


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

Genève, 21-24 février 2017

**Rapport du Comité des transports intérieurs  
sur sa soixante-dix-neuvième session**
**Additif**
**Table des matières**
*Page*

## Annexes (suite)\*

VI.	Réunion ministérielle sur le thème « Passé et avenir du Comité des transports intérieurs de la CEE » (Salle XVII, Palais des Nations, Genève, le 21 février 2017).....	2
VII.	Rapport sur les travaux de la septième réunion des présidents des organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs et des comités de gestion des instruments juridiques de l'ONU relatifs aux transports sous l'égide du Comité des transports intérieurs (réunion réservée aux représentants des gouvernements, tenue le 22 février 2017).....	10
VIII.	Conférence de haut niveau sur les transports par voie navigable – « Sur la voie du Programme de développement durable à l'horizon 2030 : rôle, enjeux et perspectives pour le transport par voie navigable » (22 février 2017) .....	15
IX.	Conférence du Comité des transports intérieurs de la CEE et du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) sur le thème « Ensuring Better Air Quality and Reduced Climate Emissions through Cleaner Used Vehicles » (Pour une meilleure qualité de l'air et la réduction des émissions ayant une incidence sur le climat grâce à l'utilisation de véhicules d'occasion moins polluants) (20 février 2017).....	18
X.	Atelier commun CEE-Banque islamique de développement (BID) sur les conventions des Nations Unies relatives aux transports intérieurs et réunion de lancement du projet commun CEE-BID sur le renforcement de la connectivité régionale au moyen d'un système d'information géographique (SIG) (22 février 2017).....	27
XI.	Festival mondial du film sur la sécurité routière (20-21 février 2017).....	30

\* Les annexes I à V figurent dans le document ECE/TRANS/270.



## Annexe VI

### **Réunion ministérielle sur le thème « Passé et avenir du Comité des transports intérieurs de la CEE » (Salle XVII, Palais des Nations, Genève, le 21 février 2017)**

#### **I. Introduction**

1. Des ministres des transports du monde entier, plus de 500 participants venus de 90 pays et les responsables d'organisations des transports intérieurs compétentes se sont rassemblés à l'occasion d'une réunion ministérielle sur le thème « Passé et avenir du Comité des transports intérieurs de la CEE » (21 février 2017, Genève). Il s'agissait à la fois de célébrer le soixante-dixième anniversaire du Comité des transports intérieurs, de faire le bilan de ses contributions passées et de définir sa mission jusqu'en 2030, à une époque marquée par de profonds changements, des défis mais aussi de nouvelles possibilités offertes à l'échelle mondiale.

#### **II. Ouverture de la réunion et exposé liminaire**

2. M. M. Sokolov, Ministre des transports de la Fédération de Russie, représentant la troïka formée par les pays président et vice-présidents du Comité des transports intérieurs (CTI), a ouvert la réunion. Des déclarations ont été faites par M<sup>me</sup> Z. Aitzhanova, Représentante permanente du Kazakhstan et Présidente de la CEE, M. C. Friis Bach, Secrétaire exécutif de la CEE, et M<sup>me</sup> E. Molnar, Directrice de la Division des transports durables de la CEE.

3. L'exposé liminaire de bienvenue du pays hôte, intitulé « L'importance de transports intérieurs durables dans l'économie et la politique mondiale », a été présenté par M. D. Chambovey, Ambassadeur et Représentant permanent de la Suisse, au nom de M<sup>me</sup> D. Leuthard, Présidente de la Confédération suisse.

4. La réunion s'est achevée par une allocution finale prononcée par M. J. Kleniewski, Président du Comité des transports intérieurs.

#### **III. Tables rondes ministérielles**

##### **A. Table ronde ministérielle I : Le CTI, passerelle vers une connectivité renforcée**

5. La table ronde a traité de la nécessité de continuer à améliorer la connectivité des infrastructures, tout en abordant les options de connectivité moins classiques ayant pour effet de modifier rapidement l'environnement sur le plan de la mobilité. Les participants se sont plus particulièrement attachés à faire le point des difficultés sur lesquelles bute le renforcement de la connectivité locale et internationale, ainsi que des opportunités et des solutions pouvant s'offrir en la matière, et à débattre du rôle du CTI.

6. M. S. Aqa, Vice-Président de la Banque islamique de développement, a animé ce débat. Le discours d'ouverture a été prononcé par M. M. Sokolov, Ministre des transports de la Fédération de Russie. M. A. Akhoundi, Ministre en charge des routes et du développement urbain de la République islamique d'Iran, M. A. Zhunusov, Ministre chargé de l'énergie et des infrastructures auprès de la Commission économique eurasiennne, et M. A. Kosayev, Vice-Ministre des transports automobiles du Turkménistan, ont ensuite fait des interventions.

7. Les participants suivants ont également pris la parole :
- M. O. Nurkovic, Ministre des transports et des affaires maritimes du Monténégro ;
  - M. A. Hammoud, Ministre des transports de la Syrie ;
  - M. Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi, Vice-Ministre des transports de la Malaisie ;
  - M. G. W. d'Oliveira Martins, Secrétaire d'État chargé des infrastructures du Portugal ;
  - M. L. Mosóczi, Vice-Secrétaire d'État chargé des transports de la Hongrie ;
  - M<sup>me</sup> M. M. Grigore, Secrétaire d'État auprès du Ministère des transports de la Roumanie ;
  - M. A. A. Qureshi, Représentant permanent adjoint du Pakistan auprès de l'Office des Nations Unies à Genève ;
  - M. J.-P. Loubinoux, Directeur général de l'Union internationale des chemins de fer (UIC).

## **B. Table ronde ministérielle II : Le CTI, plateforme faisant le lien entre les autorités de réglementation et les innovateurs : les technologies au service de la mobilité durable**

8. Le point de départ de cette table ronde était la quatrième révolution industrielle et ses effets potentiels sur l'avenir de la mobilité et des transports intérieurs. Les participants ont étudié les réponses politiques à l'évolution technologique et les conditions nécessaires à la création d'un environnement propice à l'innovation, ainsi que la manière dont le CTI pouvait faciliter la transition. Les sujets abordés ont été les suivants : l'utilisation accrue de la conduite automatisée et des véhicules autonomes et leurs incidences sur la sécurité routière ; l'électrification non seulement au service des véhicules routiers, mais aussi d'autres modes de transport intérieur ; les systèmes de transport intelligents et le recours croissant aux technologies de l'information et de la communication ; les avantages à retirer des innovations technologiques, s'agissant notamment de la cybersécurité et de la protection des données, et les difficultés se posant en la matière.

9. M. M. Pesut, Chef de la Section de la facilitation et de l'économie des transports de la Division des transports durables de la CEE, a animé le débat. M<sup>me</sup> V. Bulc, Commissaire européenne pour la mobilité et le transport, a prononcé le discours d'ouverture. M<sup>me</sup> A. Johansson, Ministre des infrastructures de la Suède, M. F. Bellot, Ministre de la mobilité de la Belgique, et M. V. Omelyan, Ministre des infrastructures de l'Ukraine, ont également prononcé des allocutions.

10. Les participants suivants ont également pris la parole :
- M. P. Gašperšič, Ministre des infrastructures de la République de Slovénie ;
  - M. L. M. Henry, Ministre des transports et des mines de la Jamaïque ;
  - M. N. Mavraganis, Vice-Ministre des infrastructures et des transports de la Grèce ;
  - M. T. Mihotić, Secrétaire d'État chargé des infrastructures auprès du Ministère de la mer, des transports et des infrastructures de la République de Croatie ;
  - M. H. Inomata, Directeur du Bureau de la planification technique, Ministère de l'aménagement du territoire, de l'infrastructure, des transports et du tourisme (MLIT) du Japon ;
  - M. S. van Dam, Conseiller principal, Ministère des infrastructures et de l'environnement des Pays-Bas ;
  - M. N. Frandi, Conseiller et Représentant permanent adjoint auprès de l'OMC, Italie ;
  - M. J. Viegas, Secrétaire général du Forum international des transports (FIT).

### **C. Table ronde ministérielle III : Le CTI, centre de gouvernance des conventions de l'ONU sur les transports : les avantages d'une gouvernance de réglementation des transports intérieurs harmonisée à l'échelle internationale**

11. Les débats sur une gouvernance de réglementation des transports à l'échelle mondiale ont été centrés sur le rôle du cadre réglementaire national et international en matière de transports intérieurs dans l'optique de transformer ce secteur de façon qu'il s'engage dans une mobilité durable, réponde aux objectifs de développement durable et mette en application le programme de lutte contre les changements climatiques et la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière, tout en améliorant la gouvernance nationale et internationale des transports intérieurs.

12. M<sup>me</sup> E. Molnar, Directrice de la Division des transports durables de la CEE, a animé les débats. Le discours d'ouverture a été prononcé par M. A. Ghedira, Ministre des transports de la Tunisie, et suivi des allocutions de M. Z. Kalilov, Ministre des transports du Kirghizistan, M. R. Amaechi, Ministre des transports de la République fédérale du Nigéria, M. A. Avramenko, Premier Vice-Ministre des transports et des communications du Bélarus, M. L. Aguilera Ruiz, Secrétaire d'État auprès du Ministère de l'intérieur de l'Espagne, et M. J. Todt, Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière.

13. Les participants suivants ont également pris la parole :

- M. M. A. Lashley, Ministre des transports et des travaux publics de la Barbade ;
- M. M. Bataash, Ministre des transports de l'Afghanistan ;
- M. S. Bucataru, Vice-Ministre des transports et des infrastructures de la République de Moldova ;
- M. T. Wagner, Représentant permanent adjoint de la France ;
- M. T. Szozda, Président du Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ;
- M<sup>me</sup> E. Meksi, Coordinatrice adjointe et Directrice des activités économiques de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) ;
- M. U. de Pretto, Secrétaire général de l'Union internationale des transports routiers (IRU) ;
- M. K. Kapila, Président de la Fédération routière internationale (FRI) (Genève) ;
- M. M. Ciopraga, Secrétaire général, Programme TRACECA (couloir Europe-Caucase-Asie) ;
- M. A. Isawa, Directeur adjoint du Département des politiques sectorielles du Bureau international du Travail (BIT).

## **IV. Principales observations**

### **A. Table ronde ministérielle I : Le CTI, passerelle vers une connectivité renforcée**

14. Les participants à la première table ronde ont estimé que le secteur des transports était d'une importance capitale, offrant un accès aux marchés locaux des biens et au commerce extérieur. La mobilité personnelle, et donc les transports, permet d'accéder à l'emploi ainsi qu'aux services sociaux, et favorise par-dessus tout l'accès aux possibilités existantes. En tant que tel, ce secteur revêt une importance essentielle pour la croissance économique, pour la lutte contre la pauvreté et pour l'amélioration du bien-être général. La connectivité des infrastructures est une première étape importante, mais elle doit s'accompagner d'une mise en place de services de correspondance et d'une facilitation du franchissement des frontières pour les entreprises et pour les personnes. Les pays en

développement sans littoral sont les plus touchés par les problèmes de transit et par les goulets d'étranglement se produisant au passage des frontières. La résilience des infrastructures est un élément essentiel pour protéger la connectivité des risques et assurer ainsi la continuité des opérations, ainsi que pour aider les communautés et leur économie à se reconstruire après une catastrophe.

15. M. Sokolov a insisté sur l'importance de la connectivité pour la création de systèmes de transport compétitifs et a ajouté que son pays faisait de la promotion de la connectivité en Eurasie une priorité. Il a souligné la nécessité de renforcer la coopération à l'échelle paneuropéenne et a conclu qu'une collaboration étroite avec la CEE et le Comité des transports intérieurs était essentielle dans ce domaine. M. Akhoundi a souligné les progrès notables réalisés dans le domaine des douanes et des transports, ainsi que la contribution de la Convention TIR de 1975 à la facilitation des transports et à l'expansion du commerce. Il a fait observer que la République islamique d'Iran avait informatisé l'ensemble de ses procédures douanières grâce à l'application d'un système douanier généralisé et à la mise en place de guichets uniques, facilitant ainsi l'échange de données entre les bureaux de départ et de destination. M. Zhunusov a décrit les mesures concrètes prises par la Commission économique eurasiennne pour lever les restrictions appliquées aux différents modes de transport de marchandises. M. Kosayev a souligné la contribution du Turkménistan à l'ouverture d'un large dialogue sur le développement des couloirs de transport internationaux et sur les deux résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies adoptées en 2014 et en 2015, qui étaient appuyées par un grand nombre de pays.

## **B. Table ronde ministérielle II : Le CTI, plateforme faisant le lien entre les autorités de réglementation et les innovateurs : les technologies au service de la mobilité durable**

16. Les participants à la deuxième table ronde ont estimé que nous étions à l'aube d'une ère nouvelle s'agissant des transports et de la mobilité, et ont examiné les conditions de l'orientation de l'évolution technologique dans le sens de la mobilité durable et des transports durables. L'innovation dans les transports a révolutionné la mobilité, modifiant toutes les habitudes de déplacement, de communication et de paiement pour des services, mais aussi la manière de concevoir la législation en matière de transport. M<sup>me</sup> Bulc a insisté sur la nécessité d'accorder la priorité à la numérisation des transports, qui est considérée au niveau de l'UE comme l'un des principaux moteurs de croissance et de création d'emplois, ainsi qu'aux véhicules autonomes, puisque, au bout du compte, ces moteurs ont le pouvoir de transformer la société dans son ensemble et d'améliorer, par la même occasion, la vie des citoyens du monde entier. M<sup>me</sup> Johansson a expliqué que l'échange de données d'expérience entre les pays était essentiel pour pouvoir tirer pleinement parti des connaissances acquises et ainsi accélérer la mise en service des véhicules entièrement connectés et automatisés de niveau 4 et 5, et doter les systèmes de transports d'un nombre satisfaisant de véhicules automatisés. M. Bellot a estimé que les progrès en cours dans le domaine des véhicules autonomes constituaient une véritable révolution et a invité le Comité à accélérer ses travaux sur cette question. M. Omelyan a souligné que le potentiel du développement des transports ne pourrait être pleinement exploité qu'une fois que la transformation numérique constituerait le fondement des sociétés, des économies et des entreprises.

17. De l'avis général des participants, le Comité des transports intérieurs était la pierre angulaire de la coopération internationale en matière de développement des transports intérieurs et favorisait les échanges régionaux et mondiaux dans le secteur des transports. Le Comité des transports intérieurs avait la capacité de rassembler les États membres au niveau international et d'édifier une vision mondiale commune des transports intérieurs, se reflétant particulièrement dans des domaines de réglementation ayant une incidence importante et en fort développement, tels que celui des véhicules autonomes. Les participants ont noté que le CTI jouait un rôle clef, d'une part dans la promotion du dialogue et de l'échange de bonnes pratiques, tout en reconnaissant qu'il n'existait pas de solution universelle, et, d'autre part, dans l'élaboration de normes techniques, en généralisant les avantages offerts par les normes mondiales communes, l'interopérabilité

des infrastructures au niveau mondial ainsi que l'échange d'informations entre les différents pays, modes de transport et acteurs de la chaîne d'approvisionnement.

### **C. Table ronde ministérielle III : Le CTI, centre de gouvernance des conventions de l'ONU sur les transports : les avantages d'une gouvernance de réglementation des transports intérieurs harmonisée à l'échelle internationale**

18. Les débats ont porté sur une gouvernance de réglementation des transports à l'échelle mondiale, et ont été centrés sur le rôle des cadres réglementaires nationaux et internationaux en matière de transports intérieurs dans l'optique de transformer ce secteur de façon qu'il s'engage dans une mobilité durable, réponde aux objectifs de développement durable et mette en application le programme de lutte contre les changements climatiques et la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière, tout en améliorant la gouvernance nationale et internationale des transports intérieurs.

19. Les intervenants ont tous estimé que nous étions à l'aube d'une ère nouvelle s'agissant des transports et de la mobilité à l'échelle internationale et nationale, qui se caractérisait par une demande croissante de règles et de règlements prévisibles, l'évolution des relations entre les gouvernements et les organismes d'intégration régionale, ainsi que la place croissante que revendiquaient les mégapoles avec de plus en plus de force. M. Ghedira a évoqué le point de vue de la Tunisie, pays non membre de la CEE ayant adhéré au plus grand nombre de conventions des Nations Unies relatives aux transports relevant du Comité, et a décrit les raisons pour lesquelles il était important pour son pays de faire partie de la gouvernance mondiale des transports intérieurs. Il a expliqué que cela lui permettrait d'améliorer ses performances en matière de sécurité routière dans des domaines tels que le transport de marchandises dangereuses, l'inspection périodique des véhicules et la sécurité des conducteurs professionnels. M. Kalilov a mentionné le rôle joué par le Kirghizistan en tant que pont entre l'Est et l'Ouest, et a souligné l'importance pour ce pays d'adhérer aux principales conventions relatives au transport routier et de mettre son cadre juridique national en conformité avec ces instruments. M. Amaechi a évoqué les effets des travaux réglementaires du Comité sur l'amélioration de la performance économique et de la sécurité, et a souligné qu'il était important de garantir le caractère inclusif de ces travaux et d'appuyer la mise en œuvre des conventions relevant de la compétence du Comité. M. Avramenko a fait remarquer l'existence d'un lien de cause à effet direct entre les conventions des Nations Unies relatives à la sécurité routière auxquelles le Bélarus avait adhéré et les améliorations de ses performances en matière de sécurité routière, mais a toutefois souligné la nécessité d'élaborer de nouvelles conventions permettant de faciliter le transport international de voyageurs, en particulier en ce qui concernait les modes de transport respectueux de l'environnement tels que le rail. M. Aguilera Louis a fait observer que la révolution technologique à laquelle nous assistions pouvait grandement contribuer à la réduction du nombre de décès et de traumatismes imputables aux accidents de la circulation, et que le nouvel environnement de mobilité sûre et de nouvelles technologies exigeait l'adoption d'une réglementation flexible et ouverte. M. Todt a souligné l'importance des conventions des Nations Unies sur la sécurité routière relevant du Comité pour freiner les tendances inquiétantes observées en matière de sécurité routière à l'échelle mondiale et pour atteindre les ambitieux objectifs de développement durable, alors que plus d'un milliard de personnes vivaient dans des pays qui n'avaient encore adhéré à aucune convention des Nations Unies intéressant la sécurité routière.

20. Les participants à la table ronde ont conclu que la gouvernance internationale des transports intérieurs avait un rôle majeur à jouer dans la mise en œuvre du Programme 2030. On voyait bien, par exemple, que l'accélération des démarches d'adoption et de mise en œuvre des conventions clefs sur les transports relevant du Comité s'accompagnait d'une mise en œuvre plus satisfaisante des objectifs de développement durable, tels que ceux ayant trait à la sécurité routière. À cet égard, le Comité jouait un rôle déterminant dans la promotion de la bonne gouvernance et l'amélioration de la sécurité et des performances environnementales du secteur des transports, tout en encourageant sa compétitivité grâce à l'adoption de nouvelles technologies.

## V. Conclusion et rôle du Comité des transports intérieurs dans la promotion d'une gouvernance durable des transports intérieurs

21. Les participants sont arrivés à la conclusion que nous étions à la veille de la quatrième révolution industrielle et que les innovations technologiques allaient déterminer l'impact qu'aurait le secteur des transports sur la réalisation du développement durable. Les avancées dans le domaine de la numérisation, de la conduite autonome et connectée ainsi que de l'échange d'informations devenaient les pierres angulaires des systèmes de transport durable et révolutionneraient les mouvements de personnes et de marchandises, en les rendant durables et plus respectueux de l'environnement. Toutefois, bien qu'offrant des possibilités exceptionnelles, ces progrès posaient également certains problèmes. Afin de pouvoir tirer profit de ces changements tout en s'attaquant aux difficultés qu'ils posaient, la communauté internationale devait impérativement adopter une approche qui ne soit pas fragmentée, c'est-à-dire œuvrer de concert à l'élaboration de règles plus efficaces, à leur application plus performante et au renforcement de la compétitivité.

22. À cette fin, la fonction réglementaire assurée par le Comité, en tant que dépositaire des 58 conventions des Nations Unies relatives aux transports, était essentielle pour pouvoir mener à bien la transformation des systèmes de transport et assurer le déplacement efficace des personnes et des marchandises dans les années à venir. Dans leurs interventions, les ministres et les participants de haut niveau ont en outre 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 meilleures pratiques et en menant des activités de renforcement des capacités et d'analyse. C'est pourquoi le Comité des transports intérieurs soulignait la nécessité de maintenir un dialogue régulier sur la transformation du secteur des transports. Cette transformation impliquerait la nécessité d'apprendre des expériences des autres et d'adapter les connaissances acquises à l'échelle locale, puisqu'il n'existait aucune solution universelle.

23. Plus concrètement, le Comité des transports intérieurs joue un rôle essentiel consistant à appuyer et promouvoir la mise en réseau au niveau des États membres comme à l'international. Depuis sa création en 1947, le CTI a joué un rôle de pionnier en facilitant les mouvements internationaux de personnes et de marchandises à l'aide des moyens de transport terrestres et en améliorant la compétitivité des économies des pays concernés. Il y est parvenu principalement en ayant encouragé la mise en place de réseaux internationaux cohérents, de procédures de franchissement des frontières uniformes et simplifiées et de règles et réglementations internationales normalisées, garantes du haut niveau d'efficacité, de sécurité et de respect de l'environnement des transports internationaux par route, rail et voie navigable et du transport intermodal.

### **Promotion de la connectivité des infrastructures :**

- Accords relatifs aux infrastructures (AGR, AGN, AGC, AGTC) ;
- Plan directeur des projets TEM, TER et LTEA ;
- Documents analytiques sur les liaisons entre les ports maritimes et l'arrière-pays et sur les goulets d'étranglement, les liaisons manquantes et la qualité de service dans les réseaux ;
- Mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty et du Programme d'action de Vienne.

### **Promotion de la connectivité des services, des transports et de la facilitation du passage des frontières :**

- Convention TIR (1975) et Convention sur l'harmonisation (1982) ;
- Autres conventions visant à faciliter la mobilité, le transport international par la route, le rail et les voies navigables, le transport intermodal, ainsi que le transport des marchandises dangereuses ;

- Droit unifié du transport ferroviaire ;
- Débats d'orientation et activités de renforcement des capacités (projet relatif à la communication électronique entre administrations douanières, par exemple).

24. En outre, le Comité des transports intérieurs favorise et renforce les travaux consacrés aux systèmes de transport novateurs dans le cadre d'un dialogue engagé sur ses activités de réglementation et d'analyse. Le Comité des transports intérieurs et ses organes subsidiaires œuvrent sans relâche pour faciliter et accélérer l'introduction réussie des innovations dans les infrastructures, les véhicules et la gestion de la mobilité, ce qui, en retour, rendra la mobilité plus sûre, plus efficace et plus respectueuse de l'environnement.

- Utilisation des TIC dans tous les modes de transport intérieur : En 2012, le Comité a adopté sa stratégie et son plan d'action pour la promotion des systèmes de transport intelligents. Depuis, il organise une table ronde annuelle phare en partenariat stratégique avec les pays hôtes, ainsi qu'un colloque sur la voiture connectée, en collaboration avec l'UIT à l'occasion du Salon de l'automobile de Genève. Ces deux événements réunissent des experts et des décideurs pour un débat ouvert et tourné vers l'avenir.
- Sur le plan réglementaire, par exemple, les travaux du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) du CTI ont fourni des résultats tangibles dans l'élaboration et la mise en œuvre efficaces de dispositions réglementaires harmonisées à l'échelle mondiale pour les nouvelles technologies du secteur automobile. D'une manière générale, l'Accord de 1958 concernant l'adoption de prescriptions techniques applicables aux véhicules, l'Accord de 1998 concernant l'établissement de règlements techniques applicables aux véhicules et l'Accord de 1997 relatif au contrôle technique périodique des véhicules en circulation permettent la commercialisation de technologies innovantes pour les véhicules, tout en améliorant la sécurité à l'échelle mondiale.
- Électrification : Le WP.29 mène des activités mondiales de renforcement du cadre réglementaire relatif aux véhicules entièrement électriques ou semi-électriques et aux véhicules à hydrogène, qui représentent un élément essentiel du processus de décarbonisation du secteur des transports.
- Conduite automatisée, voire autonome : Le Forum de la sécurité routière du Comité des transports intérieurs (WP.1) est convenu de modifier les Conventions de Vienne et s'est intéressé aux conséquences d'une automatisation plus poussée sur les règles de circulation. Le WP.29 (règlements concernant les véhicules) et le WP.1 (règles de circulation) ont déjà commencé à travailler en étroite concertation afin de répondre aux défis posés par la conduite automatisée en adoptant une approche plus horizontale.
- Simplification des procédures administratives grâce à la numérisation : Le système eTIR permet d'améliorer considérablement l'efficacité, la rapidité et la transparence du régime TIR, de réduire les charges administratives et d'augmenter l'efficacité des opérations de transport international de marchandises. En outre, le Protocole e-CMR constitue l'une des clefs du renforcement de l'efficacité des services de transport routier.

25. S'agissant de la gouvernance des transports intérieurs, le Comité des transports intérieurs a fourni, depuis sa création en 1947, un cadre de coopération intergouvernementale et de concertation dans l'action qui a permis l'élaboration de 58 accords et conventions des Nations Unies sur le transport. Ces instruments forment la structure de la gouvernance réglementaire nationale et internationale des transports intérieurs et fournissent le cadre juridique et technique pour le développement du transport international routier, ferroviaire, fluvial et intermodal, ainsi que du transport de marchandises dangereuses et d'autres marchandises fragiles, telles que les denrées périssables.

26. La Division des transports durables de la CEE assure le secrétariat du Comité des transports intérieurs et de ses 20 groupes de travail, 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. Depuis mai 2015, la Division fournit des services extrabudgétaires de secrétariat à l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière.

**Gouvernance réglementaire :**

- Centre de normalisation et de gestion de traités multilatéraux relatifs au transport :
  - Prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses à l'échelle internationale ;
  - Règlements applicables à la construction des véhicules routiers au niveau mondial ;
  - Mise en place de réseaux internationaux cohérents ;
  - Procédures de franchissement des frontières uniformes et simplifiées.

**Mobilité sûre :**

- Conventions des Nations Unies intéressant la sécurité routière ;
- Études de performance en matière de sécurité routière (projet financé par le Compte de l'ONU pour le développement, SafeFITS) ;
- Statistiques des transports ;
- Code CTU.

## Annexe VII

### **Rapport sur les travaux de la septième réunion des présidents des organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs et des comités de gestion des instruments juridiques de l'ONU relatifs aux transports sous l'égide du Comité des transports intérieurs (réunion réservée aux représentants des gouvernements, tenue le 22 février 2017)**

#### **Communication du Président du Comité des transports intérieurs**

##### **I. Introduction**

1. La septième réunion des présidents des organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs et des comités de gestion des instruments juridiques de l'ONU relatifs aux transports dont la CEE assure l'administration s'est tenue le 22 février 2017 dans le cadre de la soixante-dix-neuvième session du Comité.
2. Les présidents des organes subsidiaires du Comité et des comités de gestion des conventions de l'ONU relatives aux transports dont le secrétariat de la CEE assure l'administration, les membres du Bureau et les représentants des gouvernements des Parties contractantes participant à la session du Comité ont pris part à la réunion. Au total, plus de 70 représentants de 35 États, dont 11 États non membres de la CEE, la Commission européenne et 22 présidents et vice-présidents ont participé à la réunion.
3. Cette année, les participants ont porté leur attention sur l'examen de la stratégie et des orientations futures à adopter par le Comité afin de mieux s'adapter à un environnement mondial en plein bouleversement.
4. Les discussions se sont appuyées sur un avant-projet de résumé du rapport (ECE/TRANS/2017/R.1). En tant que note d'information pour la préparation et à l'occasion du soixante-dixième anniversaire du Comité, ainsi qu'à la lumière des principaux accords mondiaux, et tout en reconnaissant la nécessité de transformer le secteur des transports et d'avancer sur la voie de la mobilité et des transports durables, le Comité avait décidé, à sa soixante-dix-huitième session, d'examiner d'un point de vue stratégique ses activités et ses priorités, ainsi que les perspectives à exploiter et les difficultés à surmonter. Le secrétariat a été prié d'établir un document stratégique, en étroite coordination avec le Bureau du Comité, afin de faciliter les débats lors de la réunion de 2017. Le secrétariat ayant été fortement sollicité avant la réunion ministérielle, il n'a pas été en mesure d'établir la version définitive du document stratégique à temps pour la session annuelle, mais il prévoyait idéalement de le finaliser dans un délai d'un mois à compter de la session annuelle, afin que les principales parties prenantes disposent de suffisamment de temps pour l'examiner.
5. La présente annexe constitue un résumé de la réunion et en présente les conclusions, issues des échanges de vues.
6. Les participants ont décidé que le résumé serait annexé au rapport sur les travaux du Comité des transports intérieurs, sous forme de note du Président, après avoir été approuvé par les représentants gouvernementaux présents à la réunion.

##### **II. Présentation de l'examen stratégique du Comité**

7. Au cours des débats, un consensus s'est dégagé sur les deux idées suivantes : a) le contexte actuel, marqué par des facteurs « incitatifs et dissuasifs » sans précédent, exige que des changements importants, nécessaires dans l'optique de la réalisation du

développement durable, soient apportés au niveau de la prestation de transport, impliquant par conséquent un repositionnement institutionnel des organisations s'occupant des transports à l'échelle internationale ; et b) l'examen stratégique du Comité doit s'ancrer dans ce contexte plus large de transformation, et ne doit pas être simplement calqué sur les actions passées du Comité ou suivre la même trajectoire.

8. Les participants à la réunion des présidents ont considéré que l'harmonisation de la réglementation des transports intérieurs à l'échelle mondiale était la condition première de la viabilité des transports et de l'écomobilité. Par ailleurs, ils ont souligné que les difficultés rencontrées dans le domaine des transports et liées au développement, à l'environnement et à l'économie étaient de plus en plus nombreuses, et qu'elles étaient en train de s'aggraver dans de nombreuses régions du monde. Les participants ont également admis que l'année 2015 avait marqué un tournant dans la coopération internationale, grâce à la conclusion d'accords mondiaux dans le domaine du développement durable, de l'atténuation des changements climatiques et de l'adaptation à ces changements, et de l'appui financier au développement, ainsi qu'à l'adoption du Nouveau Programme pour les villes en 2016.

9. Tous ces accords comprennent des « facteurs incitatifs » qui attribuent au secteur des transports une responsabilité dans la concrétisation des objectifs de développement durable des Nations Unies relatifs à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, à l'adaptation aux changements climatiques et à la mobilité urbaine. Ils se traduisent également par une obligation morale à œuvrer sans relâche à l'accroissement de la durabilité.

10. Les participants se sont également intéressés à d'autres facteurs incitatifs, tels que les nouvelles technologies et la quatrième révolution industrielle. De la numérisation à l'électrification, en passant par l'utilisation de véhicules autonomes, l'ampleur et la portée des changements technologiques impliquent la transformation de systèmes entiers, y compris les systèmes de transport. Ces transformations ont par ailleurs entraîné l'apparition de nouveaux modèles économiques à l'échelle mondiale, remettant en cause et rompant le statu quo, en particulier dans les domaines strictement réglementés.

11. Les considérations et les accords politiques associent le secteur des transports aux autres secteurs de l'économie dans le cadre du développement économique, social et environnemental durable. De nouvelles technologies et de nouvelles activités appellent des solutions nouvelles. Un certain nombre d'initiatives mondiales tendent à instaurer une coopération entre les acteurs internationaux, à offrir une vision commune des transports durables et à mettre en place des dispositifs facilitant l'action. Mais comment le Comité doit-il se positionner par rapport à cela ?

#### **A. Activités de réglementation, dialogue politique, travaux analytiques et assistance technique : quels changements devront être apportés d'ici à 2030 et après cette date ?**

12. Les intervenants se sont accordés à dire que les activités de réglementation étaient l'atout fondamental du Comité et de ses groupes de travail. Plusieurs représentants gouvernementaux ont souligné que la gestion des conventions et le travail de normalisation étaient prioritaires et devaient rester au cœur de l'action du Comité.

13. Les participants étaient d'avis qu'en substance, la principale réalisation du CTI était un ensemble sans cesse renouvelé et actualisé d'accords, de conventions et d'autres instruments juridiques internationaux, ainsi que de recommandations portant sur un grand nombre de questions relatives aux transports intérieurs. Plusieurs des 58 conventions des Nations Unies dont s'occupe le Comité et auxquelles ont adhéré 1 725 Parties contractantes, ont une portée mondiale, qu'elles avaient dès leur mise en vigueur ou qu'elles ont acquise parce qu'elles étaient de plus en plus utilisées en dehors de la région de la CEE. Il a également été admis que, non seulement le CTI participait à la négociation des amendements aux textes en vigueur, mais il contribuait à la mise en place de nouveaux instruments juridiques. À l'heure actuelle, trois nouvelles conventions sont à l'étude.

14. Compte tenu de ce qui précède, pour que les transports intérieurs deviennent viables à l'échelle mondiale, il faut obligatoirement obtenir l'adhésion universelle aux accords les concernant, comme dans les transports aériens ou maritimes. Si le Comité a été invité à plusieurs reprises à donner une portée plus internationale à ses travaux de réglementation, il a toutefois également été rappelé que certaines des conventions avaient été élaborées sur la base de l'expérience européenne et qu'il était donc nécessaire d'examiner attentivement leur adéquation à la situation d'autres régions ou pays. Par ailleurs, les conventions mondiales relevant de la compétence du Comité créent les conditions propices à l'instauration d'un système harmonisé de gouvernance des transports intérieurs. Au regard des enjeux de cette période historique, ces conventions constituent une composante fondamentale de l'architecture mondiale et peuvent aider la communauté internationale à atteindre ses objectifs les plus ambitieux. Lorsque les circonstances s'y prêtaient, les participants ont préconisé des changements visant à réaffirmer le rôle mondial des activités de réglementation du Comité, changements comprenant notamment la révision des structures de gouvernance, l'établissement de méthodes de travail, et même le changement du nom de certaines conventions en vue de renforcer leur portée mondiale.

15. Il a aussi été estimé nécessaire de donner davantage de visibilité aux « produits » du Comité et de mettre en évidence leurs effets et leurs avantages afin de parvenir à une vision commune. Une première étape en ce sens avait déjà été franchie grâce à l'adoption de la résolution ministérielle, qui demandait l'établissement de rapports parallèles du Comité à la CEE et au Conseil économique et social.

16. Les participants se sont principalement intéressés aux questions relatives aux véhicules autonomes et à la numérisation, en raison des avancées technologiques observées dans ces domaines, mais également des difficultés que pose leur déploiement efficace au niveau intersectoriel, notamment en ce qui concerne l'échange de données, la sûreté et la sécurité ainsi que les compétences institutionnelles. Il a toutefois été noté que dix ans dans l'ère des innovations équivalaient à « un siècle », et qu'il fallait donc veiller à ce que les règlements et les mesures prises au niveau des institutions soient suffisamment souples pour ne pas entraver les progrès accomplis par les secteurs économiques et l'industrie. La nécessité d'élaborer des règlements efficaces a été évoquée à plusieurs reprises. La numérisation du secteur des transports a été soulignée, et des questions ont été posées sur la façon dont l'architecture réglementaire internationale actuelle appuyait l'évolution de la technologie et des marchés déjà en cours, tout en faisant place aux considérations de sécurité. De plus, les participants ont estimé qu'il fallait considérer les questions relatives à la numérisation, à la collecte de données et à la gestion des bases de données par la CEE et le Comité comme des questions hautement prioritaires.

17. Les intervenants ont également exprimé leur appui à l'idée de renforcer la flexibilité et la capacité d'adaptation dans le cadre de la coopération intersectorielle, étant donné qu'il était de plus en plus difficile d'attribuer certaines tâches correspondant à des domaines réglementaires nouveaux ou émergents à un seul groupe de travail.

18. En outre, il a été estimé qu'à cause des capacités limitées dont il disposait, le Comité risquait de ne pas être en mesure de s'occuper de nouveaux domaines tout en continuant d'assurer le suivi des accords existants et de répondre aux demandes d'appui à leur mise en œuvre. Les restrictions budgétaires pourraient compromettre l'élargissement des fonctions réglementaires du Comité, à moins que les ressources nécessaires ne puissent être dégagées. Malgré une diminution des ressources budgétaires disponibles pour l'exécution du sous-programme « Transports » en 2016-2017, le dernier des trois scénarios relatifs aux ressources disponibles présentés dans la section P du document ECE/TRANS/2017/R.1 (supposant une réduction des budgets et le transfert de fonctions à d'autres organes) n'a obtenu aucun appui.

19. Actuellement, un temps considérable est consacré à des réunions relatives aux conventions, à l'administration des instruments juridiques et à la communication. Un certain temps est également consacré à l'assistance technique et au renforcement des capacités, dans les limites qu'impose la modicité des ressources. Les participants ont souligné que, pour atteindre les objectifs susmentionnés et exécuter des tâches nouvelles ou en cours, il convenait d'envisager une transition vers des activités de politique générale, d'analyse et de renforcement des capacités dans les domaines requis. Les groupes de

travail, riches de leurs connaissances et de leur expérience, devaient être plus efficacement associés à l'encouragement à l'adhésion aux conventions et aux autres instruments juridiques relevant de leur compétence, ainsi qu'à leur mise en œuvre.

20. De nombreux États membres et États non membres de la CEE ont souligné dans leurs interventions que l'assistance technique et le renforcement des capacités permettaient de faciliter l'adoption et, par la suite, l'application adéquate des conventions relevant de la compétence du Comité. En tant que composante de l'Organisation des Nations Unies, le secrétariat s'occupe de la concertation sur les politiques et fournit une assistance technique étayée par des activités analytiques, la priorité étant donnée à la promotion de la coopération régionale et sous-régionale ; il se charge également du renforcement des capacités aux fins de l'adhésion aux instruments juridiques et de leur mise en œuvre. Néanmoins, les effectifs et les ressources limités empêchent le secrétariat de s'acquitter de ses fonctions à un rythme suffisamment élevé pour lui permettre de répondre aux objectifs d'adhésion et de mise en œuvre effective des instruments.

## **B. Questions d'ordre institutionnel**

21. Les discussions ont clairement montré que les activités et le rôle du Comité ne pouvaient être évalués séparément. Avec ses 20 groupes de travail et plus de 40 groupes d'experts et groupes informels, dont les activités principales consistent à administrer et à renforcer l'ensemble des conventions et accords internationaux sur les transports, et les 12 organes conventionnels (les comités d'administration), le Comité est devenu le dépositaire des 58 conventions des Nations Unies relatives aux transports. Ses sessions annuelles, où les résultats de ses travaux sont présentés aux États membres, sont un temps fort de son activité. Ainsi, il est important d'avoir une vision d'ensemble et de considérer le Comité et ses activités en prenant également en compte la Division des transports durables de la CEE et son secrétariat (sous-programme « Transports » de la CEE). Ledit secrétariat est également au service d'autres organes intergouvernementaux tels que le Conseil économique et social et le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques, et d'organes conventionnels tels que les comités d'administration des 12 conventions des Nations Unies et la Commission de contrôle TIR. Il appuie le Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale en coopération avec la CESAP, avec laquelle il assure en alternance, tous les deux ans, le secrétariat du Groupe de travail du Programme spécial des Nations Unies pour les économies et pays d'Asie centrale (SPECA) sur les projets relatifs aux transports et aux mouvements transfrontières. En outre, en coopération avec la Division de l'environnement de la CEE et le Bureau régional de l'OMS pour l'Europe (OMS/Europe), il travaille pour le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE). Il assure aussi la gestion et le suivi du projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) et du projet de chemin de fer transeuropéen (TER). Enfin, il héberge depuis 2015 le secrétariat de l'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière. Tous ces organes travaillent en symbiose et cette collaboration est facilitée par le fait qu'ils disposent d'un secrétariat commun.

22. Compte tenu de tout cela, il a été souligné que le Comité disposait aujourd'hui d'une expérience considérable et d'une base solide pour l'avenir. Le Comité possède également des mécanismes politiques et institutionnels et jouit de la possibilité de mener les tâches existantes et celles à venir et de contribuer ainsi à la création de systèmes de transport durables. Les participants ont jugé qu'il était important que le document stratégique examine les liens entre échelons mondial et régional, lesquels sont renforcés par les conventions mondiales et régionales gérées par le Comité. Il a également été indiqué que les aspects régionaux des travaux ne devaient pas être considérés comme une charge, puisqu'ils témoignaient de la richesse et de la diversité du portefeuille de travaux du Comité.

23. Par ailleurs, les participants ont souligné qu'il était essentiel de prendre en considération le budget et le rapport coût-efficacité au moment d'envisager la création de nouveaux organes, en tenant compte des contraintes budgétaires existantes et de la nécessité d'éviter les doubles emplois avec d'autres organismes internationaux.

24. Plusieurs représentants ont souligné que les groupes de travail tardaient à apporter aux instruments juridiques des modifications pourtant indispensables à leur préservation et à leur actualisation, un problème d'autant plus important au regard de la rapidité de l'innovation et du progrès technologique. En d'autres termes, les retards pris dans l'adaptation des instruments juridiques les rendaient moins pertinents.

25. La question des ressources a également été soulignée et reconnue comme une dimension essentielle sans laquelle il ne serait pas possible de définir un ensemble cohérent de priorités à la fois réalistes et souhaitables pour les travaux du Comité.

26. Enfin, les intervenants sont convenus que l'examen stratégique devait être aussi ouvert et transparent que possible, et qu'il était par conséquent souhaitable que les groupes de travail aient la possibilité d'examiner les documents stratégiques et de faire des suggestions.

### **III. Suite donnée à la célébration du soixante-dixième anniversaire du Comité et étapes suivantes**

27. À la lumière de ces délibérations, le Comité **s'est félicité** du débat consacré au renforcement de son rôle tenu lors de la réunion des présidents de ses groupes de travail sur les mutations rapides de la conjoncture mondiale. En application de la résolution ministérielle adoptée à sa soixante-dix-neuvième session, le 21 février 2017, il **a réfléchi** à des moyens d'accroître son influence et celle de ses groupes de travail, de manière à gérer au mieux les défis actuels et les possibilités nouvelles qui s'offrent à l'échelle mondiale – notamment l'inclusion dans le mandat de ses groupes de travail des enjeux liés à l'accomplissement des objectifs de développement durable intéressant les transports. À cet égard, les groupes de travail devraient envisager de préparer des contributions à l'avant-projet de stratégie du Comité, que celui-ci examinera à sa session de 2018 et, si nécessaire, d'établir des plans par étapes pour l'accomplissement des objectifs de développement durable. À cet effet, il a aussi décidé de communiquer à tous les groupes de travail le résumé du document de stratégie (ECE/TRANS/2017/R.1) et les a invités à soumettre leurs commentaires et recommandations. Lorsqu'ils établiraient un document stratégique ou des plans par étapes, les groupes de travail devraient également garder à l'esprit que les ressources disponibles sont limitées et que les nouvelles activités à mener devront s'accompagner d'une réduction ou de la cessation d'une ou plusieurs autres activités, à moins que des ressources extrabudgétaires ne soient mobilisées.

28. Le Comité **a noté** que le résumé des délibérations – à savoir la note du Président – serait annexé à son rapport après approbation par les représentants ayant participé à la session restreinte.

## Annexe VIII

### **Conférence de haut niveau sur les transports par voie navigable – « Sur la voie du Programme de développement durable à l’horizon 2030 : rôle, enjeux et perspectives pour le transport par voie navigable » (22 février 2017)<sup>1</sup>**

#### **Conclusions du modérateur**

#### **I. Introduction**

1. La Conférence de haut niveau sur les transports par voie navigable s’est tenue le 22 février 2017, à l’occasion du soixante-dixième anniversaire du Comité des transports intérieurs de la CEE (CTI)<sup>2</sup>.
2. Plus de 60 participants originaires de 16 pays, dont 8 pays extérieurs à la région de la CEE, y compris des représentants de l’Union européenne, des Commissions fluviales, de l’Organisation internationale du Travail, de la Commission économique eurasiennne, des représentants d’associations professionnelles européennes, d’associations de propriétaires de navire et d’institutions financières internationales et d’autres acteurs clefs, y ont participé.
3. Les membres de la Conférence, dont le modérateur était M. Bustinduy Navas, représentant de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement, ont entendu plusieurs allocutions ministérielles liminaires et participé à deux tables rondes : la table ronde gouvernementale sur les transports par voie navigable d’aujourd’hui et de demain, ainsi qu’une table ronde sur le thème « Relever les défis du secteur des transports par voie navigable et dans les différents bassins fluviaux grâce à l’intégration régionale ».
4. La Conférence a été ouverte par M<sup>me</sup> E. Molnar, Directrice de la Division des transports durables de la CEE, et M. A. Vasilyev, Secrétaire exécutif adjoint de la CEE.

#### **II. Principales observations et conclusions**

5. M. M. Sokolov, Ministre des transports de la Fédération de Russie, a prononcé la première allocution ministérielle, suivi par M. O. H. Tchiana, Ministre d’État et Ministre des transports de la République du Niger.
6. La première table ronde a été ouverte par M. Hoang H. G., Directeur général du Département des transports par voie navigable du Viet Nam. M<sup>me</sup> M. Niemiéc-Butryn, Directrice du Département de la navigation intérieure du Ministère polonais de l’économie maritime et de la navigation intérieure, a ensuite pris la parole, puis M. T. Mihotić, Secrétaire d’État chargé des infrastructures auprès du Ministère de la mer, des transports et des infrastructures de la République de Croatie, a fait une intervention.
7. La deuxième table ronde a été ouverte par M. M. Baldwin, Directeur général adjoint à la Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne. Les représentants des Commissions fluviales, M. B. Georges, Secrétaire général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), et M. P. Margić, Directeur général de la Commission du Danube, ont ensuite pris la parole.

<sup>1</sup> Le rapport complet de la Conférence de haut niveau sur les transports par voie navigable a été publié sous la cote ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/18 et peut être consulté sur le site Web de la CEE à l’adresse [www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc\\_2017.html](http://www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2017.html).

<sup>2</sup> Les exposés peuvent être consultés à l’adresse suivante : [www.unece.org/trans/events/2017/itc-70th-anniversary/high-levelmeetingoninlandwatertransport.html](http://www.unece.org/trans/events/2017/itc-70th-anniversary/high-levelmeetingoninlandwatertransport.html).

8. M. A. Van Den Bosch, Directeur de la Fédération européenne des ports intérieurs, M. F. Zachariae, Secrétaire général de l'Association internationale de signalisation maritime (AISM), M<sup>me</sup> T. Hacksteiner, Secrétaire générale de l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF) et de l'Association internationale pour la défense des intérêts communs des secteurs de la navigation intérieure et de l'assurance et pour la tenue d'un registre des bateaux intérieurs en Europe, M. A. Klyavin, Président de la Chambre russe de la marine marchande, et M. B. Aritua, du Groupe de la Banque mondiale, ont fait des interventions au nom du secteur des transports maritimes et des institutions financières.

9. Les participants ont souligné que le transport par voie navigable contribuait pour beaucoup au fonctionnement durable des systèmes de transport nationaux et au développement économique et social, en particulier pour les régions enclavées. Ils ont ajouté que les voies de navigation intérieure constituaient une solution de remplacement aux transports routiers et permettaient d'optimiser les flux de transport, de réduire les embouteillages et de diminuer les coûts de transport et de logistique, lorsque cette solution était associée à l'adoption de décisions stratégiques de nature à augmenter leur part modale et à exploiter au maximum leur potentiel, tout en tirant parti des possibilités offertes en vue de la pleine intégration des cours d'eau d'importance internationale aux couloirs de transport internationaux. La vision de transports par voie navigable durables constituait un élément essentiel des stratégies nationales de transport des pays disposant de voies navigables.

10. Les participants ont noté que la situation actuelle dans le secteur pouvait varier en fonction de la situation économique du pays, des priorités et des engagements pris en matière d'investissement dans le mode de transport. Il était toutefois possible de recenser certains défis communs, tels que la rénovation et la modernisation des infrastructures, la suppression des goulets d'étranglement, l'augmentation des capacités des ports intérieurs, l'entretien et la remise en état des principaux cours d'eau, le renforcement des capacités administratives, le développement de techniques récentes, la stimulation de la construction navale et de l'innovation, ainsi que la mise en œuvre de politiques et de solutions d'investissement appropriées.

11. Les participants ont convenu que l'amélioration de la connectivité était essentielle à la durabilité et à l'intégration régionale, et ont inclus sous ce point le développement des couloirs de transport internationaux et l'établissement de connexions avec d'autres modes de transport.

12. Il a été indiqué que, en raison du caractère régional du transport par voie navigable, les priorités des bassins fluviaux étaient fixées en fonction de leurs besoins et de leurs problèmes actuels. Dans ce contexte, le rôle des commissions fluviales et leur contribution au développement durable se manifestaient au travers d'instruments juridiques, de l'uniformisation des règles techniques et des exigences en matière de qualifications professionnelles, d'un appui aux innovations au niveau régional, ainsi que de l'union des efforts faits pour assurer des conditions de navigation optimales et lutter contre les changements climatiques. À cette fin, il a été souligné qu'un engagement plus actif du secteur privé en faveur du développement du secteur et de ses activités était souhaitable.

13. Les participants ont estimé que le potentiel que recelait la navigation intérieure n'avait pas encore été pleinement exploité. Ils ont convenu qu'il fallait s'employer à accroître la part modale et la compétitivité du secteur. Afin d'atteindre ces objectifs, il convenait de mettre l'accent sur :

- La promotion du rôle de la navigation intérieure en tant que partie intégrante des chaînes d'approvisionnement intermodales, le développement de l'intermodalité et les ports intérieurs ;
- La suppression des goulets d'étranglement et l'assurance d'un fonctionnement sûr et fluide des voies navigables durant la période de navigation ;
- L'augmentation des investissements dans le secteur, grâce à la mise en place de politiques favorables en matière de finances, d'assurances, de tarifs et de budgets, accompagnées de mesures relatives au renouvellement de la flotte et à la construction de nouveaux bateaux ;
- L'élimination des obstacles administratifs et l'amélioration du cadre législatif ;

- L'intégration d'innovations, de technologies modernes et de l'échange de données ;
- La mobilisation d'un appui politique plus fort et la représentation des intérêts du secteur dans le public comme dans le privé.

14. Les participants ont fait valoir que le renforcement de la sécurité et de la sûreté de la navigation grâce aux innovations et aux technologies modernes, à la mise en service de nouveaux types de bateaux utilisant des combustibles inoffensifs pour l'environnement, à l'adoption de mesures visant à ce que la flotte respecte mieux l'environnement, et à l'utilisation de services logistiques écologiques offrait des possibilités de croissance pour le secteur et contribuait à la mise en œuvre des objectifs de développement durable ainsi qu'à la lutte contre les changements climatiques.

15. Ils ont souligné le rôle du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires (en particulier le Groupe de travail des transports par voie navigable) en tant que lieux d'échange d'expériences et de bonnes pratiques dans le secteur, l'accent étant mis sur la dimension paneuropéenne des voies navigables et des ports intérieurs, l'harmonisation des règles de navigation et des prescriptions techniques, la promotion d'un développement coordonné des infrastructures fluviales, l'élaboration de recommandations stratégiques et la gestion des conventions internationales relatives au transport par voie navigable. Les participants se sont félicités des avancées importantes réalisées grâce à la collaboration entre la Commission européenne, les Commissions fluviales, la CEE, les associations internationales et d'autres acteurs clés, et ont souligné la nécessité de poursuivre ces efforts afin de favoriser la croissance du transport par les voies navigables intérieures.

16. Les participants ont mentionné le rôle de la navigation intérieure dans la réalisation des objectifs de développement durable. Afin de promouvoir le secteur au niveau mondial, il a été proposé de réfléchir à l'élaboration d'une base de données mondiale dans laquelle seraient répertoriées les cartes des différentes voies de navigation intérieure et de mettre en place un réseau réunissant des experts en transport fluvial et d'autres parties prenantes, par l'organisation régulière de manifestations telles qu'une conférence mondiale sur les transports par voie navigable, grâce à la plateforme du Comité des transports intérieurs ou par connexion virtuelle. Il a été convenu que toutes les questions abordées lors de la Conférence pourraient fournir une base solide qui servirait à préparer une conférence mondiale sur les transports par voie navigable visant à faire progresser le secteur.

17. La réunion préparatoire d'experts en vue de la Conférence mondiale sur les transports par voie navigable s'est tenue le 22 février 2017, dans l'après-midi. Le rapport de la réunion a été publié sous la cote ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/19 et peut être consulté sur le site Web de la CEE à l'adresse suivante : [www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc\\_2017.html](http://www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2017.html).

## Annexe IX

### **Conférence du Comité des transports intérieurs de la CEE et du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) sur le thème « Ensuring Better Air Quality and Reduced Climate Emissions through Cleaner Used Vehicles » (Pour une meilleure qualité de l'air et la réduction des émissions ayant une incidence sur le climat grâce à l'utilisation de véhicules d'occasion moins polluants) (20 février 2017)**

#### **Conclusions du modérateur**

#### **I. Introduction**

1. La Conférence CTI/CEE-PNUE a été ouverte par M. C. Friis Bach, Secrétaire exécutif de la CEE, qui a souligné le rôle clef des transports dans la mobilité des particuliers et des entreprises, permettant aux premiers d'avoir accès à l'emploi, à la santé et à l'éducation, et aux seconds d'avoir accès aux marchés et aux chaînes d'approvisionnement. Le Secrétaire exécutif a également souligné que des mesures devaient être prises continuellement pour lutter contre les effets négatifs des transports sur la santé humaine et l'environnement, résultant de leur dépendance à l'égard des combustibles dérivés du pétrole. Il a décrit les activités du CTI et de son organe subsidiaire, le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), visant à limiter les effets négatifs des moteurs diesel et à essence, et a mis en avant les normes relatives au niveau des émissions édictées pour les nouveaux véhicules et le calendrier élaboré au sein de ces instances en vue de leur application. M. Bach a fait observer qu'il était également important de continuer à imposer des prescriptions rigoureuses pour limiter l'impact des véhicules en circulation sur l'environnement et a estimé que la règle n° 1 de l'Accord de 1997 sur les contrôles techniques périodiques constituait un régime approprié que les États pouvaient appliquer à cette fin. Il a mis en évidence le rôle actif joué par le PNUE, qui soutient la transition vers des véhicules moins polluants et plus performants, et a cité des initiatives adoptées par l'organisation, y compris l'Initiative mondiale pour les économies de carburant et le Partenariat pour des carburants et véhicules propres, qui aide les pays à adopter des normes et des mesures visant à rendre les véhicules moins polluants afin de promouvoir l'importation de véhicules d'occasion plus propres. Le Secrétaire exécutif a rappelé que l'amélioration de la performance environnementale des véhicules était un élément essentiel à la réalisation d'une série d'objectifs de développement durable définis dans le Programme de développement durable à l'horizon 2030 (le Programme 2030), et que l'adoption de mesures urgentes à cette fin était particulièrement nécessaire dans les pays à revenu faible et à revenu intermédiaire. Il a conclu en insistant sur le fait que tous les pays devaient partager les responsabilités et œuvrer ensemble à l'élaboration de solutions efficaces pour le bon fonctionnement d'un système dans lequel les véhicules d'occasion exportés par les pays à revenu élevé, et importés par les pays à faible revenu et les pays à revenu intermédiaire, quittent leur lieu d'origine et parviennent à destination dans un état satisfaisant, sans risques pour la santé humaine et l'environnement.

2. Le modérateur de la conférence était M. L. Fulton de l'Institut d'études sur les transports de l'Université de Californie à Davis. Trois séances ont été organisées dans ce cadre, comportant un exposé suivi d'un débat et d'une séance réservée aux observations finales :

- a) Séance I : Situation actuelle des flux de véhicules d'occasion et mesures prises dans ce domaine :
  - M. L. Fulton, Institut d'études sur les transports de l'UC Davis – Incidences des véhicules d'occasion sur les changements climatiques et la pollution atmosphérique dans le monde ;
  - M. R. de Jong, Chef du Service des transports du PNUE – Présentation des mesures actuelles dans les pays développés et en développement à travers le monde ; et
  - M<sup>me</sup> E. Molnar, Directrice de la Division des transports durables de la CEE – La nécessité d'un changement de modèle dans notre rapport aux véhicules et le rôle du Comité des transports intérieurs ;
- b) Séance II : Exemples de mesures prises par les pays et par le secteur dans les pays développés et en développement ;
  - M<sup>me</sup> B. Lorz, Direction générale de l'environnement de la Commission européenne – Application de la Directive sur les valeurs limites d'émission et des Lignes directrices de l'Union européenne sur l'application aux véhicules d'occasion du Règlement européen concernant le transfert des déchets ;
  - M<sup>me</sup> S. Gomez Garrido, Direction générale des transports, Espagne : La législation espagnole en matière d'exportation de véhicules d'occasion ;
  - M. E. Fernandez, Comité international de l'inspection technique automobile (CITA) – Des contrôles techniques périodiques pour des véhicules moins polluants et plus sûrs ;
  - M. G. Mehlhart, OEKO Institut, Allemagne – Mesures pouvant être prises pour faire face au problème environnemental lié aux véhicules d'occasion dans les pays à faible revenu et les pays à revenu intermédiaire ;
  - M. T. Shynar, Directeur du Bureau de pays du Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale (CAREC) au Kazakhstan – Importation de véhicules d'occasion pour renouveler la flotte et introduire de nouvelles technologies ;
  - M. G. Banaga Baingi, Commissaire adjoint, Ministère de l'énergie et du développement minier – Problèmes rencontrés par l'Ouganda en raison de l'âge moyen des voitures importées (16,5 ans) ; et
  - M. C. Man Shrestha, Directeur général du Département de la gestion des transports du Népal – Difficultés à élaborer une politique nationale relative aux véhicules d'occasion au Népal ;
- c) Séance III : Récapitulatif des solutions possibles :
  - i) Initiatives en cours pour la promotion de véhicules d'occasion moins polluants :
    - M. W. Nissler, CEE ; et
    - M<sup>me</sup> E. Dumitrescu, PNUE ;
  - ii) Point de vue des pays réglementant les véhicules d'occasion :
    - M. S. Yalagama, Directeur de la Division de la planification au Ministère des affaires économiques et des politiques nationales de Sri Lanka ;
    - M<sup>me</sup> R. Asariotis, Directrice de la Section politiques et législation de la CNUCED ;

- d) Séance finale/débat : Vers un programme mondial harmonisé :
  - Modérateur : M. L. Fulton, Institut d'études sur les transports de l'UC Davis ;
- e) Mesures à prendre et prochaines étapes :
  - M. J. Dusik, Directeur du Bureau régional pour l'Europe du Programme des Nations Unies pour l'environnement.

3. Près de 100 participants originaires de 30 pays, dont 21 pays extérieurs à la région de la CEE, y compris des représentants de départements et d'institutions spécialisées des Nations Unies, de l'Union européenne, d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales ainsi que de milieux universitaires, ont assisté à la manifestation.

## II. Principales observations

### A. Séance I : Situation actuelle des flux de véhicules d'occasion et mesures prises dans ce domaine

4. Le modérateur de la conférence, M. Fulton, a présenté un aperçu des tendances mondiales du commerce des véhicules d'occasion et de leur importance pour la qualité de l'air et l'environnement. Il a décrit les mesures généralement prises dans les pays préoccupés par la qualité des véhicules d'occasion importés, notamment la mise en œuvre d'une législation établissant des restrictions relatives à l'âge d'importation, des interdictions, des prescriptions garantissant le respect des normes environnementales et des incitations à l'utilisation de véhicules à carburant de substitution. Le commerce des véhicules d'occasion est une source de préoccupations, car il s'agit de véhicules de moins bonne qualité, tant en termes de sécurité que d'impact sur l'environnement. Une corrélation entre l'âge du véhicule et les émissions de CO<sub>2</sub> a été établie grâce aux efforts du Japon, des États-Unis d'Amérique et de l'Europe pour réduire les émissions des véhicules. M. Fulton a fait remarquer que la qualité des carburants était désormais conforme aux normes minimales acceptables dans la plupart des pays. Par conséquent, la question de savoir si les carburants locaux annulaient les effets de la réduction des émissions des moteurs des véhicules modernes ou endommageaient d'autres parties des véhicules ne se posait plus. Il a en outre soulevé la question des nouveaux véhicules ne répondant pas aux normes de sécurité et aux normes environnementales de base, à savoir les véhicules conçus spécifiquement pour les pays en développement, qui coexistent avec des véhicules d'occasion plus récents en provenance des marchés japonais, américain et européen, lesquels respectent ces normes et sont équipés des technologies les plus récentes.

5. M. de Jong a fait remarquer que les importations et les exportations de voitures d'occasion augmentaient en raison de l'accroissement du revenu disponible des habitants des pays importateurs. Toutefois, les niveaux de revenu ne permettaient que l'achat de véhicules anciens affichant des coefficients d'émission élevés. M. de Jong a rappelé que la réglementation des véhicules d'occasion n'avait pas pour objet de restreindre l'acquisition de véhicules ou de limiter le nombre de véhicules, mais de rendre ceux-ci plus propres et plus respectueux de l'environnement. Il a souligné le fait que de nombreux pays importateurs s'étaient dotés d'une réglementation relative aux véhicules d'occasion. L'établissement de normes, l'imposition de restrictions relatives à l'âge, les incitations fiscales et, du côté de l'offre, les restrictions à l'exportation ou l'établissement de normes d'exportation font partie des mesures nationales à même de réduire l'impact environnemental des véhicules d'occasion. Toutefois, de nombreux pays en développement ne prennent aucune mesure dans ce domaine, en particulier en Afrique et en Amérique centrale. M. de Jong a souligné à cet égard l'importance de la collecte de données. Il est en effet difficile d'obtenir ne serait-ce qu'une idée sommaire des flux de véhicules d'occasion car il existe très peu de données disponibles sur les flux et le nombre de véhicules d'occasion à l'échelle mondiale. En conclusion, il a mis en évidence les avantages que présenterait l'adoption d'une approche globale pour lutter contre les effets négatifs des véhicules d'occasion, notamment l'harmonisation des règles, les économies en termes de carburant et d'entretien du véhicule ainsi que les effets positifs pour la santé.

6. M<sup>me</sup> Molnar a mis en avant le fait que la mobilité était nécessaire à la croissance économique. Il faut veiller, lorsque l'on élabore des mesures, à ce que celles-ci favorisent la croissance économique en s'ajustant à la demande de mobilité tout en répondant aux préoccupations environnementales. M<sup>me</sup> Molnar a présenté succinctement les instruments juridiques de la CEE en matière de transport, ainsi que les programmes, activités et outils du Comité des transports intérieurs gérés par la Division, qui peuvent aider les pays à élaborer des mesures concernant les voitures d'occasion, notamment l'Accord de 1997 sur les contrôles techniques périodiques et l'outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS) pour évaluer l'effet des mesures adoptées sur la réduction des émissions.

7. Le modérateur a ouvert le débat. Le représentant de la Division de l'environnement de la CEE a présenté la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance et son Protocole de Göteborg. Le Protocole contient un document d'orientation sur les techniques de lutte contre les émissions pour les sources mobiles, qui a pour objectif de fournir aux Parties contractantes des orientations quant aux moyens de déterminer les meilleures options envisageables pour réduire les émissions provenant de sources mobiles, compte tenu en particulier des meilleures techniques disponibles.

8. Le représentant du Programme mondial d'évaluation des nouveaux modèles de voitures (NCAP) a fait remarquer que l'impact environnemental des voitures d'occasion était un problème très négligé. Il a ajouté que la sécurité de ces véhicules constituait également un problème. S'attaquer aux deux questions en parallèle en prenant en compte les aspects relatifs à la sécurité des véhicules d'occasion peut multiplier par deux le rapport coûts-avantages. Une approche systémique prend en compte les carburants, les véhicules et la sécurité. Le représentant du NCAP a soutenu fermement l'imposition d'une limite d'âge de cinq ans, tout en indiquant cependant que les voitures neuves vendues sur les marchés des pays émergents pouvaient être pires en termes de sécurité et d'émissions que les véhicules d'occasion. Les véhicules neufs de 2016 vendus sur les marchés des pays en développement et fabriqués pour ces marchés ne disposent pas toujours du système de contrôle de stabilité (ESC), qui est depuis la ceinture de sécurité l'invention garantissant le mieux la sécurité. Le niveau de performance en matière de sécurité d'un véhicule, tenant compte notamment de l'ESC, doit faire partie des critères d'importation. Le NCAP dispose de données sur la sécurité de ces « nouveaux » véhicules.

9. Le représentant de CITAC Africa a souligné que son organisation partageait les préoccupations concernant la sécurité et le transport de marchandises. Le développement de réseaux ferroviaires en Afrique contribuerait à un transfert modal des activités de transport routier, qui serait perceptible surtout en termes de volume de fret et qui aurait un impact positif fort sur la réduction des émissions liées au transport.

10. Le représentant de la Banque mondiale a présenté les activités menées par son institution avec les gouvernements de pays d'Afrique pour faire face aux problèmes liés aux importations de voitures d'occasion. Il a souligné les limites d'une approche fondée sur l'âge pour réduire les flux de véhicules d'occasion et a fait valoir que les conditions dans lesquelles la maintenance des véhicules en fin de cycle était effectuée avait des incidences à la fois sur les normes d'émission et sur les normes de sécurité. Il a souligné également la nécessité d'une application cohérente des normes. Le représentant a en outre fait observer qu'il était important que les consommateurs des pays importateurs disposent d'informations justes concernant la sécurité et l'impact sur l'environnement des véhicules d'occasion. Il était par conséquent important de préserver ces informations pendant le transfert du véhicule, sachant que les instruments à bord de ce dernier pouvaient être altérés à tout moment avant, pendant ou après le transit.

11. Le représentant du Programme des Nations Unies pour l'environnement a souligné que la plupart des ventes de véhicules d'occasion s'effectuaient par Internet et que les informations de base sur la sécurité et les émissions n'y étaient pas communiquées. Lorsque le véhicule est livré dans le pays importateur, il est trop tard. Les importateurs et les exportateurs doivent collaborer pour fournir ces informations. Outre l'environnement et la pollution atmosphérique, la question des véhicules d'occasion a de nombreuses incidences, y compris s'agissant de la sécurité, des aides et des subventions aux combustibles.

12. La représentante de la Division des transports durables de la CEE a rappelé que l'adhésion aux instruments juridiques des Nations Unies sur les véhicules, en particulier aux Accords mondiaux de 1958 et de 1997, fournissait aux Parties contractantes un cadre pour l'élaboration de solutions législatives afin de compenser les incidences négatives actuelles des importations de voitures d'occasion sur la sécurité et sur la qualité de l'environnement dans les pays.

## **B. Séance II : Exemples de mesures prises par les pays et par le secteur dans les pays développés et en développement**

13. M<sup>me</sup> Lorz a présenté les mesures prises dans l'Union européenne concernant les véhicules hors d'usage (les épaves). Depuis les années 1990, l'Union européenne a résolu la plupart des problèmes de flux de déchets en introduisant la notion d'extension de la responsabilité du producteur, en établissant des objectifs en matière de recyclage et en organisant celui-ci. Les producteurs et les États membres ont la responsabilité d'organiser la collecte et le traitement des épaves. Des efforts continus sont faits afin d'augmenter le pourcentage de voitures recyclées. Cependant, on n'a aucune trace de 3,5 millions de véhicules, qui « disparaissent » et ne sont jamais recyclés. Les autorités douanières reçoivent des directives sur la manière d'établir une distinction entre les voitures d'occasion et les épaves, qui relèvent de la Convention de Bâle, notamment au moyen d'un document valable d'aptitude à la circulation.

14. M<sup>me</sup> Gomez Garrido a présenté la loi relative à la sécurité routière de 2015, qui prévoit le retrait de la circulation des véhicules qui ne respectent pas les exigences minimales de sécurité et de protection de l'environnement, et s'oppose à leur exportation vers un autre pays. Un véhicule destiné à la casse dans un pays développé, et qui n'est pas apte à la circulation routière, ne doit pas être acheminé dans un autre pays. À l'heure actuelle, l'Espagne élabore une réglementation concernant les véhicules qui définit quels sont les véhicules pouvant être exportés, sur la base de critères tels que le niveau d'intégration technique des systèmes de sécurité active et passive sur le véhicule, l'âge du véhicule, les critères de classement (étoiles) d'Euro NCAP et le kilométrage. Les occupants des voitures âgées de sept ans ou plus ont deux fois plus de risques de mourir. M<sup>me</sup> Gomez Garrido a insisté sur le fait qu'il était de la responsabilité des pays de veiller à ce que les véhicules représentant un danger pour la vie de leurs occupants ne soient pas exportés.

15. M. Fernandez a souligné l'importance de la conformité permanente des véhicules aux règlements et normes en matière de sécurité et de respect de l'environnement, de l'enregistrement à la mise au rebut, y compris pour tout véhicule entrant dans un pays. Les limites d'âge imposées pour les importations ou les exportations de véhicules d'occasion ne peuvent avoir qu'un effet restreint, car elles ne tiennent pas compte de l'entretien nécessaire et de la falsification éventuelle des pièces et équipements. La prévention de la falsification des pièces et de la structure des véhicules ainsi que leur entretien régulier sont essentiels au maintien de la conformité des véhicules aux normes requises.

16. M. Mehlhart a présenté une analyse des flux de véhicules dans l'Union européenne, y compris les statistiques de 2014 sur les exportations de véhicules d'occasion portant sur le nombre de véhicules, leur valeur et les pays de destination. Il a souligné que la suppression du contrôle des émissions des véhicules exportés restait un problème, notamment s'agissant des convertisseurs catalytiques et des filtres à particules pour moteurs diesel. Le contrôle technique peut être fait dans les pays exportateurs, mais les règles ou les indications relatives aux caractéristiques d'un véhicule en fin de vie sont très vagues (des lignes directrices concernant les correspondances devraient être obligatoires). M. Mehlhart a estimé que l'obligation faite aux véhicules exportés d'être pourvus d'un certificat de contrôle technique pourrait faire partie des mesures à l'exportation. Il a cependant conseillé aux pays importateurs de veiller à ce que les véhicules d'occasion importés soient aptes à la circulation routière et conformes aux normes adéquates en matière de sécurité et de protection de l'environnement.

17. M<sup>me</sup> Shynar a présenté les travaux du Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale (CAREC), qui ont essentiellement porté jusqu'à présent sur le financement de projets d'infrastructure et l'amélioration du cadre régional, tout en tenant compte notamment des domaines prioritaires des transports, en particulier du transport routier. Elle a souligné que les véhicules d'occasion avaient un impact très négatif sur l'environnement dans la région. En outre, elle a présenté des expériences régionales et a fait remarquer que l'entrée en vigueur de la norme Euro 4 avait permis le renouvellement de la flotte du Kazakhstan, qui, conjugué à l'instauration de frais d'immatriculation en fonction de l'âge du véhicule, avait produit des améliorations considérables.

18. M. Ntangegerwa a fait remarquer que la stratégie à long terme de la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) consistait à fixer à deux ans l'âge limite des véhicules d'occasion importés. À court terme, la stratégie est centrée sur le renforcement du contrôle des véhicules. M. Ntangegerwa a souligné l'importance d'une harmonisation des normes minimales pour les véhicules et a indiqué que l'élaboration d'une stratégie de transport intermodal était en cours, dont l'objectif était d'amorcer une transition vers un transport routier plus durable.

19. M. Banaga Baingi a présenté un exposé de la situation des transports routiers en Ouganda. L'évolution de ce secteur subit l'influence d'une mauvaise infrastructure, de services de transport public peu développés et du faible revenu moyen des habitants, la majorité de la population n'ayant pas les moyens d'acheter des véhicules de bonne qualité. M. Banaga Baingi a déclaré que le problème n'était pas dû à la présence des véhicules d'occasion en soi, mais au fait qu'une part élevée des véhicules d'occasion introduits sur le marché ougandais n'était pas conforme aux normes de fin de vie utile. Par ailleurs, il a souligné que si l'on procédait régulièrement à des contrôles techniques stricts, une grande partie des véhicules actuellement en circulation en seraient retirés. Les sites de vente de véhicules d'occasion sur Internet, qui font partie des principaux circuits du commerce des véhicules d'occasion en Ouganda, ne donnent pas aux acheteurs potentiels suffisamment d'informations pertinentes sur l'état des véhicules proposés. Une fois ces véhicules sur le marché, il est déjà trop tard pour prendre des mesures visant à assurer leur conformité aux normes minimales en matière de sécurité et de protection de l'environnement. M. Banaga Baingi a conclu en invitant les pays exportateurs et les organisations internationales à œuvrer de concert à l'élaboration d'un système permettant d'éviter dès le départ l'exportation de véhicules d'occasion non aptes à la circulation routière.

20. M. Man Shrestha a présenté les mesures prises par le Népal concernant l'importation des véhicules d'occasion, le cadre juridique des émissions et les problèmes auxquels les autorités étaient confrontées. Le Népal dépend entièrement des véhicules importés. Les deux-roues motorisés représentent 78 % de l'ensemble du parc. Seuls les véhicules neufs peuvent être importés sans restrictions au Népal, l'importation de véhicules utilisés ou d'occasion étant interdite ou limitée. Les véhicules importés doivent être conformes à la norme d'émission Euro III, et l'importation de véhicules électriques est encouragée par l'exemption des droits de douane. Les propriétaires de véhicules, à l'exception des tracteurs, bulldozers, grues, rouleaux et pelleteuses, doivent obtenir des autocollants verts qui attestent de la conformité de leur véhicule aux normes d'émission. Des normes sont établies pour différents types de véhicules et de carburants. M. Man Shrestha a indiqué que l'imposition de droits de douane élevés sur les importations de véhicules constituait l'une des principales sources du revenu national. La libéralisation des importations de véhicules d'occasion risquait donc de réduire les recettes publiques. En outre, il serait plus difficile de maintenir les normes d'émission et de contrôler l'entrée de vieux véhicules et de véhicules non conformes aux normes en provenance de pays voisins, car il n'existait pas à l'heure actuelle de mécanisme solide pour contrôler l'application des normes d'émission. Le Gouvernement népalais a décidé d'interdire les véhicules publics âgés de plus de vingt ans dans la vallée de Katmandou à compter du 1<sup>er</sup> mars 2017. Cette mesure contribuera à la réduction de la pollution atmosphérique, à la réduction du nombre d'accidents de la route et à la baisse du coût total des transports grâce à des coûts d'entretien moins élevés et à un meilleur rendement énergétique des véhicules plus récents. M. Man Shrestha a conclu en décrivant les mesures que devrait prendre le Népal avant de parvenir à la décision de lever l'interdiction sur les importations de véhicules d'occasion, parmi lesquelles la mise en place de normes et critères rigoureux pour l'importation de véhicules d'occasion, qui ne serait autorisée qu'en

provenance de pays développés comme l'Allemagne, le Japon, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, les États-Unis d'Amérique et d'autres pays, et la garantie d'un contrôle strict des mouvements transfrontières de véhicules.

21. Au cours du débat qui a suivi les exposés des intervenants, les participants ont évoqué un certain nombre de questions soulevées dans les exposés. Le représentant d'OEKO a déclaré qu'en réponse à la demande de son organisation, les autorités portuaires européennes avaient indiqué qu'elles n'avaient pas la capacité de procéder à des contrôles aléatoires de la conformité des véhicules dans les ports. Le représentant de la Barbade a dit que la décision prise par son pays de fixer une limite d'âge de quatre ans à l'importation de véhicules d'occasion avait été très préjudiciable aux importateurs. Le pays envisageait de porter à cinq ans ou plus la limite d'âge des véhicules d'occasion et d'associer cette mesure à des inspections annuelles obligatoires. Le représentant de la Banque mondiale a cité l'exemple de la Nouvelle-Zélande, qui effectue des contrôles dans les ports d'exportation et d'importation.

### C. Séance III : Récapitulatif des solutions possibles

22. M. Nissler a présenté un exposé succinct sur le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP. 29), son Groupe de travail de la pollution et de l'énergie et les règlements des Nations Unies relatifs aux émissions de polluants atmosphériques des véhicules. Il a présenté l'Accord de 1997 relatif au contrôle technique périodique et ses principaux éléments, y compris les Règles n<sup>os</sup> 1 et 2 relatives respectivement aux questions environnementales et au contrôle de la sécurité des véhicules.

23. M<sup>me</sup> Dumitrescu a présenté une vue d'ensemble des efforts déployés dans le monde en vue de la promotion des véhicules d'occasion moins polluants et a fait valoir les avantages d'une approche globale qui, pour être efficace, devait être menée dans le cadre d'un partenariat public-privé. Le PNUE prend part à un certain nombre de partenariats public-privé de premier plan, qui commencent à s'intéresser aux questions relatives aux véhicules d'occasion. Le Partenariat pour des carburants et véhicules propres pourrait servir de cadre pour mettre en œuvre un programme, harmonisé à l'échelle mondiale, de soutien à l'introduction de véhicules d'occasion moins polluants.

24. M. Yalegama a expliqué de quelle manière les initiatives volontaristes prises à Sri Lanka pouvaient garantir la circulation de voitures d'occasion relativement peu polluantes et le passage rapide à une technologie propre. Sri Lanka a décrété l'imposition des voitures de grande taille et a imposé des restrictions à l'importation en fonction de l'âge (moins de trois ans), ainsi que des taux d'imposition élevés pour les moteurs à combustion interne et des taux faibles pour les véhicules hybrides et les véhicules électriques. M. Yalegama a expliqué que ces initiatives (associées au contrôle des véhicules et aux mesures d'entretien) avaient beaucoup amélioré l'état des voitures, conduit à la réduction de la taille des voitures en circulation et fourni une contribution plus importante aux recettes de l'État. Les recettes fiscales correspondantes devraient atteindre les taux d'avant 2015 et les mesures ont réduit les embouteillages. Les taxes ne sont pas liées à l'âge du véhicule. Les mêmes taxes s'appliquent ainsi à tous les véhicules, mais sont dissuasives pour l'importation de voitures plus anciennes.

## III. Séance finale/débat : Vers un programme mondial harmonisé

25. Sur la base des travaux de la journée et du débat qui a suivi, les participants ont défini un ensemble de thèmes qui pourraient être examinés et débattus par les parties prenantes dans la poursuite du dialogue sur les voitures d'occasion moins polluantes. Le modérateur a résumé le débat en dégagant les sept grands domaines qui feraient l'objet d'un examen plus approfondi :

- Les acheteurs de véhicules d'occasion dans les pays d'importation doivent être mieux informés. Les exportateurs doivent fournir des informations précises ;
- Il convient de fixer des limites d'âge ainsi que des critères supplémentaires ;

- Des mesures doivent inciter les acheteurs de véhicules d'occasion à opter pour des technologies non polluantes ; l'accès au crédit doit être facilité pour l'acquisition de voitures neuves ;
- Des contrôles (vérifications ponctuelles et aléatoires) doivent être effectués à l'exportation et à l'importation. Il faut mettre l'accent sur le parc existant et organiser la mise à la casse, de manière générale et notamment lors de la réception des véhicules ;
- Il faut partager la charge et la responsabilité de l'amélioration de la performance environnementale et de la sécurité du parc de véhicules dans les pays importateurs – les exportateurs et les importateurs doivent prendre des mesures appropriées sur leurs territoires respectifs ;
- Il faut poursuivre l'examen de la question de l'élimination des véhicules en fin de vie dans les pays importateurs et les pays doivent examiner leurs besoins relatifs à la gestion des flux de déchets et élaborer des lignes directrices dans ce domaine ;
- Il n'existe pas de données fiables. Des recherches doivent être menées afin de combler les lacunes concernant la circulation des véhicules, la diffusion de l'information sur les véhicules, l'évaluation détaillée des mesures pouvant être prises en termes de coûts et avantages et les possibilités existantes de suivi des véhicules.

#### IV. Mesures à prendre et prochaines étapes

26. M. Dusik a résumé les principales conclusions et recommandations issues des débats tenus lors de la conférence :

- Les véhicules d'occasion constituent un problème majeur qui doit être pris en compte non seulement pour des raisons sanitaires, environnementales et climatiques, mais aussi pour la sécurité de la circulation routière ;
- De nombreuses méthodes existent au niveau national pour contrôler les importations de véhicules d'occasion (réglementation, incitations fiscales, campagnes de sensibilisation, restrictions concernant l'âge des véhicules ou interdictions), mais il n'existe pas de modèle ou de dénominateur commun. Ces constatations et les expériences faites mènent à la conclusion que la question des importations de voitures d'occasion doit être traitée d'une manière plus systématique ;
- Il n'existe pas d'approche harmonisée ; de nombreux pays appliquent différentes mesures et ont des objectifs différents ;
- La question de la disponibilité et de la qualité des carburants dans les pays importateurs doit être examinée en parallèle, car l'utilisation de carburants moins polluants associée à l'utilisation de véhicules plus propres permettra des réductions d'émissions plus importantes ;
- Le contrôle des véhicules préalable à l'exportation, les restrictions à l'importation dans le pays, le retrait des filtres des voitures avant l'exportation ou toute autre forme de modification non autorisée des technologies intégrées et la sensibilisation des consommateurs constituent certains des défis auxquels sont confrontés les importateurs ;
- Des mesures concertées doivent être prises lors de l'exportation et de l'importation afin d'éviter les lacunes ;
- L'adhésion aux instruments juridiques de la CEE relatifs aux véhicules et aux véhicules d'occasion et leur application est une voie fructueuse que les pays importateurs devraient envisager d'emprunter dans le cadre de leurs efforts visant à contrôler les incidences sur l'environnement et les caractéristiques de sécurité de leur parc de véhicules (Accord de 1997 sur les contrôles techniques périodiques) ;

- Le Partenariat pour des carburants et véhicules propres pourrait être un cadre pour mettre en œuvre un programme de soutien à la mise en service de véhicules d'occasion moins polluants harmonisé à l'échelle mondiale ;
- L'exemple de Sri Lanka prouve qu'une approche volontariste associant différentes mesures peut garantir la mise en circulation de voitures d'occasion assez peu polluantes et permettre le passage rapide à des technologies propres pour les véhicules ;
- Les consommateurs et les pays de destination ont besoin d'informations sur la performance environnementale avant l'achat et l'immatriculation des voitures d'occasion. C'est aux sociétés exportatrices qu'incombe la responsabilité de fournir ces informations ;
- Le passage rapide aux technologies moins polluantes peut s'effectuer par la diversification des prix ou des taxes et par des incitations financières ;
- Trois possibilités ont été déterminées pour les contrôles (y compris les vérifications ponctuelles) : avant l'exportation, à l'importation et lors de l'utilisation. Les contrôles avant l'exportation sont les plus importants ;
- Un partage des responsabilités en matière de réglementation et d'application des normes entre les pays d'importation à faible revenu et les pays d'exportation à revenu élevé est essentiel pour s'assurer que les voitures qui arrivent dans les pays d'importation sont conformes aux prescriptions en matière de sécurité et d'environnement ;
- Il convient d'effectuer davantage de recherches sur les véhicules d'occasion, notamment sur leurs flux ;
- Les interventions mises en place devraient être considérées comme un ensemble combinant des mesures telles que les limites d'âge, les incitations fiscales et l'application des normes (pour l'exportation, l'importation et l'utilisation).

## Annexe X

### **Atelier commun CEE-Banque islamique de développement (BID) sur les conventions des Nations Unies relatives aux transports intérieurs et réunion de lancement du projet commun CEE-BID sur le renforcement de la connectivité régionale au moyen d'un système d'information géographique (SIG) (22 février 2017)**

#### **I. Introduction**

1. L'atelier commun CEE/BID a été ouvert par M. S. Aqa, Vice-Président de la coopération et de la programmation par pays de la Banque islamique de développement. Il a félicité le Comité à l'occasion de son soixante-dixième anniversaire et a souligné que les accords, conventions et plans directeurs du CTI avaient fourni des cadres pour la mobilité transfrontière intégrée. En tant que banque multilatérale de développement comptant 57 pays membres répartis sur quatre continents, le Groupe de la Banque islamique de développement partage les objectifs du CTI. Elle consacre la plus grande part de ses financements au secteur des transports. Sur les deux dernières années, le montant total des opérations du Groupe réalisées dans le domaine des transports s'est élevé à 3,5 milliards de dollars. Le Groupe communique depuis 2014 des informations sur le caractère durable de ses projets de transport. En 2015, 100 % de ses projets routiers comportaient un volet consacré à la sécurité routière. Le Groupe de la BID et la CEE ont signé en 2011 un mémorandum d'accord qui a donné lieu à des activités concrètes visant à mettre en œuvre les conventions de la CEE relatives aux transports dans les pays membres de la BID et à établir une base de données régionale pour les transports avec un système d'information géographique (SIG). La plateforme SIG devrait devenir un observatoire régional des transports intérieurs dans la région.

2. L'atelier était animé par M. M. Mirzaei Kahagh (BID) et M. K. Alexopoulos (CEE). Il s'est divisé en deux séances, au cours desquelles les exposés des intervenants ont été suivis d'un débat :

- a) Séance I : réunion de lancement du projet SIG pour les transports visant à renforcer la connectivité des infrastructures de transport régionales et à mettre en place une base de données SIG pour les transports :
  - M. M. Mirzaei Kahagh, Expert principal chargé de la coopération – Présentation du projet commun de la CEE et de la BID ;
  - M. K. Alexopoulos, Division des transports durables de la CEE – Présentation des deux études à mener dans le cadre du projet : solutions novatrices pour financer les infrastructures de transport et analyse comparative des coûts de construction des infrastructures de transport ;
  - M. M. Dagan, Division des transports durables de la CEE – Exposé sur les avantages des applications SIG et sur les cartes SIG.
- b) Séance II : Principales conventions des Nations Unies dans le domaine des transports :
  - M. A. Bouten, Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) et Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982) ;
  - M. W. Nissler, Accord de 1998 sur les Règlements techniques mondiaux (RTM), Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes (Accord de 1958, deuxième révision) et Accord concernant l'adoption de

conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles (Accord de 1997) ;

- M<sup>me</sup> S. Mansion et M<sup>me</sup> A. Mireles Diaz, Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) ;
- M. R. Nowak, Convention de 1968 sur la circulation routière, Convention de 1968 sur la signalisation routière, Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) et Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) ;
- M. K. Alexopoulos, droit unifié du transport ferroviaire.

3. Près de 50 participants provenant de 13 pays et représentant des départements et institutions spécialisées des Nations Unies, des institutions financières internationales et des organisations intergouvernementales et non gouvernementales ont participé à la manifestation.

## II. Principales observations

### A. Séance I – Réunion de lancement du projet commun CEE-BID sur le renforcement de la connectivité régionale au moyen d'un système d'information géographique (SIG)

4. La première séance a été consacrée au projet commun CEE-BID sur le renforcement de la connectivité régionale au moyen d'un système d'information géographique. Le projet comportera quatre volets : mise au point d'une base de données SIG, établissement d'une liste de projets d'investissement potentiels avec un ordre de priorité, et élaboration de deux études régionales sur les thèmes de l'analyse comparative des coûts de construction des infrastructures de transport et de la mise en place de mécanismes de financement multidonateurs aux fins de la coopération et de l'intégration régionales.

5. Création d'une base de données SIG : une application de type système d'information géographique (SIG) sera créée pour les transports afin de faciliter l'analyse, la diffusion et la visualisation des données et des informations sur les infrastructures de transport, comprenant les opérations internationales de transport et les flux commerciaux dans les pays membres de la BID, de l'Organisation de coopération économique et du Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie de la CEE. Ce travail nécessitera l'acquisition et la configuration d'un logiciel SIG, et la mise en place d'une base de données SIG pour les réseaux de transport et les projets d'infrastructures (en cours d'élaboration, planifiés, financés et non financés), les flux de marchandises et les flux commerciaux.

6. Établissement de la liste des projets d'investissement potentiels et hiérarchisation des projets : ce volet nécessitera la collecte de données et d'informations sur les projets d'investissement visant à mettre en place les liaisons manquantes et mettre à niveau ou moderniser les réseaux existants. Ce réservoir de projets comprendra des projets prioritaires, qui seront inscrits dans un plan ou programme d'investissement régional consistant en des interventions réalistes à court, à moyen et à long terme. Un vaste inventaire de projets spécifiques concernant les routes, chemins de fer, voies navigables intérieures, ports, terminaux intérieurs et autres infrastructures pour les pays participants, ainsi que le budget estimatif s'y rapportant et un calendrier de mise en œuvre, seront prévus dans ce cadre.

7. Analyse comparative des coûts de construction des infrastructures de transport : il s'agit d'un élément important si l'on souhaite se fonder sur des coûts de construction réalistes, une gouvernance efficace et un programme d'investissement stable sans explosion des coûts. L'analyse comparative des coûts de construction pourrait également être utile

pour les prévisions de dépenses ainsi que pour la maîtrise des coûts des projets. Elle devrait inclure la construction de routes, chemins de fer, voies navigables intérieures, ports, centres de transport intermodaux et centres logistiques. Elle permettra d'estimer les coûts des projets et les financements manquants au niveau régional, et d'effectuer une planification efficace des initiatives de mobilisation des ressources nécessaires à la réalisation des projets devant être définis au cours de la phase précédente.

8. Bonnes pratiques et expériences réussies de financement de la coopération et de l'intégration régionales et de la connectivité des transports régionaux : en raison du développement lacunaire des infrastructures dans la région, il existe un énorme besoin d'investissement, auquel il faut pourvoir par la voie classique et par des mécanismes novateurs de mobilisation de ressources financières. En outre, les projets régionaux sont par nature plus complexes que les projets nationaux et nécessitent des ressources financières supplémentaires et un travail de coordination plus important. Par conséquent, après la constitution du réservoir de projets régionaux d'investissement, il conviendra d'examiner les mécanismes nécessaires à l'élaboration, au financement et à la mise en œuvre des projets susceptibles d'attirer un financement. La constitution du réservoir de projets constituera en fait la première étape dans l'optimisation de la participation des investisseurs au financement de la connectivité régionale.

## **B. Séance II : Principales conventions des Nations Unies dans le domaine des transports**

9. Cet atelier avait pour but de faire valoir, notamment aux 11 États membres concernés à la fois par le projet LTEA et par le projet de la Banque islamique de développement (BID), les avantages de l'adhésion aux instruments juridiques des Nations Unies concernant les transports et de leur mise en œuvre, et de procéder à un échange d'informations sur les pratiques et les difficultés de mise en œuvre. Depuis sa création en 1947, le Comité des transports intérieurs a servi de plateforme de coopération intergouvernementale et d'action concertée visant à faciliter le développement des transports tout en améliorant la sûreté et en veillant au respect de l'environnement.

10. Les participants de haut niveau des pays membres et non membres de la CEE appuyés par la BID ont pu avoir un aperçu des principaux accords et conventions sur les transports relevant du CTI et de ses organes subsidiaires. Ces conventions constituent le cadre légal et technique international des transports par route, chemin de fer et voies de navigation intérieure et du transport combiné. Elles offrent en outre des procédures uniformes et simplifiées pour le franchissement des frontières, des règles et des règlements relatifs au transport des marchandises dangereuses et des moyens d'harmonisation des règlements concernant les véhicules. Tous les instruments juridiques visés ont une incidence triple en ce sens qu'ils contribuent à l'amélioration de la sécurité routière, améliorent la performance environnementale du secteur concerné, et font office d'instruments de facilitation pour les déplacements internationaux de personnes et de marchandises.

11. Les participants à cet atelier ont également amélioré leur compréhension du mécanisme par lequel les instruments juridiques des Nations Unies sont constamment réactualisés, autrement dit des activités des organes conventionnels, à savoir les comités de gestion, épaulés dans cette tâche par les groupes de travail du Comité.

## Annexe XI

### Festival mondial du film sur la sécurité routière (20-21 février 2017)

#### I. Présentation du Festival

1. Les images et les films peuvent être un moyen très efficace pour véhiculer un message important. Les films sur la sécurité routière peuvent jouer un rôle très important dans la sensibilisation du public aux dangers de la route. Ils peuvent contribuer à réduire au minimum ces dangers, notamment par l'instauration d'une culture de la sécurité routière consistant à induire un comportement approprié sur la route, mettre en place une infrastructure routière sûre et inciter à la mise en service et à l'utilisation de véhicules et d'équipements non dangereux.

2. Dans ce contexte, la CEE s'est associée à la Fondation Laser International (LIFE) pour organiser l'édition 2017 du Festival mondial du film sur la sécurité routière, qui s'est déroulé le lundi 20 et le mardi 21 février 2017 au Palais des Nations, à Genève, en même temps que les célébrations du soixante-dixième anniversaire du CTI. C'était la deuxième fois que les deux organisations s'associaient pour mettre sur pied un festival de cinéma. La première collaboration remontait à 2006, pour l'organisation du tout premier Festival mondial du film sur la sécurité routière, à Genève.

3. Le Festival mondial du film sur la sécurité routière avait pour mission de mettre en lice les réalisateurs pour l'attribution du prix du meilleur film sur la sécurité routière pour 2017 et pour différents prix dans des catégories spéciales, tout en attirant l'attention des participants et des représentants réunis à l'occasion du soixante-dixième anniversaire du CTI et, avec les médias, d'un public plus large, sur le thème de la sécurité routière, ainsi que de promouvoir la sécurité routière au travers de films et d'images.

4. Le festival a reçu 232 films venus de divers pays dans le monde, y compris la Chine, la Malaisie, la République dominicaine, la République islamique d'Iran ou la Tunisie. Tous les films peuvent être visionnés sur le site Web du Festival à l'adresse [www.roadsafetyfilmfestival.org/](http://www.roadsafetyfilmfestival.org/). Plus de 100 films ont été présentés au public pendant le Festival.

5. Un jury de haut niveau avait été constitué pour le Festival sous la présidence de M. J. Todt, composé du Secrétaire exécutif de la CEE, M. C. Friis Bach, du Haut-Commissaire des Nations Unies aux droits de l'homme, M. Z. R. Al Hussein, du Président du Comité international olympique, M. T. Bach, du réalisateur-producteur-scénariste M. L. Besson, de l'actrice M<sup>me</sup> M. Yeoh et de l'acteur M. J. Reno.

6. Le Festival a commencé par une grande cérémonie d'ouverture, au cours de laquelle M. Todt a prononcé une intervention liminaire suivie de déclarations des membres du jury. M. R. Trottein, Président de LIFE, et M<sup>me</sup> E. Molnar, Directrice de la Division des transports durables de la CEE, ont également pris la parole.

7. M. R. Kennedy (CEE), M<sup>me</sup> S. Corret (LIFE) et M<sup>me</sup> C. Stuhlberger ont animé la cérémonie d'ouverture et présenté les films projetés.

8. Le jury a sélectionné 11 des films présentés. Les vainqueurs des trois premiers prix avaient pour thème l'ivresse au volant pour l'un, et le manque d'attention au volant pour les deux autres.

9. Le gagnant du Grand prix, « Reflections from Inside Dawn », produit par l'ONG des États-Unis d'Amérique « We save lives », a pour thème la conduite en état d'ivresse. Le film met en scène un véritable détenu condamné pour conduite en état d'ivresse après avoir tué un policier, qui s'adresse directement aux clients des boîtes de nuit par vidéo pour les inciter à adopter un comportement responsable en ne prenant la route que si leur état le permet.

10. Les deux films suivants dans la sélection, « Distracted Driving », produit par le Centre de recherche sur la sécurité routière du Ministère de la sécurité publique de la République populaire de Chine (deuxième prix), et « Distracted driving kills », produit par l'Agence de la sécurité routière slovène (troisième prix), illustrent avec force les conséquences qu'il y a à accorder une attention plus grande à un téléphone portable plutôt qu'à la route. L'utilisation accrue des portables est responsable d'une recrudescence du manque d'attention au volant. En 2014, sur le seul territoire des États-Unis d'Amérique, 3 179 personnes ont été tuées et 431 000 blessées dans des accidents de la route provoqués par des conducteurs distraits. L'éducation constitue l'un des meilleurs outils pour mettre fin à la conduite distraite, et des films comme les deux films primés donnent des conséquences de cette conduite une image réaliste et propre à marquer les esprits.

11. D'autres films ont reçu un prix :

- Prix du meilleur film hispanophone : Hay que ir con ojo (avancer avec les yeux grands ouverts), produit par le Club automobile royal espagnol.
- Prix du meilleur film francophone : 4 000, du Comité national de prévention des accidents de la circulation du Maroc.
- Prix du meilleur film sur la conduite sûre d'un motorcycle : Select the suitable right helmet, produit par l'Institut malaisien de la sécurité routière.
- Prix du meilleur film sur les véhicules sûrs et intelligents : A new chapter for Insurance Institute for Highway (IIHS) vehicle research, produit par l'institut IIHS des États-Unis d'Amérique.
- Prix du meilleur film sur la prévention de la conduite en état d'ivresse : Sprout under bottles, du Comité national de la sécurité routière du Viet Nam.
- Prix du meilleur film sur l'innovation en matière de sécurité routière : Jawsy, produit par l'ONG Sécurité routière de la Fédération de Russie.
- Prix du meilleur film sur les mesures prises en matière de sécurité routière : Distracting driving Eicher story, produit par Eicher India.
- Prix du meilleur film de l'Union européenne : Safe with Andrew on the way to school, produit par la Faculté des sciences du transport et de la circulation de l'Université de Zagreb en Croatie.

12. Le festival n'aurait pas pu être organisé sans l'appui précieux de son jury de haut niveau, du Comité d'évaluation technique et de ses parrains : l'Alliance francophone pour la sécurité routière, la Fondation ConorLynch, Develter Innovation, la Direction générale de la circulation du Ministère de l'intérieur espagnol, la Fondation FIA, Global NCAP, Global SafeDrive Alliance, Good Angel, International Alliance for Responsible Drinking et l'Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA).

## II. Principales recommandations et enseignements tirés du Festival

- Le Festival mondial du film sur la sécurité routière a été l'un des événements parallèles phares de la semaine du CTI, et a renforcé les capacités de la CEE à communiquer avec la société civile et le grand public.
- Par ailleurs, le premier et le deuxième festival mondial de cinéma ont beaucoup profité du lien établi avec la session du CTI et de leur organisation dans les locaux de l'ONU à Genève : un nombre record de films a été présenté par des pays du monde entier et des prix plus nombreux ont été décernés aux producteurs de films (outre les principaux prix, huit prix ont été décernés pour les catégories spéciales de films).

- L'Envoyé spécial, M. Todt, a très largement contribué au succès de la manifestation, en obtenant la participation de personnalités politiques et culturelles de renom, de même que le soutien de la CEE à LIFE pour la conception et les aspects organisationnels.
  - Les capacités techniques, notamment pour ce qui est de la gestion des films présentés au Festival, étaient limitées et devraient être renforcées à l'avenir.
  - S'appuyant sur le succès rencontré, la CEE et LIFE devraient étudier les moyens de poursuivre leur collaboration en matière d'organisation de festivals sur la sécurité routière à l'avenir.
-