils sont en stationnement ou se déplacent à faible vitesse.

60. Des règlements de l'ONU en vigueur ont aussi été actualisés par 89 amendements destinés à les adapter aux innovations technologiques les plus récentes et à y introduire des limites plus strictes pour améliorer la sécurité des véhicules tout en les rendant moins polluants. Le WP.29 a par exemple adopté en juin 2016 un amendement au Règlement ONU n° 127 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants) qui introduit le concept de dispositif amélioré de retenue pour enfants non intégral, permettant l'utilisation d'un système de retenue dans le véhicule (ceinture de sécurité) avec un dispositif de retenue tout en assurant une protection renforcée de l'enfant.

61. Le WP.29 a également poursuivi en 2016 ses activités en vue d'élaborer des prescriptions applicables aux systèmes intelligents pour véhicules et aux systèmes d'aide à la conduite pour les véhicules automatisés et, partant, en vue d'ouvrir la voie aux futurs véhicules autonomes. Le groupe de travail informel des systèmes de transport intelligents et de la conduite automatisée du WP.29 a axé ses activités sur les points ci-après :

- L'élaboration d'une proposition de définition harmonisée des technologies de conduite automatisée (TCA) ;
- La détermination des questions à examiner en vue de l'établissement de règlements harmonisés internationalement concernant les TCA, qui permettent aux conducteurs de bénéficier d'un degré élevé d'automatisation des tâches qui leur incombent ;
- L'établissement d'une proposition de lignes directrices harmonisées en matière de cybersécurité (« eSecurity » et « eSafety ») dans les véhicules à moteur.

62. Le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF), organe subsidiaire du WP.29 chargé des éléments de sécurité active, a achevé ses travaux sur les premiers amendements au Règlement n° 79 (Équipement de direction) contenant des dispositions applicables aux fonctions de direction à commande automatique (ACSF), accompagnées de prescriptions de sécurité et des procédures d'essai correspondantes pour les aides au maintien dans la voie, les correcteurs de trajectoire et le parage télécommandé.

Ces amendements sont une première étape sur la voie de l'élaboration de règlements relatifs aux véhicules automatisés.

63. Les débats au sein du Forum mondial concernant la révision 3 de l'Accord de 1958 sur les homologations de type des véhicules et de leurs pièces et composants ont été menés à terme et les Parties contractantes sont parvenues à un consensus lors de la session du WP.29 du mois de juin. Cette future révision vise à favoriser la participation d'un plus grand nombre de pays émergents et d'organisations d'intégration économique régionale aux activités du Forum mondial et à accroître le nombre de Parties contractantes à l'Accord.

64. Les principaux objectifs de la révision 3 sont les suivants :

a) Ajouter de nouvelles dispositions relatives à l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) ;

b) Autoriser les Parties contractantes à délivrer des homologations de type en vertu d'anciennes versions des Règlements ONU ;

c) Créer, à la CEE, une base de données électronique pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA) entre toutes les Parties contractantes à l'Accord (voir par. 8 ci-après) ;

d) Modifier les conditions de vote pour l'adoption de nouveaux Règlements ONU ou d'amendements à des Règlements ONU existants (actuellement, une majorité des deux tiers est nécessaire) ;

e) Examiner et renforcer les dispositions actuelles dans le but d'améliorer le fonctionnement et la fiabilité des procédures d'homologation de type et les conditions pour leur reconnaissance mutuelle (évaluation de l'assurance-qualité, procédures d'agrément et de vérification de la conformité de la production, tâches, responsabilités et compétences des parties concernées et aspects liés à l'application effective de la réglementation, tels que la surveillance des marchés et les mesures de garantie).

65. L'entrée en vigueur de la révision 3 de l'Accord de 1958 est prévue en août 2017.

66. Comme suite à la décision prise par le Comité des transports intérieurs sur le financement de l'hébergement de la base de données DETA au titre du budget ordinaire de la CEE, la Division des transports durables a engagé ce processus budgétaire. Le lancement de ce processus en 2016 devrait permettre la mise en œuvre en temps voulu de l'hébergement de la base de données DETA à la CEE à Genève à partir de 2018, une fois que les mesures administratives et techniques nécessaires auront été prises, y compris la passation des marchés.

## **Accord de 1998**

67. En novembre 2016, le WP.29 a mené à terme plusieurs années de travail sur les nouveaux Règlements techniques mondiaux (RTM) et amendements suivants :

- Le nouveau RTM n° 17 sur la procédure de mesure des émissions de gaz de carter des véhicules à deux ou trois roues équipés d'un moteur à combustion interne, adopté à la session de novembre 2016 du WP.29, établit des procédures d'essai harmonisées qui permettent de mesurer les émissions de gaz de carter et les émissions par évaporation, puis de réduire les émissions de carburant imbrûlé qui sont de nature toxique ;
- Le nouveau RTM n° 18 sur la procédure de mesure applicable aux véhicules à moteur à deux ou trois roues en ce qui concerne les systèmes d'autodiagnostic, adopté à la session de novembre 2016 du WP.29, établit des prescriptions

applicables au fonctionnement des systèmes d'autodiagnostic se trouvant à bord des véhicules à moteur visés par ce RTM, qui déterminent notamment leur conception matérielle et logicielle d'une manière technologiquement neutre, et des prescriptions harmonisées applicables aux essais de vérification de l'efficacité du système du point de vue de l'environnement ;

- Les amendements au RTM n° 16 (Pneumatiques), qui ont été adoptés.

68. Les débats sur le renforcement de la mise en œuvre de l'Accord de 1998 se sont concrétisés par l'établissement d'une résolution spéciale (R.S.2), adoptée à la session de juin 2016 du WP.29. Cette résolution prévoit une approche plus stratégique des travaux effectués au titre de l'Accord de 1998 et vise également à parvenir à plus de transparence. À propos de ce dernier point, le secrétariat a déjà pris des premières mesures en rendant plus convivial le site Web du WP.29 et en proposant des amendements à son règlement intérieur qui faciliteront la procédure relative à la participation des ONG, des milieux universitaires et de la société civile aux sessions du Forum mondial.

## **XII. Transport des marchandises dangereuses et classification et étiquetage des produits chimiques**

69. L'ONU a élaboré des mécanismes d'harmonisation des critères de classification des produits chimiques en fonction du type de danger qu'ils présentent et les outils de communication correspondants (étiquettes et fiches de données de sécurité), ainsi que des mécanismes d'harmonisation des conditions de transport pour tous les modes. Il s'agit du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH), communément appelé le « Livre violet », ainsi que des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses, Règlement type, généralement désigné sous le nom de « Livre orange ». Ces mécanismes sont élaborés par le Comité d'experts du Conseil économique et social spécialisé dans le transport des marchandises dangereuses et le SGH, dont la CEE assure les services de secrétariat.

70. Les activités de la CEE qui consistent à administrer et à mettre à disposition les instruments juridiques sur le transport des marchandises dangereuses, ainsi que les recommandations du Conseil économique et social s'y rapportant, contribuent à une gestion sûre des produits chimiques tout au long de leur cycle de vie (production, stockage, transport et utilisation sur les lieux de travail et par les consommateurs).

71. Pour ce qui concerne la classification et l'étiquetage des produits chimiques, plus de 70 pays du monde entier ont élaboré ou actualisé leur législation nationale en conformité avec les dispositions du SGH, ou sont en train de le faire.

72. En 2016, la transposition des dispositions de la dix-neuvième édition révisée des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses, Règlement type, a conduit à la publication de versions mises à jour des instruments juridiques internationaux régissant le transport aérien, maritime et terrestre des marchandises dangereuses. Cela a été fait par les organisations internationales concernées, de manière coordonnée, afin que les dispositions puissent être appliquées simultanément pour tous les modes de transport à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017. Ces organisations ont procédé de la manière suivante :

- Pour le transport aérien et maritime, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Organisation maritime internationale (OMI) ont publié des versions actualisées des Instructions techniques de l'OACI et du Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) ;

- Pour le transport par route et voies de navigation intérieures, la CEE a publié les éditions 2017 de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure (ADN) ;
- Pour le transport ferroviaire, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) a publié l'édition 2017 du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

73. De nombreux pays ont élaboré une législation nationale relative au transport intérieur des marchandises dangereuses totalement ou partiellement fondée sur les Recommandations de l'ONU (par exemple, l'Australie, le Brésil, le Canada, les États-Unis d'Amérique et la Malaisie), et tous les pays de l'UE sont tenus par la Directive 2008/68/CE d'appliquer les prescriptions du RID, de l'ADR et de l'ADN relatives à la circulation intérieure.

74. Les activités ci-après de sensibilisation concernant le transport des marchandises dangereuses et le SGH ont été menées :

- Exposé sur l'ADR pendant l'atelier sur la sécurité routière organisé par le Comité des transports intérieurs ;
- Participation du secrétariat à des ateliers sur le transport des marchandises dangereuses et le SGH en Équateur et au Costa Rica ;
- Participation du secrétariat à plusieurs manifestations organisées par EuroMed visant à promouvoir l'adhésion à l'ADR et à l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) de certains pays méditerranéens qui n'y sont pas encore parties ;
- Participation du secrétariat à un atelier sur le transport des marchandises dangereuses organisé par l'Union internationale des transports routiers (IRU) pour les pays de la Ligue arabe ;
- Participation du secrétariat à un atelier sur le transport des marchandises dangereuses et des denrées périssables, organisé par l'IRU pour une délégation chinoise ;
- Participation du secrétariat à un atelier sur l'ADR organisé par la CEE pour une délégation pakistanaise.

### **XIII. Transport des denrées périssables**

75. L'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) vise à garantir que les denrées alimentaires réfrigérées et congelées sont transportées d'une manière efficace et sûre, dans de bonnes conditions d'hygiène et sans danger pour la santé humaine. Il aide également les pays à éviter les gaspillages d'aliments occasionnés par une mauvaise régulation de la température pendant le transport par route ou par voie ferrée. Cinquante pays sont parties contractantes à l'ATP. On retiendra en particulier les éléments suivants :

- L'entrée en vigueur en 2016 d'amendements à l'ATP visant à interdire l'utilisation d'engins isothermes équipés de parois non rigides et une disposition transitoire concernant ce type d'engins isothermes déjà en service ;
- L'adoption d'une nouvelle définition des engins frigorifiques et calorifiques, assortie de dispositions relatives aux essais, aux vérifications et aux certificats concernant ce type de matériel ;

- En coopération avec EuroMed, un guide de l'adhésion à l'ATP et de sa mise en œuvre a été publié en 2016.

## **XIV. 2017 et au-delà**

### **Soixante-dixième anniversaire du Comité des transports intérieurs – réunion ministérielle**

76. Depuis soixante-dix ans, le Comité des transports intérieurs ne cesse de travailler avec les gouvernements, l'industrie et les décideurs dans le but de promouvoir des transports viables qui soient sûrs, propres et concurrentiels, grâce au développement des mouvements de marchandises et de la mobilité des personnes par les modes de transport intérieur, et en améliorant la sécurité de la circulation, la protection de l'environnement, l'efficacité énergétique, la sécurité des transports intérieurs et l'efficacité des services dans le secteur des transports.

77. Le 21 février 2017 à Genève, les ministres des transports de la région de la CEE et d'autres pays se rassembleront à l'occasion d'une réunion ministérielle consacrée au thème « Passé et avenir du Comité des transports intérieurs de la CEE ». Les participants à la réunion célébreront les soixante-dix ans d'activités fructueuses du Comité des transports intérieurs et décideront de ses missions futures jusqu'en 2030, en cette période de profonds changements, de défis et de possibilités nouvelles dans le monde.

78. Au cours des soixante-dix dernières années, le Comité a contribué à pérenniser des accords qui permettent d'échanger de manière plus efficace des marchandises à travers les frontières, donnant ainsi aux économies de différents pays l'occasion de nouer des relations et de se développer ensemble ; le Comité a également mis au point des outils en vue d'aider les gouvernements à élaborer les politiques des transports les plus respectueuses de l'environnement, qui ont permis d'améliorer la qualité de l'air, la santé des citoyens et la durabilité des transports ; il a contribué à faire en sorte que les voitures soient construites conformément aux normes de sécurité les plus strictes et en produisant le moins d'effets sur l'environnement ; il a aussi veillé à ce que les systèmes de retenue pour enfants soient conformes aux normes de conception les plus strictes et assurent la meilleure protection possible aux usagers de la route les plus vulnérables.

79. Les travaux du Comité des transports intérieurs continueront de stimuler les progrès et l'innovation dans le domaine des transports, sur la voie d'un monde interconnecté plus sûr, plus efficace et plus respectueux de l'environnement.

80. C'est en grande partie grâce à l'action menée par les gouvernements et les principales parties prenantes du secteur des transports, qui se sont associés à la plateforme intergouvernementale du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires, que nos routes sont plus sûres, que notre atmosphère et nos cours d'eau sont plus propres et que nos échanges commerciaux sont plus efficaces. Cependant, les travaux du Comité se poursuivent chaque jour alors que les technologies s'améliorent et que de nouveaux défis et de nouvelles possibilités se présentent. Les normes strictes de sécurité, d'efficacité et de durabilité établies par le Comité ne doivent pas nous inciter à relâcher nos efforts, car elles ne sont qu'un nouveau point de départ à partir duquel nous pourrions progresser vers de futures innovations.