



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

#### Quatre-vingt-unième session

Genève, 19-22 février 2019

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

### Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Présidence .....	1	4
II. Participation .....	2–9	4
III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	10	5
IV. L'automatisation dans les transports (point 2 de l'ordre du jour).....	11–13	5
V. Réunion réservée aux représentants de gouvernements avec la participation des présidents des organes subsidiaires du Comité (point 3 de l'ordre du jour).....	14–16	6
VI. Questions stratégiques de nature horizontale (point 4 de l'ordre du jour).....	17–42	7
A. État des adhésions aux conventions et accords internationaux des Nations Unies sur les transports .....	17–18	7
B. Débat d'orientation et assistance technique aux pays en transition et aux pays en développement .....	19	7
C. Travaux analytiques dans le domaine des transports .....	20–23	7
D. Environnement, changements climatiques et transports .....	24–29	8
1. Suite donnée par le Comité des transports intérieurs au Programme de développement durable à l'horizon 2030.....	24–25	8
2. Décarbonisation et atténuation des effets nocifs des transports intérieurs pour l'environnement .....	26–27	9
3. Effets des changements climatiques sur les réseaux de transport internationaux et mesures d'adaptation nécessaires .....	28–29	9
E. Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement .....	30–32	10
F. Systèmes de transport intelligents.....	33–36	10
G. Appui aux pays sans littoral : Programme d'action de Vienne .....	37–38	11
H. Sécurité des transports intérieurs .....	39	11



I.	Partenariats et activités d'autres organisations intéressant le Comité.....	40–42	11
1.	Évolution des transports dans l'Union européenne .....	40	11
2.	Faits nouveaux relatifs aux travaux du Forum international des transports.....	41	12
3.	Activités d'autres organisations intéressant le Comité.....	42	12
VII.	Questions stratégiques à caractère modal et thématique (point 5 de l'ordre du jour)	43–110	12
A.	Activités se rapportant aux projets : Projet d'autoroute transeuropéenne et projet de chemin de fer transeuropéen .....	43–45	12
B.	Harmonisation des Règlements concernant les véhicules.....	46–54	12
C.	Sécurité routière.....	55–64	13
D.	Transport routier.....	65–71	14
E.	Transport ferroviaire.....	72–75	16
F.	Transport intermodal et logistique.....	76–79	17
G.	Transport par voie navigable .....	80–83	17
H.	Renforcement des mesures de facilitation du franchissement des frontières (Convention sur l'harmonisation, Convention TIR, projet eTIR et autres mesures de facilitation du transit douanier).....	84–87	18
I.	Transport des marchandises dangereuses .....	88–98	19
J.	Transport des denrées périssables.....	99–104	21
K.	Données et statistiques relatives aux transports.....	105–110	22
VIII.	Questions découlant des activités de la Commission économique pour l'Europe (CEE), du Conseil économique et social et d'autres organes et conférences des Nations Unies (point 6 de l'ordre du jour) .....	111–114	23
A.	CEE, Conseil économique et social et autres organes et conférences des Nations Unies .....	111	23
B.	Dialogue avec les commissions régionales de l'ONU sur les activités en cours relatives aux transports intérieurs .....	112–114	23
IX.	Projet de rapport annuel sur les activités menées par les organes subsidiaires du Comité en 2018 (point 7 de l'ordre du jour).....	115–116	24
X.	Questions soumises au Comité pour approbation et pour information : Approbation des rapports des organes subsidiaires du Comité (point 8 de l'ordre du jour).....	117	24
XI.	Résultats des réunions du Bureau du Comité des transports intérieurs (point 9 de l'ordre du jour).....	118–119	25
XII.	Activités de la Commission et rapport du Comité au Comité exécutif de la CEE (point 10 de l'ordre du jour).....	120	25
XIII.	Liste des publications prévues en 2020 (point 11 de l'ordre du jour) .....	121	25
XIV.	Plan-programme pour 2020 (point 14 de l'ordre du jour).....	122–125	25
XV.	Calendrier des réunions en 2019 (point 13 de l'ordre du jour).....	126	26
XVI.	Questions diverses. Date de la prochaine session (point 14 de l'ordre du jour).....	127	26
XVII.	Adoption de la liste des principales décisions prises par le Comité à sa quatre-vingt-unième session (point 15 de l'ordre du jour).....	128	26

## Annexes

I.	Résolution ministérielle sur le renforcement de la coopération, de l'harmonisation et de l'intégration à l'ère de la numérisation et de l'automatisation des transports.....	27
II.	Liste des pays ayant adopté la résolution du 22 février 2019.....	29
III.	Faciliter le développement des transports par voie navigable .....	30
IV.	Recensement de la circulation sur les routes E et inventaire des normes et des paramètres principaux des grandes routes de trafic international en Europe en 2020 (« Recensement de la circulation sur les routes de 2020 »).....	32
V.	Recensement du trafic sur les lignes ferroviaires E en Europe en 2020 (« Recensement du trafic sur les lignes ferroviaires E de 2020 ») .....	33

## I. Présidence

1. Le Comité des transports intérieurs (CTI ou « le Comité ») a tenu sa quatre-vingt-unième session du 19 au 22 février 2019, sous la présidence de M. K. Schockaert (Belgique).

## II. Participation

2. Des représentants des pays membres de la CEE suivants ont participé à la session : Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Israël, Italie, Kazakhstan, Lettonie, Luxembourg, Malte, Monténégro, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turkménistan, Turquie et Ukraine.

3. Les représentants des pays ci-après ont assisté à la réunion au titre de l'article 11 du mandat de la CEE : Afghanistan, Algérie, Barbade, Cambodge, Chine, Égypte, Émirats arabes unis, Indonésie, Iran (République islamique d'), Iraq, Jamaïque, Japon, Jordanie, Kenya, Koweït, Liban, Madagascar, Malaisie, Maroc, Mexique, Mongolie, Népal, Nigéria, Oman, Ouganda, Pakistan, Qatar, République arabe syrienne, République de Corée, République démocratique populaire lao, Soudan, Thaïlande, Tunisie et Viet Nam.

4. L'Union européenne était représentée.

5. Des représentants des entités suivantes du système des Nations Unies ont également participé à la session : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), Groupe de la Banque mondiale, Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), Organisation internationale du Travail (OIT), Organisation mondiale du commerce (OMC) et Union internationale des télécommunications (UIT). L'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière était aussi présent. Le projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) et le projet de chemin de fer transeuropéen (TER) étaient également représentés.

6. Des représentants des organisations intergouvernementales ci-après ont pris part à la session : Assemblée parlementaire de la coopération économique de la mer Noire, Commission du Danube, Commission économique eurasienne, Forum international des transports (FIT-OCDE), Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), Organisation de coopération économique de la mer Noire (CEMN) et Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).

7. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées : American Automotive Policy Council (AAPC), Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO), Conférence européenne des directeurs des routes (CEDR), Conseil de coordination des transports transsibériens (CCTT), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA/MEMA/JAPIA), European Garage Equipment Association (EGEA), Union européenne des transports fluvio-maritimes (ERSTU), Conseil européen de la sécurité des transports (ETSC), Chambre du commerce extérieur de la Bosnie-Herzégovine, Fédération hellénique des transporteurs routiers (OFAE), Association internationale des transports publics (UITP), Comité international de l'inspection technique automobile (CITA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Comité international des transports ferroviaires (CIT), Fédération routière internationale (FRI), Union internationale des transports routiers (IRU), Fédération internationale des ouvriers du transport, Union internationale des chemins de fer (UIC), Les Routiers Suisses, Institut de sécurité routière « Panos Mylonas », Road Safety Pioneers (RSP) NGO, Road Safety Russia, Towards Zero Foundation, Union des associations de transport routier de la Région de coopération économique de la mer Noire (BSEC-URTA) et Association mondiale de la route (AIPCR).

8. Des représentants des organismes universitaires suivants étaient présents : Consiglio nazionale delle ricerche, Massachusetts Institute of Technology, Università degli Studi di Genova, Université de Groningue et Université de Caroline du Sud. Les entités du secteur privé ci-après étaient représentées : Joint Stock Company « Federal Passenger Company », SenecoGaz Trading Company (Suisse) GmbH et VIATRANS SA.

9. À l'invitation du secrétariat, des représentants des entités ci-après ont également participé à la session : « PLASKE » JSC, 51Biz\_PPMB Luxembourg – Applied System R&D Institute, Aurora Labs, Chambre de commerce et d'industrie de la Serbie – Association de transport, China Transport Telecommunication and Information Centre, État de Genève – Département des infrastructures – Office cantonal des transports, ETS Consulting – Organisation internationale de normalisation (ISO), EuroMed Transport Support Project, Banque européenne d'investissement, Office fédéral des routes, Fédération internationale de l'automobile (FIA), Partenariat mondial pour la sécurité routière de la FIA et du Forum économique mondial (WEF), Chemins de fer géorgiens, Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co KG, Hupac Intermodal SA (Intermodal Transportation), Association internationale de coordination de la manipulation des chargements (ICHCA International), ITS Ireland National Association of Automobile and Urban Passenger Transport Enterprises, New Technology Planning team, Marketing department, Bicycle Component Division – Shimano Inc., Toyota Research Institute, USER – Association roumaine des transitaires et World Bicycle Industry Association (WBIA).

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

*Document(s)* : ECE/TRANS/287 et Add.1.

10. Le Comité a adopté l'ordre du jour provisoire.

### IV. L'automatisation dans les transports (point 2 de l'ordre du jour)

*Document(s)* : ECE/TRANS/2019/1 et ECE/TRANS/2019/2.

11. Faisant fond sur les recommandations du Comité et les délibérations du Bureau, le débat de politique générale de haut niveau de 2019 s'est tenu sur le thème de « *l'automatisation dans les transports* ». Ce thème a permis aux participants d'engager une réflexion sur les réalisations du Comité, ses travaux actuels et sa trajectoire future, tout en mettant en avant sa valeur ajoutée et son potentiel pour l'avenir. Le débat de politique générale de haut niveau comprenait deux tables rondes (un rapport succinct figure en annexe I du document ECE/TRANS/288/Add.1) :

a) Table ronde I : Rôle et tendances de l'automatisation dans les transports : sécurité, efficacité et viabilité ;

b) Table ronde II : Promotion de l'automatisation dans tous les modes de transport : obstacles et effets de synergie.

12. À l'issue de la réunion, une résolution portant sur le renforcement de la coopération, de l'harmonisation et de l'intégration à l'ère de la numérisation et de l'automatisation des transports » (annexe I) a été adoptée par les ministres et chefs de délégation des Parties contractantes (l'annexe II contient une liste des pays ayant adopté la résolution). La résolution ministérielle souligne combien l'action du Comité est pertinente pour ce qui est de faire en sorte que l'accélération de l'innovation dans l'automatisation et la numérisation dans les transports rime avec harmonisation et interopérabilité, sécurité, égalité d'accès et intégration intermodale, conditions préalables essentielles à la réalisation du Programme de développement durable (ECE/TRANS/2019/2).

13. Le Comité a **accueilli avec satisfaction et approuvé** la résolution ministérielle sur « le renforcement de la coopération, de l'harmonisation et de l'intégration à l'ère de la numérisation et de l'automatisation des transports », **s'est déclaré résolu à mettre**

en œuvre les décisions figurant dans cette résolution et a décidé d'inclure la résolution ministérielle en annexe au rapport sur sa quatre-vingt-unième session (annexe I).

## V. Réunion réservée aux représentants de gouvernements avec la participation des présidents des organes subsidiaires du Comité (point 3 de l'ordre du jour)

*Document(s)* : ECE/TRANS/2019/R.1 (distribution restreinte) et document informel n° 1.

14. Conformément aux décisions de la résolution ministérielle de 2017 intitulée « Embrasser l'ère nouvelle de la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité » (ECE/TRANS/270, par. 13 et annexe I) et aux décisions qu'il avait prises à sa quatre-vingtième session (ECE/TRANS/274, par. 17), le Comité a eu l'occasion à sa quatre-vingt-unième session, au cours du débat réservé aux gouvernements, d'examiner son projet de stratégie, de plan d'action et de mandat révisé, tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/2019/R.1. Le Comité s'est félicité de l'organisation de la neuvième réunion réservée aux représentants de gouvernements avec la participation des présidents de ses organes subsidiaires, c'est-à-dire la réunion limitée à la participation des gouvernements, qui portait sur sa stratégie à l'horizon 2030. Il est convenu que le résumé du débat prendrait la forme d'une note du Président qui, après approbation par les participants à la session restreinte, serait jointe en annexe à son rapport (ECE/TRANS/288/Add.1, annexe II).

15. À l'issue des discussions de la session restreinte, le Comité :

a) **A pris en compte et adopté par acclamation** la stratégie du CTI à l'horizon 2030, telle qu'elle figure dans le document ECE/TRANS/2019/R.1, y compris la vision, la mission, les objectifs stratégiques, le plan d'action, la liste des priorités, la mobilisation des ressources et le partenariat, et **a prié** le secrétariat de joindre ce document en annexe à son rapport ;

b) **A pris en compte et adopté** son mandat révisé, tel qu'il figure à l'annexe I du document ECE/TRANS/2019/R.1, et **a demandé** à la Commission économique pour l'Europe d'envisager d'approuver ce mandat à sa soixante-huitième session ;

c) **A demandé** à ses organes subsidiaires de prendre des mesures de suivi afin d'aligner leurs travaux sur la stratégie ;

d) **A prié** le secrétariat d'étudier la possibilité de coopérer plus étroitement avec les autres commissions régionales, les institutions spécialisées de l'ONU, le Département des affaires économiques et sociales (DAES) et d'autres organisations et institutions compétentes, afin de tirer parti de leur expérience et de leurs connaissances respectives ;

e) **S'est déclaré favorable**, le cas échéant, à des synergies et une collaboration axées sur la demande, au sein de la CEE, avec d'autres sous-programmes ;

f) **Est convenu d'examiner et, si besoin, d'ajuster** la stratégie et ses priorités, en gardant à l'esprit les cycles budgétaires de l'ONU, et **a prié le secrétariat** de rendre compte des faits nouveaux au CTI, si nécessaire ;

g) **A prié** le secrétariat, afin de faciliter la mise en œuvre de sa nouvelle stratégie et de son nouveau mandat, en étroite coopération avec le Bureau : a) d'envisager et, si nécessaire, de lui proposer, pour adoption à sa quatre-vingt-deuxième session, des ajustements de son règlement intérieur ; b) de prendre les mesures nécessaires pour promouvoir la mise en œuvre de la stratégie ; et c) de procéder aux ajustements nécessaires dans l'organisation de sa session annuelle.

16. Le Comité **a remercié** les groupes de travail qui avaient contribué à l'élaboration de son projet de stratégie.

## VI. Questions stratégiques de nature horizontale (point 4 de l'ordre du jour)

### A. État des adhésions aux conventions et accords internationaux des Nations Unies sur les transports

*Document(s) :* ECE/TRANS/2019/3.

17. Le Comité **a pris note** du document ECE/TRANS/2019/3 sur l'état, en décembre 2018, des signatures, ratifications et adhésions concernant les instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs administrés par le Comité et ses organes subsidiaires. Ce document indique également les adhésions enregistrées depuis la dernière session du Comité. En outre, le Comité **a examiné** les moyens de renforcer la gouvernance réglementaire des transports intérieurs sur le plan international, compte tenu en particulier de la contribution stratégique qu'il apporte en appuyant la réalisation des objectifs de développement durable.

18. À l'issue des débats, il **a souligné l'urgence qu'il y a à accélérer les adhésions** aux conventions et accords des Nations Unies relatifs aux transports qui relèvent de sa compétence et qui constituent le cadre de la gouvernance réglementaire des transports intérieurs sur le plan international, ainsi que **la mise en œuvre** de ces instruments. Le Comité **a également invité** les pays qui ne l'avaient pas encore fait à adhérer aux conventions et autres instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs administrés par le Comité et ses organes subsidiaires.

### B. Débat d'orientation et assistance technique aux pays en transition et aux pays en développement

*Document(s) :* ECE/TRANS/2019/4.

19. Le Comité a été informé des activités d'assistance technique aux États membres menées à l'appui de la réalisation des objectifs de développement durable relatifs aux transports (ECE/TRANS/2019/4). Il a notamment reçu des informations sur les activités d'assistance technique relatives au développement du transport durable menées dans le cadre du Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale (SPECA) et à la connectivité du transport ferroviaire en Europe du Sud-Est. Le Comité **a pris note** des activités menées dans le domaine de l'assistance technique aux États membres et **a fermement appuyé** la poursuite des activités de renforcement des capacités visant à réaliser les objectifs de développement durable liés aux transports et à améliorer la connectivité des transports intérieurs, en particulier dans les États membres du SPECA et de l'Europe du Sud-Est.

### C. Travaux analytiques dans le domaine des transports

*Document(s) :* ECE/TRANS/2019/5 et document informel n° 2.

20. Le Comité a été informé par M. P. de Wildt, Président du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), des travaux analytiques entrepris par le WP.5 (ECE/TRANS/2019/5). Plus précisément, le Président a donné au Comité des informations sur :

- Les travaux du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport et du Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques sur les réseaux et nœuds de transport internationaux et l'adaptation à ces changements, qui relèvent du Groupe de travail ;
- Le projet de mise sur pied d'un observatoire international des infrastructures de transport ;
- L'élaboration d'une publication analytique sur la mobilité en tant que service (voir document informel n° 2) ;

- Une autre publication de 2018 concernant les modes innovants de financement des infrastructures de transport.

21. Le Président a également fourni des informations au Comité concernant les résultats de la conférence internationale sur la mise en service des corridors de transport Europe-Asie et de l'atelier sur la prise en compte de l'environnement, de la santé et de la qualité de vie dans le développement de transports intégrés et l'aménagement urbain, qui s'étaient tenus pendant la trente et unième session du WP.5. L'atelier avait permis d'avancer considérablement dans l'élaboration d'un recueil de bonnes pratiques et d'études de cas en matière de transports durables et d'aménagement urbain, qui était attendu pour la réunion ministérielle du PPE-TSE d'octobre 2019. Le Président a également rappelé que le rapport sur la phase III du projet LTEA avait été soumis au début de la quatre-vingt-unième session du Comité.

22. Le Comité **a pris note** des travaux d'analyse menés par le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports et par la Division des transports durables (ECE/TRANS/2019/5) et **a exprimé son appui** à la poursuite de ces travaux sur les thèmes ouverts suivants : adaptation des moyens de transport aux changements climatiques ; évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport ; mobilité en tant que service ; mise en exploitation des couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie et d'autres couloirs de transport ; intégration des transports et aménagement urbain ; mise sur pied de l'Observatoire international des transports.

23. Enfin, le Président a fait observer que le temps initialement prévu pour que le Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport remette tous ses produits était insuffisant et qu'une année supplémentaire serait nécessaire pour parachever les évaluations et établir le rapport final. Il a ajouté que le Groupe de travail était favorable à la prorogation d'un an du mandat du Groupe d'experts et a invité le Comité à approuver cette prolongation. Le Comité **a approuvé** la prolongation du mandat du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport d'une année supplémentaire sur la base du même mandat (ECE/TRANS/2016/4). Cette prolongation d'une année devrait prendre effet après son approbation finale par le Comité exécutif en 2019, de manière que les experts puissent se réunir au moins quatre fois avant de soumettre leur rapport final au WP.5 à sa trente-troisième session, en 2020.

## D. Environnement, changements climatiques et transports

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/2019/6.

24. Le Comité **a reçu des informations** sur les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de développement durable et sur les grands mécanismes mondiaux actuellement prévus pour suivre ces progrès, à savoir les cibles et indicateurs des objectifs de développement durable, l'initiative Mobilité durable pour tous (SuM4All) et l'initiative portant sur l'élaboration d'objectifs et d'indicateurs de résultats volontaires à l'échelle mondiale concernant la sécurité routière (ECE/TRANS/2019/6). La délégation des Pays-Bas a souligné l'utilité du « Global Mobility Report 2017 » (Rapport mondial sur la mobilité), élaboré par l'initiative SuM4All, dans la mesure où il expliquait que le secteur des transports n'était pas en bonne voie pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris ou les objectifs de développement durable, et s'est félicitée de la poursuite des travaux de l'initiative visant à élaborer un plan d'action commun pour une mobilité accessible, efficace, respectueuse de l'environnement et sûre. La délégation néerlandaise a encouragé l'initiative à présenter un nouveau rapport mondial sur la mobilité en 2020.

25. Le Comité **a réaffirmé son souhait de** contribuer **plus encore** à la réalisation des objectifs du Programme 2030, de l'Accord de Paris, du Nouveau Programme pour les villes, du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral et de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020) qui concernent les



transports, et **a prié** ses organes subsidiaires d'œuvrer eux aussi dans ce sens. Il a **fermement appuyé** la participation du Comité à l'initiative SuM4All et **a invité ses membres** à envisager de prendre part aux consultations sur les améliorations à apporter à la Global Roadmap of Action (plan d'action mondial) élaborée par l'initiative. Le Comité **a en outre demandé** au secrétariat d'établir un document de travail sur la réalisation des objectifs de développement durable pour examen à la prochaine session du WP.5 en 2019.

## 2. Décarbonisation et atténuation des effets nocifs des transports intérieurs pour l'environnement

*Document(s) :* Document informel n° 3.

26. Le Comité **a reçu** des informations sur l'utilisation de l'outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS<sup>1</sup>) dans le cadre des activités de soutien aux gouvernements menées pour atténuer les effets négatifs des transports sur l'environnement (document informel n° 3). ForFITS est un instrument de modélisation et d'évaluation des émissions de CO<sub>2</sub> dues principalement au secteur des transports intérieurs, comprenant un convertisseur, relatif aux politiques des transports, afin de faciliter l'atténuation des effets des changements climatiques.

27. Le Comité **a accueilli avec satisfaction** le plan de travail actualisé pour la poursuite de la mise au point et du déploiement de ForFITS, **a encouragé** ses membres à appuyer l'utilisation de cet outil dans la période de l'après-COP24 en vue d'aider les États membres à atteindre leurs objectifs et à s'acquitter de leurs obligations, et **a prié** le secrétariat de poursuivre l'action qu'il mène pour mobiliser efficacement des fonds afin que le développement de ForFITS se poursuive et que cet outil soit plus largement utilisé.

## 3. Effets des changements climatiques sur les réseaux de transport internationaux et mesures d'adaptation nécessaires

28. Le secrétariat a informé le Comité de l'état d'avancement des travaux du Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques sur les réseaux et nœuds de transport internationaux et l'adaptation à ces changements. Plus particulièrement, le Comité a reçu des informations concernant l'établissement du rapport final du Groupe d'experts, dont les principaux chapitres comprendront les éléments suivants : i) des informations climatiques concernant les réseaux d'infrastructures, qui devraient permettre de recenser, sur la base de la méthode établie, les zones dans lesquelles les risques pour les infrastructures induits par les changements climatiques sont potentiellement plus élevés ; et ii) des études de cas de pays montrant les méthodes appliquées, à l'échelle nationale, pour évaluer les incidences potentielles des changements climatiques sur les infrastructures de transport et mettre en évidence les effets socioéconomiques des changements climatiques liés aux transports. Le secrétariat a expliqué au Comité que, si l'élaboration du rapport était une étape importante et utile pour promouvoir les travaux relatifs à l'adaptation aux changements climatiques dans le domaine des infrastructures de transport, elle devait être considérée comme une première étape, qui devait être accompagnée d'une application au niveau local en vue de sensibiliser aux questions d'adaptation et de renforcer les compétences en la matière, de promouvoir et d'appliquer la méthode élaborée et de repérer les zones à risque dans les régions les plus exposées.

29. Le Comité **a accueilli avec satisfaction** les informations fournies concernant l'avancée des travaux du Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques sur les réseaux et nœuds de transport internationaux et l'adaptation à ces changements.

<sup>1</sup> Élaboré par la CEE à l'aide d'un financement au titre du Compte de l'ONU pour le développement.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/2019/7 et document informel n° 4.

30. Le Comité **a pris note** du rapport du Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) sur sa seizième session (Genève, 12-14 décembre 2018) (ECE/AC.21/SC/2018/2) et **a salué** l'élection de M. Robert Thaler à la présidence pour la période 2018-2019. Il **a également noté** que, dans le cadre de son initiative visant à mobiliser les trois secteurs, et à la suite de la quatrième Réunion de haut niveau et de l'adoption de la Déclaration de Paris, le Comité directeur avait organisé un colloque sur le but 3 du PPE-TSE, intitulé « Tirer parti des multiples avantages de la mobilité active : moins d'émissions et de bruit, un environnement plus propre et une meilleure santé » (Genève, 12 décembre 2018).

31. Le Président du PPE-TSE **a informé** le Comité des préparatifs de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Vienne, octobre 2019), notamment l'établissement d'une déclaration pour adoption à la Réunion. Le Comité **a pris note** de la préparation de la troisième étude sur les emplois verts dans le secteur des transports, de l'étude sur l'écoconduite et de la mise au point d'un plan directeur pour la promotion du cyclisme. Il **a également noté** les progrès accomplis dans l'élaboration, dans le cadre du WP.5, d'un recueil de bonnes pratiques et d'études de cas en matière de transports durables et d'aménagement urbain, pour lancement et adoption éventuelle à la cinquième Réunion de haut niveau du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), qui se tiendrait à Vienne du 22 au 24 octobre 2019.

32. Le Comité **a réaffirmé son appui** à la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Vienne, 2019) et **a encouragé** ses membres à : a) participer activement à la cinquième Réunion de haut niveau ; et b) envisager de nommer des coordonnateurs nationaux du PPE-TSE issus du secteur des transports et à transmettre les informations correspondantes au secrétariat. Les Pays-Bas ont indiqué qu'ils continuaient d'appuyer les travaux du PPE-TSE et ont remercié l'Autriche de contribuer au bon déroulement de la cinquième Réunion de haut niveau. La délégation néerlandaise a recommandé au Comité directeur du PPE-TSE d'inviter l'OMS et la CEE à établir un état des lieux des effets de la pollution atmosphérique, de la réduction du bruit, de l'activité physique et des accidents sur la santé, de façon à encourager le renforcement de la coopération et l'élaboration de politiques et de mesures visant à rendre le secteur plus écologique.

## F. Systèmes de transport intelligents

*Document(s) :* ECE/TRANS/2019/8.

33. Le secrétariat **a informé** le Comité de l'état de la mise en œuvre du plan d'action pour les systèmes de transport intelligents (STI), lancé à sa soixante-quatorzième session (ECE/TRANS/2019/8) et des résultats de la manifestation 2018 sur les STI, organisée conjointement avec la Fédération routière internationale sur le thème « Une gouvernance et des infrastructures à l'appui de la mobilité intelligente et autonome ».

34. M. C. Pfauvadel, Président de la Réunion commune RID/ADR/ADN, M<sup>me</sup> Iorio, Présidente du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) et M. Erario, Président du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) pour l'exercice 2018, **ont informé** le Comité des résultats obtenus par leurs groupes de travail respectifs dans le domaine des systèmes de transport intelligents.

35. Le Comité **a pris en considération** la situation des STI dans ses propres travaux et dans ceux de ses organes subsidiaires et, à la lumière du débat de politique générale de haut niveau sur l'automatisation dans les transports, **a décidé** : a) **d'encourager** les activités relatives aux STI dans le domaine des infrastructures et pour tous les modes de transport, et d'étudier les moyens de traiter les questions relatives aux STI de manière intégrée ; b) **d'encourager** la poursuite des travaux menés par le SC.1<sup>2</sup> sur les infrastructures

<sup>2</sup> Groupe de travail des transports routiers.

routières intelligentes, le SC.3<sup>3</sup> sur les transports par voie navigable intelligents, les SIF<sup>4</sup> et les technologies innovantes dans le cadre de la SIGNI<sup>5</sup> adoptée récemment, le WP.1 sur le déploiement en toute sécurité de véhicules automatisés dans la circulation, le WP.15 sur l'utilisation de la télématique pour le transport des marchandises dangereuses<sup>6</sup>, le WP.29 sur la réglementation des véhicules autonomes/automatisés et connectés, et le WP.30 sur le projet eTIR, car favoriser la mise en œuvre d'activités réglementaires et autres dans ces domaines permettrait de mettre à profit les avantages que les STI peuvent apporter en matière de sécurité, de protection de l'environnement, de développement des infrastructures, d'efficacité énergétique et de gestion de la circulation.

36. Le Comité **a été informé** des résultats de la manifestation organisée conjointement par le WP.1 et le WP.29 le 18 février 2019 et **s'est félicité** des mesures prises par le WP.1 et par le WP.29 dans le domaine de la conduite automatisée, notamment l'organisation de la manifestation conjointe sur le « déploiement en toute sécurité de véhicules automatisés dans la circulation routière », qui avait permis de mettre en avant les thèmes prioritaires dans le domaine de la conduite automatisée. Il **a invité** le WP.1 et le WP.29 à poursuivre leur étroite coopération pour faciliter le déploiement en toute sécurité des véhicules automatisés.

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

37. Le Comité **a été informé** des résultats de la Conférence régionale d'examen à mi-parcours de l'application du Programme d'action de Vienne dans les régions Europe-Asie et Asie-Pacifique, organisée conjointement par la CEE, le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) (Bangkok, 11 et 12 février 2019), ainsi que des préparatifs de la réunion de haut niveau sur l'examen global à mi-parcours, prévue pour le quatrième trimestre de 2019. Il **a également reçu des informations** concernant le projet, financé par le Compte de l'ONU pour le développement, intitulé « Connectivité durable des transports et réalisation des objectifs de développement durable relatifs aux transports dans des pays sans littoral et des pays relais ou de transit ».

38. Le Comité, **prenant note** des informations communiquées au sujet des activités prévues dans les pays en développement sans littoral dans le cadre du système des Nations Unies et du rôle attendu des commissions régionales comme suite à l'adoption du Programme d'action de Vienne pour la décennie 2014-2024, **a invité** les pays en transition sans littoral de la région de la CEE à communiquer leurs vues aux fins de l'amélioration de leur accès à la mer.

## H. Sûreté des transports intérieurs

39. Le Comité **a été informé** des résultats de l'atelier sur la sûreté dans les chemins de fer qui s'était tenu le 23 mai 2018, en marge du Sommet annuel du Forum international des transports (FIT), à l'initiative conjointe de la CEE, de l'UIC et du FIT. Il **a prié** le secrétariat d'organiser une réunion-débat sur la sûreté des transports en 2019.

## I. Partenariats et activités d'autres organisations intéressant le Comité

### 1. Évolution des transports dans l'Union européenne

*Document(s) :* ECE/TRANS/2019/9.

40. Le Comité **a été informé** par un représentant de la Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne des principales mesures législatives et

<sup>3</sup> Groupe de travail des transports par voie navigable.

<sup>4</sup> Services d'information fluviale.

<sup>5</sup> Signalisation des voies de navigation intérieure.

<sup>6</sup> Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses.

initiatives de politique générale concernant les transports que l'Union européenne avait prises en 2018.

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

41. Le Comité **a été informé** par un représentant du Forum international des transports de l'actualité récente des travaux menés par ce dernier.

## 3. Activités d'autres organisations intéressant le Comité

42. Le Comité **a été informé** par des représentants du Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO), de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation internationale du Travail (OIT) des activités récentes de ces organismes susceptibles de l'intéresser.

# VII. Questions stratégiques à caractère modal et thématique (point 5 de l'ordre du jour)

## A. Activités se rapportant aux projets : Projet d'autoroute transeuropéenne et projet de chemin de fer transeuropéen

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

43. Le Comité **a été informé** des faits nouveaux concernant le projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) et le projet de chemin de fer transeuropéen (TER). Il **a pris note** de l'établissement du Rapport 2018 sur le réseau TEM, des Modèles économiques du sous-secteur routier et des Normes d'entretien des routes et autoroutes (document informel n° 5).

44. Le Comité, **notant** que l'élaboration de trois rapports relatifs au projet TEM, portant sur la modélisation des données de construction dans le domaine des infrastructures routières, sur les outils et processus de gestion des actifs et sur les péages autoroutiers, ainsi que le rapport sur la deuxième phase du Plan directeur du projet TER grande vitesse, serait achevée en 2019, **a exprimé son ferme appui** à la publication de ces rapports, visant à en faciliter la diffusion et, partant, à en renforcer l'écho dans les pays concernés.

45. Le Comité **a remercié** la République de Serbie d'avoir prorogé de deux ans l'accord relatif à l'accueil du Bureau central du projet TER et la Fédération de Russie d'avoir apporté sa contribution en fournissant un directeur de projet.

## B. Harmonisation des Règlements concernant les véhicules

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.29/2018/1/Rev.2 et ECE/TRANS/2019/10.

46. M. A. Erario (Italie), Président du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) pour l'exercice 2018, **a informé** le Comité des derniers travaux accomplis par le WP.29 et ses six groupes de travail subsidiaires (GRB/GRBP, GRE, GRPE, GRRF/GRVA, GRSG et GRSP), le Comité d'administration de l'Accord de 1958, le Comité d'administration de l'Accord de 1997 et le Comité exécutif de l'Accord de 1998.

47. Le Comité **a approuvé** les activités énumérées dans le document ECE/TRANS/2019/10. Il **s'est dit favorable** à la transformation du Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) en Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA), en application de sa décision pertinente (ECE/TRANS/274, par. 52). Le Comité **a également approuvé** les modifications du mandat et du Règlement intérieur du Forum mondial découlant de la transformation du GRRF en GRVA et d'autres adaptations consécutives, notamment le changement de nom du Groupe de travail du bruit (GRB) en Groupe de travail du bruit et des pneumatiques (GRBP), et la demande de tenue d'une session supplémentaire du GRVA en 2019. Il **a réaffirmé** son soutien à l'hébergement de la base de données pour l'échange

d'informations concernant l'homologation de type (DETA) à la CEE et **a demandé** que la DETA soit financée au titre du budget de l'ONU.

48. Le Comité **a également été informé** des activités du Forum mondial et de ses groupes de travail, dont il est question dans le document ECE/TRANS/WP.29/2018/1/Rev.2, qui donne une vue d'ensemble des domaines d'activité des uns et des autres.

49. Le Comité **a noté** que plus de 40 groupes de travail informels avaient œuvré en 2018 parallèlement au Forum mondial et à ses organes subsidiaires pour les aider à élaborer de nouveaux règlements concernant les véhicules et à actualiser, au moyen de 100 amendements, les 147 Règlements ONU annexés à l'Accord de 1958, les 20 Règlements techniques mondiaux ONU associés à l'Accord de 1998 et les 4 Règles ONU annexées à l'Accord de 1997.

50. Le Comité **a pris note** du nombre de Parties contractantes à l'Accord de 1958 (56), à l'Accord de 1998 (36) et à l'Accord de 1997 (15).

51. Le Comité **a été informé** que les nouveaux Règlements ONU sur l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule, sur les systèmes automatiques d'appel d'urgence, et sur les systèmes d'ancrages ISOFIX, les ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et les positions i-Size étaient entrés en vigueur le 19 juillet 2018, et que les nouveaux Règlements ONU sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible de la catégorie L et sur les pièces mécaniques d'attelage des ensembles de véhicules agricoles étaient entrés en vigueur le 2 janvier 2019.

52. Le Comité **a noté** que le Comité d'administration de l'Accord de 1997 avait établi de nouvelles règles concernant le contrôle technique périodique des véhicules fonctionnant au GNC, au GPL ou au GNL<sup>7</sup> et des véhicules à propulsion électrique et hybride-électrique.

53. Le Comité **a également noté** que le Comité exécutif de l'Accord de 1998 avait établi le nouveau Règlement technique mondial ONU n° 20 sur la sécurité des véhicules électriques, ainsi que des amendements aux Règlements techniques mondiaux ONU n° 9 (Sécurité des piétons) et n° 15 (Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les véhicules utilitaires légers) et au nouveau Règlement technique mondial ONU n° 19 sur la procédure de mesure des émissions par évaporation dans le cadre de la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les véhicules utilitaires légers.

54. Le Comité **a été informé** de l'état d'avancement de la mise en service de la base de données pour l'échange d'informations concernant d'homologation de type DETA comme suite à l'entrée en vigueur de la Révision 3 de l'Accord de 1958.

## C. Sécurité routière

*Document(s)* : ECE/TRANS/2019/11, ECE/TRANS/2019/12 et ECE/TRANS/2019/13.

55. M<sup>me</sup> L. Iorio (Italie), Présidente du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1), **a informé** le Comité des principaux faits nouveaux concernant les activités du WP.1. Des informations ont été communiquées, notamment sur des domaines thématiques tels que les véhicules automatisés, compte tenu du document d'orientation non contraignant intitulé « Résolution du Forum mondial de la sécurité routière sur le déploiement de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière », adopté à la soixante-dix-septième session du WP.1, les permis de conduire internationaux, les usagers de la route vulnérables, les objectifs de développement durable et la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1).

56. Le Comité **a également été informé** des travaux et des réalisations du Groupe d'experts de la signalisation routière (GERSS), dont le mandat s'achèverait en principe en juin 2019. Il **a approuvé** la prorogation du mandat du Groupe d'experts jusqu'au 30 juin 2019 pour lui permettre de soumettre son rapport final au WP.1 en septembre 2019.

<sup>7</sup> Gaz naturel comprimé (GNC), gaz naturel liquéfié (GNL) et gaz de pétrole liquéfié (GPL).

57. Le Comité **a obtenu des informations** sur l'état d'avancement de l'élaboration d'une version électronique de la Convention de 1968 sur la signalisation routière (e-CoRSS).

58. Le Comité **a pris note** de l'annexe II du document ECE/TRANS/WP.1/165, relative à la contribution du WP.1 au projet de stratégie du Comité jusqu'en 2030.

59. Le Comité **a reçu des informations** concernant le cinquantième anniversaire des Conventions de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière (8 novembre 2018).

60. Le Comité **a pris note** des progrès réalisés dans l'exécution du Plan d'action de la CEE pour la sécurité routière (ECE/TRANS/2019/11).

61. Le Comité **a été informé** des résultats des études de performance en matière de sécurité routière (EPSR) menées en Albanie et en Géorgie, avec l'appui financier du Compte de l'ONU pour le développement (ECE/TRANS/2019/12). Ces études visent à évaluer la situation en matière de sécurité routière afin d'aider les pays bénéficiaires à repérer les principaux problèmes et à formuler des recommandations sur les mesures à prendre. Des ateliers de renforcement des capacités avaient été organisés à l'intention des acteurs nationaux de la sécurité routière, en fonction des principaux problèmes recensés. Les EPSR avaient permis de faire mieux connaître les questions de sécurité routière à la population, et de sensibiliser les experts nationaux et le secteur non gouvernemental à la nécessité de fixer des objectifs ambitieux en ce qui concerne la sécurité routière et de prendre des mesures spécifiques pour la renforcer.

62. Le Comité **a reconnu** l'importance des travaux d'analyse et d'élaboration de politiques en lien avec la sécurité routière entrepris par la Division, en particulier dans le cadre des EPSR et de la mise au point et de l'application de l'outil de modélisation des futurs systèmes sûrs de transport intérieur (SafeFITS), **s'est félicité** des résultats obtenus dans le cadre de ces projets, **a approuvé** la réalisation prochaine d'une EPSR au Kazakhstan, et **a encouragé** ses membres à appuyer de manière concrète les travaux d'analyse et d'élaboration de politiques en lien avec la sécurité routière, qui serviraient de base pour l'élaboration de systèmes de sécurité routière nationaux rigoureux dans la région et au-delà.

63. Le Comité **a été informé** des principaux éléments nouveaux dans les activités de l'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière, M. Jean Todt, et dans les domaines de coopération avec le Comité (ECE/TRANS/2019/13). Le Comité, **notant** les préoccupations soulevées par les États Membres dans la résolution 72/271 des Nations Unies quant au fait que la cible 3.6 associée aux objectifs de développement durable, visant à réduire de moitié le nombre de tués sur les routes d'ici à 2020, ne serait pas atteinte, et **conscient** de la contribution importante de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière à la mobilisation efficace d'un engagement continu de haut niveau en faveur de la sécurité routière en faisant connaître les instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière et en préconisant l'adhésion à ces instruments, en mettant en commun les bonnes pratiques, notamment en participant à des conférences mondiales et régionales, et en plaidant pour l'augmentation des fonds alloués à la sécurité routière, **a invité** les États Membres à : a) envisager de demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de maintenir le mandat de l'Envoyé spécial pour la sécurité routière jusqu'en 2030 afin que la sécurité routière continue de faire l'objet d'une attention particulière ; et b) **apporter ou renforcer** leur appui, selon qu'il convient, aux activités de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière.

64. Le Comité **s'est déclaré préoccupé** par les progrès limités accomplis au niveau mondial quant aux cibles de sécurité routière associées aux objectifs de développement durable et aux objectifs visés dans le cadre de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière. Il **s'est toutefois félicité de l'action menée à l'échelle mondiale pour faire face de manière plus efficace à la crise de la sécurité routière en créant le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière**, dont la CEE assure le secrétariat, ainsi que des progrès accomplis dans sa mise en service. En outre, le Comité **s'est déclaré pleinement favorable aux activités menées par le Fonds aux niveaux régional et mondial** visant à améliorer la sécurité routière et à faire en sorte qu'un financement adéquat soit mobilisé

dans ce domaine. Le Comité **s'est également félicité** du fait que la Suède ait été désignée pour représenter la région de la CEE au Conseil d'orientation du Fonds<sup>8</sup> et **a demandé à la Suède** de transmettre les messages de la région au Conseil. Le Comité **a remercié** les membres qui avaient été ajoutés à la liste des donateurs du Fonds, à savoir Chypre, la Fédération de Russie, la France, Monaco, la Slovaquie et la Commission européenne, et **a encouragé** tous les États membres à apporter leur appui à la mission du Fonds et à envisager d'y contribuer financièrement. Le Comité **a remercié** le WP.1 d'avoir mis à disposition sa Présidente en tant que première Présidente du Conseil d'orientation.

## D. Transport routier

65. M. R. Symonenko (Ukraine), Président du Groupe de travail des transports routiers (SC.1) et Président du Groupe d'experts de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), **a informé** le Comité de l'actualité récente des travaux du SC.1 et du Groupe d'experts de l'AETR.

66. Le Comité **a été informé** en particulier de l'état de la proposition du Gouvernement slovaque visant à modifier les articles 14 (critères d'adhésion), 22 et 22 *bis* (procédures d'amendement) de l'AETR, tout en adaptant les parties de l'AETR concernées afin de renvoyer aux Règlements n<sup>os</sup> 165/2014, 2016/799 et 2018/502 (appendice 1C) de l'Union européenne, en grande partie au moyen d'un amendement proposé par le Gouvernement estonien.

67. Le secrétariat **a également informé** le Comité du rapprochement des différents « régimes AETR » dans les Parties contractantes membres ou non de l'Union européenne qui résulterait de l'adoption obligatoire du tachygraphe intelligent par les Parties contractantes à l'AETR membres de l'Union européenne après le 15 juin 2019. Le Comité **a noté** qu'à sa vingtième session, le 18 février 2019, le Groupe d'experts de l'AETR avait adopté une série de principes de haut niveau sur la manière de mener le rapprochement des différents « régimes AETR » dans les Parties contractantes membres ou non de l'Union européenne après le 15 juin 2019 et que les Parties contractantes non membres de l'Union formuleraient leur accord ou leurs objections par écrit et les communiqueraient au secrétariat d'ici au 15 mars 2019. Le Comité **a encouragé** toutes les Parties contractantes à l'AETR à aplanir les différences entre les caractéristiques techniques des tachygraphes numériques et **a pris note** de l'adoption prévue du tachygraphe intelligent par les Parties contractantes à l'AETR membres de l'Union européenne le 15 juin 2019.

68. Le secrétariat **a également informé** le Comité de l'état des propositions d'amendements à l'article 14 (critères d'adhésion), visant à permettre au Liban d'adhérer à l'AETR. Le Comité **a noté** que le Gouvernement égyptien avait soumis une demande d'ouverture de l'AETR à l'adhésion de l'Égypte.

69. Le Comité **a noté** que le mandat du Groupe d'experts de l'AETR expirerait le 30 juin 2019 et **a décidé** de le proroger jusqu'au 30 juin 2021.

70. Le Comité **a reçu des informations** sur le nombre de Parties contractantes au Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR), la session extraordinaire du SC.1, consacrée à la mise en œuvre de l'e-CMR, qui s'était tenue le 4 avril 2018, et la note d'orientation « sans préjudice » élaborée par le secrétariat sur les aspects juridiques de l'e-CMR. Le Comité **a noté** le nombre d'adhésions à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) et au Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR), ainsi que le nombre de ratifications de ces instruments, et **a encouragé** le SC.1 à redoubler d'efforts pour promouvoir et faire connaître les avantages qu'il y avait à être

<sup>8</sup> Le Conseil d'orientation du Fonds se compose de représentants d'États membres des cinq commissions régionales de l'ONU, d'organismes des Nations Unies, de donateurs des secteurs public et privé, de banques multilatérales de développement, de la société civile et des milieux universitaires, conformément à l'approche du Fonds consistant à nouer de larges partenariats en vue de renforcer la sécurité routière.

Partie contractante à la CMR, au Protocole à la CMR et au Protocole additionnel e-CMR. Le Comité **s'est déclaré favorable** à ce que le SC.1 soit la principale plateforme de dialogue multilatéral et d'échange des meilleures pratiques et des nouvelles pratiques des Parties contractantes mettant en place la lettre de voiture électronique et **a demandé** au SC.1, avec le soutien du secrétariat, de : a) **rédiger un document** détaillant les recherches et autres actions nécessaires ou recommandées pour la mise en œuvre de l'e-CMR, qui serait présenté à une prochaine session du CTI ; et b) **rendre compte** des progrès réalisés au Comité à sa quatre-vingt-deuxième session.

71. Le Comité **a également été informé** au sujet de l'atelier que le SC.1 avait consacré le 5 avril 2018 aux infrastructures routières numériques et intelligentes, ainsi que des progrès réalisés dans l'élaboration d'un accord multilatéral mondial sur le transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (OmniBus) depuis que le SC.1 avait repris cette tâche en 2018.

## E. Transport ferroviaire

72. M. R. Groot, Président du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2), **a informé** le Comité des résultats de la soixante-douzième session du SC.2 (ECE/TRANS/SC.2/230) et de ceux de l'atelier intitulé « L'innovation dans le secteur ferroviaire : bâtir les chemins de fer de demain dans la région », tenu durant la session. Le Comité **a noté** que de nouveaux amendements à l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) avaient été approuvés, et qu'une version complète de l'AGC était en cours d'élaboration. Il **a été informé** de l'état d'avancement de la deuxième phase du plan directeur relatif aux trains à grande vitesse de la région du TER, ainsi que de la coopération entretenue avec les responsables du projet TER. Il **a été informé en outre** des progrès réalisés dans l'élaboration de la publication « Rail Review ».

73. Le Comité **a pris note** de la tenue réussie de l'atelier sur la sûreté des chemins de fer, organisé en collaboration avec l'UIC et le FIT, lors du Sommet annuel du FIT, ainsi que des résultats encourageants de l'atelier sur l'innovation dans le secteur ferroviaire tenu à la dernière session du SC.2, et **a demandé** au secrétariat de continuer à faire connaître ces activités.

74. M. A. Druzhinin (Fédération de Russie), Président du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire, et le secrétariat ont informé le Comité des progrès accomplis par le Groupe dans l'exécution de son mandat. Ils ont notamment rendu compte de la préparation des essais pilotes en conditions réelles portant sur l'uniformisation du droit ferroviaire et des débats en cours sur la question de savoir quelle forme il convenait de donner au cadre juridique harmonisé du transport ferroviaire, c'est-à-dire une convention-cadre portant sur diverses questions ferroviaires ou bien une convention relative au contrat de transport international de marchandises par voie ferroviaire. Le Comité a également été informé que le nombre de pays participant aux sessions du Groupe était bien inférieur à celui des pays ayant signé la déclaration de 2013. La Fédération de Russie a expliqué au Comité que, de son point de vue, le cadre juridique harmonisé du transport ferroviaire devait régir toutes les questions relatives au transport ferroviaire international et qu'elle était donc favorable à ce qu'il prenne la forme d'une convention-cadre portant sur diverses questions ferroviaires. La Fédération de Russie a également recommandé d'engager des échanges avec le secteur privé avant de réaliser les essais pilotes portant sur l'uniformisation du droit ferroviaire. Elle a conclu en exhortant les pays à participer davantage aux délibérations du Groupe d'experts sur la question de l'uniformisation du droit ferroviaire.

75. Le Comité **a salué** les travaux du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire, en particulier la préparation d'essais pilotes en conditions réelles devant permettre d'examiner l'application dans la pratique des dispositions du droit unifié du transport ferroviaire. Il **a demandé instamment** aux États membres, en collaboration avec les entreprises ferroviaires, ainsi que les entreprises du secteur privé et les organisations ferroviaires concernées, de redoubler d'efforts et d'explorer les possibilités de mise en œuvre de tels essais pilotes, et **a encouragé** tous les États membres ayant signé la Déclaration ministérielle de 2013 à participer aux travaux relatifs à l'uniformisation du droit ferroviaire, conformément au mandat adopté par le Comité.



## F. Transport intermodal et logistique

*Document(s)* : ECE/TRANS/2019/14.

76. M. M. Costa (Italie), Président du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24), et M<sup>me</sup> J. Elsinger, Vice-Présidente du WP.24, **ont informé** le Comité des travaux réalisés par le Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.24/143). En particulier, ils ont rendu compte des activités menées dans les domaines suivants :

- a) Cartographie des terminaux de transport intermodal ;
- b) Élaboration de plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique ;
- c) Amélioration du Code de bonne pratique pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU), dans le cadre d'un processus d'examen par un groupe d'experts nouvellement créé ;
- d) Mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal ;
- e) Problèmes de transport intermodal sur les liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie.

77. Ils ont également informé le Comité des résultats de l'atelier de 2018 sur le thème « Transports intermodaux régionaux : difficultés pratiques et solutions novatrices » et ont mis en évidence un certain nombre de ces difficultés ainsi que des solutions qui pourraient permettre de les surmonter.

78. Le secrétariat a présenté le mandat du nouveau Groupe d'experts du Code CTU, figurant dans le document ECE/TRANS/2019/14. La Fédération de Russie a souligné que, face à l'augmentation rapide du trafic de conteneurs le long des routes Est-Ouest-Est, il était indispensable d'appliquer les dispositions (normes et prescriptions) du Code CTU relatives au chargement et à l'arrimage des marchandises dans les conteneurs, afin de renforcer notablement la sécurité du trafic.

79. Le Comité **a pris note** de l'état d'avancement des travaux du WP.24. Il **a examiné** le document ECE/TRANS/2019/14, dans lequel figure le mandat d'un nouveau groupe d'experts du Code CTU tel qu'approuvé par le Groupe de travail à sa soixante et unième session. Le Comité **a approuvé, en principe, la création** du groupe et **a adopté, en principe**, son mandat, sous réserve des délibérations et des décisions sur la question des organes administratifs et des procédures des deux autres partenaires, à savoir l'OIT et l'OMI. Le Comité a demandé au secrétariat d'envoyer sans délai le projet de mandat à l'OIT et à l'OMI. Il **a demandé au secrétariat** également de soumettre à l'approbation du Comité exécutif la décision de créer le nouveau Groupe d'experts après que toutes les organisations partenaires aient pris une décision en ce sens.

## G. Transport par voie navigable

*Document(s)* : ECE/TRANS/2019/15, ECE/TRANS/2019/16, ECE/TRANS/266, ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3/Amend.1, ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5/Amend.2, ECE/TRANS/SC.3/208 et ECE/TRANS/NONE/2018/5.

80. M. B. Van Acker (Belgique), Président du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3), **a informé** le Comité des dernières activités menées par le SC.3. Le Comité **a en outre été informé** des résultats de la Conférence internationale sur le transport par voie navigable intitulée « Les liaisons par la navigation intérieure », organisée conjointement par la CEE et le Ministère polonais de l'économie maritime et de la navigation intérieure, ainsi que de l'adoption de la déclaration ministérielle intitulée « La navigation intérieure dans un contexte international<sup>9</sup> ». Le Comité **a adopté** la résolution n° 265, intitulée « Faciliter le développement des transports par voie navigable »

<sup>9</sup> Le texte de cette déclaration est disponible à l'adresse suivante : [www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2018/sc3/Ministerial-declaration\\_f.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2018/sc3/Ministerial-declaration_f.pdf).

(ECE/TRANS/2019/15), élaborée par le SC.3 à sa soixante-deuxième session à l'appui de la déclaration ministérielle intitulée « La navigation intérieure dans un contexte international », adoptée par la Conférence ministérielle internationale sur les transports par voie navigable (Wroclaw (Pologne), 18 et 19 avril 2018) (voir annexe III). En outre, il **a encouragé** les États membres ayant des intérêts dans le secteur du transport par voie navigable, qui ne l'avaient pas encore fait, à devenir signataires de la déclaration ministérielle. Enfin, le Comité **a pris note** des progrès accomplis par le SC.3 en 2018 (adoption de la résolution du CTI).

81. Le Comité **a été informé** des résultats suivants obtenus par le SC.3 et ses organes subsidiaires en 2018 :

a) L'adoption, à la soixante-deuxième session du SC.3, de l'additif 1 à la troisième édition révisée de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu) (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3/Amend.1) ;

b) La mise à jour de la carte du réseau européen des voies navigables ;

c) Les travaux en cours sur le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) et la publication intitulée « Mise en œuvre de la révision 5 du CEVNI » (ECE/TRANS/266) ;

d) L'adoption, par le SC.3, du Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables en tant que résolution n° 90 ;

e) L'adoption, en tant que résolution n° 91, de la révision 2 de la résolution n° 61 ;

f) La promotion de la navigation de plaisance, notamment par les activités du groupe de travail informel de la navigation de plaisance, l'adoption, en tant que résolution n° 92, de la révision 2 de la résolution n° 52 (« Réseau européen de navigation de plaisance »), et la publication intitulée « Directives concernant la résolution n° 40 (Certificat international de conducteur de bateau de plaisance) » (ECE/TRANS/NONE/2018/5).

82. Le Comité **a également été informé** sur les activités entreprises dans le domaine de l'automatisation, des transports intelligents et de la numérisation dans le transport par voie navigable en Europe, parmi lesquelles :

- L'atelier « Bateaux autonomes en navigation intérieure », tenu le 14 février 2018, pendant la cinquante-deuxième session du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3), à l'initiative conjointe de la CEE et de l'entreprise De Vlaamse Waterweg nv (ECE/TRANS/2019/16) ;
- L'atelier sur la numérisation dans le transport par voie navigable, tenu le 4 octobre 2018, pendant la soixante-deuxième session du SC.3.

83. Le Comité **s'est félicité** des mesures prises par le SC.3 et le SC.3/WP.3 dans le domaine de la navigation autonome et intelligente et de la numérisation pour le transport par voie navigable, notamment de l'organisation de l'atelier « Bateaux autonomes en navigation intérieure » et des activités de suivi.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/2019/17 et ECE/TRANS/2019/18.

84. Le Comité **a été informé** des principaux résultats des 148<sup>e</sup>, 149<sup>e</sup> et 150<sup>e</sup> sessions du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) (ECE/TRANS/WP.30/296, ECE/TRANS/WP.30/298 et ECE/TRANS/WP.30/300) et **a pris note** des activités menées par le Comité de gestion TIR (AC.2) en 2018, dont l'adoption des amendements (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/137 et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/139) reproduits dans le document ECE/TRANS/2019/17. Le secrétariat **a informé en outre** le Comité des dernières adhésions en date à la Convention TIR.

85. En particulier, le Comité **a été informé** de l'état d'avancement des délibérations du WP.30 relatives au cadre juridique du système eTIR. Le Comité **s'est félicité** des progrès réalisés au sein du WP.30 dans les discussions sur le cadre juridique du système eTIR et **a exprimé son appui** à la poursuite du projet eTIR. À cette fin, il a : a) **décidé de proroger** le mandat du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1) jusqu'à 2019 ; b) **encouragé** les pays à s'intéresser ou à participer aux projets pilotes eTIR, de manière à permettre une transition sans heurts vers la mise en œuvre intégrale d'eTIR ; c) **prié instamment** les Parties contractantes et les parties prenantes concernées d'obtenir les fonds nécessaires à la mise en œuvre du projet eTIR ; et d) **demandé instamment** aux Parties contractantes de **tenir rapidement des consultations supplémentaires** en vue d'**adopter** la nouvelle annexe 11 à la Convention TIR, introduisant l'informatisation du régime TIR dans le texte juridique de la Convention.

86. Le Comité **a été informé** des faits nouveaux concernant l'application de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (Convention sur l'harmonisation, 1982), et des questions se rapportant à l'application de la Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) en Égypte et en Jordanie. Dans le contexte de cette dernière, le Comité a demandé instamment à toutes les parties prenantes d'appliquer les dispositions de la Convention de sorte que le carnet de passages en douane (CPD) demeure utilisable en Égypte et en Jordanie.

87. Enfin, le Comité **a été informé** de l'élaboration d'une nouvelle convention sur la facilitation des procédures de franchissement des frontières pour les voyageurs, les bagages et les bagages non accompagnés dans le cadre du transport ferroviaire international. Dans ce contexte, le Comité **a examiné** le texte de la nouvelle convention concernant la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs, les bagages et les bagages non accompagnés dans le cadre du transport ferroviaire international, approuvé par le WP.30 à sa 151<sup>e</sup> session, et **a adopté, avec l'abstention des États membres de l'Union européenne**, le document ECE/TRANS/2019/18 et Corr.1, contenant la toute dernière version du texte retenue pour cette nouvelle convention. Le Comité **a prié** le secrétariat de transmettre le texte au dépositaire pour ouverture à la signature, et a remercié les rédacteurs et les principales parties prenantes de leurs efforts et de leur détermination à trouver un texte de compromis pour la convention, dont l'objet principal est la fourniture de services de grande qualité aux voyageurs, ainsi que la réduction du temps requis pour les parcours ferroviaires internationaux.

## I. Transport des marchandises dangereuses

*Document(s) :* Document informel n° 6 ; ST/SG/AC.10/C.3/106 et Add.1 ; ST/SG/AC.10/C.3/108, ST/SG/AC.10/C.4/70, ST/SG/AC.10/C.4/72, ST/SG/AC.10/46 et Add.1 à 3 ; ECE/TRANS/WP.15/240 et Corr.1 et Add.1, ECE/TRANS/WP.15/242, ECE/TRANS/WP.15/244, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/150 et Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/152 et Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/68, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/62 ; ECE/ADN/44, ECE/ADN/45 et Corr.1 et Add.1, ECE/ADN/47 ; ECE/TRANS/275 et ECE/TRANS/276.

88. M<sup>me</sup> A. Roumier, Présidente du WP.15, M. C. Pfauvadel, Président de la Réunion commune WP.15/AC.1, et M. H. Langenberg, Président du WP.15/AC.2, ont informé le Comité des résultats obtenus par leurs groupes de travail au cours de l'année passée.

89. Le Comité **a noté** que le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social s'était réuni du 25 juin au 4 juillet 2018 (voir le rapport ST/SG/AC.10/C.3/106 et Add.1) et du 26 novembre au 4 décembre 2018 (voir le rapport ST/SG/AC.10/C.3/108). Le Sous-Comité d'experts du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques s'était réuni du 4 au 6 juillet 2018 (voir le rapport ST/SG/AC.10/C.4/70) et du 5 au 7 décembre 2018 (voir le rapport ST/SG/AC.10/C.4/72).

90. Le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques avait tenu sa neuvième session le 7 décembre 2018, afin d'examiner les travaux menés par les deux sous-comités au cours de l'exercice biennal 2017-2018 (voir le rapport ST/SG/AC.10/46). Il avait adopté un certain nombre de recommandations (ST/SG/AC.10/46/Add.1 à 3) qui seraient prises en compte dans des publications dont le secrétariat assurerait l'élaboration en 2019 (vingt et unième édition révisée des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses – Règlement type ; septième édition révisée du Manuel d'épreuves et de critères ; huitième édition révisée du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques).

91. Le Comité **a été informé** que l'OMI, l'OACI et les organes de la CEE s'occupant de questions relatives au transport terrestre de marchandises dangereuses débuteraient en 2019 des travaux visant à transposer les recommandations du Comité du Conseil économique et social dans les instruments juridiques relevant de leur compétence, afin d'en assurer l'application simultanée pour tous les modes de transport à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021.

92. Le Comité **a noté** que le Nigéria avait adhéré à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) en octobre 2018, ce qui portait à 51 le nombre de Parties contractantes. Il **s'est déclaré préoccupé** par le fait que le Protocole modifiant les articles 1 a), 14 1) et 14 3) b) de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), adopté par la Conférence des Parties contractantes le 28 octobre 1993, n'était pas encore entré en vigueur. En effet, toutes les Parties contractantes à l'Accord n'étaient pas encore parties à ce protocole. Il **a prié** instamment les Parties contractantes restantes (Azerbaïdjan, Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Islande, Kazakhstan, Macédoine du Nord, Malte, Maroc, Monténégro, Nigéria, Saint-Marin et Tadjikistan) de prendre les dispositions nécessaires pour que le Protocole puisse entrer en vigueur et **a de nouveau invité** tous les États Membres de l'ONU ayant l'intention d'adhérer à l'ADR à déposer un instrument d'adhésion non seulement à l'ADR, mais aussi au Protocole de 1993.

93. Le Comité **a aussi noté** que le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) avait examiné, à sa 104<sup>e</sup> session, une proposition visant à supprimer le terme « européen » du titre actuel de l'ADR (voir ECE/TRANS/WP.15/242, par. 45 à 49), le but étant d'encourager de nouveaux pays non européens à y adhérer. La proposition n'avait soulevé aucune objection. En conséquence, le Gouvernement portugais, agissant conformément au paragraphe 1 de l'article 13 de l'ADR, avait demandé la convocation d'une conférence des Parties à l'effet de modifier le titre de l'ADR. Le secrétariat avait notifié cette demande à toutes les Parties contractantes le 12 octobre. Le Comité **a noté** que, conformément au paragraphe 1 de l'article 13 de l'ADR, le nombre minimum de notifications d'assentiment des Parties contractantes à l'ADR à la demande du Portugal de convoquer une Conférence des Parties à l'effet de supprimer le mot « européen » du titre de l'Accord avait été atteint, et qu'une Conférence des Parties serait convoquée le 13 mai 2019, pendant la 106<sup>e</sup> session du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15).

94. Le Comité **a pris note** des renseignements communiqués par les représentants des pays du Sud de la Méditerranée concernant l'importance qu'il y avait à publier l'ADR en arabe, à l'issue du cycle d'amendements de deux ans de ses dispositions, pour faciliter l'adhésion des pays arabophones à l'ADR et l'application de cet instrument dans ces pays. Le Comité a pris note également des efforts accomplis par le projet euro-méditerranéen de soutien aux transports en vue d'atteindre cet objectif.

95. Le Comité **a noté** que les projets d'amendements concernant les annexes A et B de l'ADR adoptés en 2016, 2017 et mai 2018 (tels que reproduits dans les documents ECE/TRANS/WP.15/240 et Corr.1 et ECE/TRANS/WP.15/240/Add.1) étaient entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019. Il a également été noté que le secrétariat avait publié l'édition 2019 récapitulative de l'ADR (ECE/TRANS/275, vol. I et II), qui tient compte de ces amendements.

96. Le Comité **a noté** que les projets d'amendements au Règlement annexé à l'ADN adoptés en 2016, 2017 et 2018 (tels que reproduits dans les documents ECE/ADN/45, ECE/ADN/45/Corr.1 et ECE/ADN/45/Add.1) étaient entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019. Il a également été noté que le secrétariat avait publié l'édition 2019 récapitulative de l'ADR (ECE/TRANS/276, vol. I et II), qui tient compte de ces amendements. Les Parties contractantes à l'ADN sont toujours au nombre de 18.

97. Le Comité **a noté** que d'autres projets d'amendements à l'ADR, au RID et à l'ADN devant entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021 avaient été adoptés par la Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses, par le Groupe de travail lui-même et par la Réunion commune d'experts sur le Règlement annexé à l'ADN.

98. Le Comité a noté que la Réunion commune d'experts sur le Règlement annexé à l'ADN (Comité de sécurité de l'ADN) (WP.15/AC.2) et le Comité d'administration de l'ADN avaient tenu leur trente-quatrième et vingt-deuxième sessions, respectivement, du 21 au 25 janvier 2019 et le 25 janvier 2019.

## J. Transport des denrées périssables

*Document(s)*: ECE/TRANS/WP.11/237 et ECE/TRANS/WP.11/239.

99. M. Telmo Nobre (Portugal), Président du Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11), **a informé** le Comité de l'état des amendements proposés à l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP), adoptés aux soixante-treizième et soixante-quatorzième sessions du WP.11 en 2017 et 2018 (ECE/TRANS/WP.11/237, annexe I et ECE/TRANS/WP.11/239, annexe I).

100. Le Comité **a noté** que les Parties contractantes à l'Accord étaient toujours au nombre de 50.

101. Le Comité **a noté** qu'à sa soixante-quatorzième session, le WP.11 avait tenu une table ronde sur les moyens d'améliorer son fonctionnement et avait décidé :

a) D'étudier la possibilité d'introduire dans l'ATP des dispositions juridiquement non contraignantes sur le transport des fruits et légumes frais ;

b) De tenir non plus deux mais trois sessions par exercice biennal, à raison d'une session la première année et de deux sessions la seconde année ;

c) De porter la durée du cycle d'amendements à deux ans, moyennant la possibilité d'annoncer des amendements relatifs à des questions urgentes à tout moment au cours du cycle ;

d) De ne pas modifier son règlement intérieur, ni l'article 18 de l'ATP, en vue de supprimer la clause d'unanimité. Le Groupe de travail a :

i) Estimé qu'il y avait d'autres moyens d'augmenter le nombre des amendements adoptés et de maintenir la pertinence de l'Accord ;

ii) Encouragé ses membres à faire davantage d'efforts entre les sessions pour négocier les propositions et à expliquer clairement les raisons de leur éventuel rejet, de sorte que les propositions puissent être améliorées ;

iii) Suggéré d'envisager de faire une distinction claire entre les articles de l'Accord et les dispositions ou conditions techniques, de manière à faciliter l'adoption des amendements à caractère technique.

102. Le Comité **a entériné** la décision du Groupe de travail du transport des denrées périssables de tenir non plus deux mais trois sessions par exercice biennal, et **a accepté** de réexaminer cette décision dans deux ans.

103. Les points supplémentaires suivants, ô combien importants pour tenir l'Accord à jour et en phase avec les évolutions économiques, technologiques et politiques, ont été transmis pour examen plus approfondi :

a) Définir clairement la portée de l'Accord, notamment en prévoyant une disposition d'ouverture ou d'extension permettant d'étendre le champ d'application en cas de besoin ;

b) Faire figurer dans le texte de l'Accord une définition du terme « denrées périssables » ;

c) Arrêter une interprétation commune du préambule de l'Accord, tout particulièrement en ce qui concerne les notions de qualité et de sécurité ;

d) S'entendre sur l'établissement d'une liste de denrées entrant dans le champ d'application ;

e) Adapter les prescriptions et les règles de l'Accord aux conditions climatiques et techniques de transport des denrées périssables dans les différentes zones climatiques.

104. Il a été décidé que les mesures suivantes devraient être prises pour appliquer de façon plus uniforme le texte de l'Accord :

a) Une base de données unique contenant les modèles d'attestation ATP pourrait être établie pour réduire les possibilités de falsification et d'abus, et pour simplifier la procédure de délivrance de nouvelles attestations ATP dans les cas de transfert d'engins spéciaux à d'autres États ;

b) Les Parties contractantes devraient s'efforcer d'uniformiser leurs procédures d'application effective, de contrôle et de sanction d'un pays à un autre. Le WP.11 a été encouragé à étudier la façon dont d'autres groupes de travail géraient des difficultés semblables d'harmonisation et de mise en œuvre, et à prendre note des pratiques de référence.

## K. Données et statistiques relatives aux transports

*Document(s)* : ECE/TRANS/2019/19, document informel n° 7 (fiches d'information), ECE/TRANS/2019/20, ECE/TRANS/WP.6/2018/11 et ECE/TRANS/WP.6/2018/8.

105. M. Peter Smeets (Pays-Bas), Président du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) **a informé** le Comité des activités les plus récentes menées dans le domaine des statistiques relatives aux transports, ainsi que de l'état d'avancement des programmes de recensement 2015 de la circulation sur les routes E et du trafic sur les lignes ferroviaires E, conformément aux résolutions n<sup>os</sup> 261 et 262 adoptées à sa soixante-seizième session en 2014.

106. Le Comité **a été informé** qu'à sa soixante-neuvième session, le WP.6 avait tenu un atelier sur la promotion de la qualité des données statistiques relatives aux voies navigables intérieures, où avaient été évoqués des sujets comme les techniques innovantes de collecte des données, telles que l'utilisation des données du système d'identification automatique AIS pour produire des statistiques, les difficultés communes de mesure des mouvements des bateaux étrangers et l'importance qu'il y avait à ventiler les données statistiques relatives aux voies navigables intérieures par type de marchandise.

107. Le Comité **a été informé** que le secrétariat avait élaboré récemment un certain nombre de publications, notamment celles intitulées Statistiques des transports intérieurs pour l'Europe et l'Amérique du Nord et Statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord, ainsi que les Fiches Info Transport, qui résument les principales statistiques des transports des États membres de la CEE (ECE/TRANS/2019/19 et document informel n° 7). Le Comité **a noté** que le WP.6 continuait de prendre une part active à la production de données utiles aux fins du suivi de la réalisation des objectifs de développement durable relatifs aux transports, et s'employait par différents moyens à faire mieux connaître ces données. En particulier, il a pris note des nouveaux documents de

travail du secrétariat sur les objectifs de développement durable liés aux transports et a pris connaissance des efforts continus que ce dernier déployait pour gérer les flux de données se rapportant à l'indicateur 9.1.2 desdits objectifs.

108. Le Comité **a noté** que le WP.6 avait approuvé en 2018 un projet de cinquième version du Glossaire des statistiques des transports, mis sur pied en coopération avec Eurostat et le Forum international des transports, et que la publication du document final était prévue pour 2019.

109. Le Comité **a examiné et approuvé** les recommandations aux gouvernements concernant le recensement 2020 de la circulation sur les routes E (ECE/TRANS/WP.6/2018/11) et le projet de résolution n° 266 correspondant (ECE/TRANS/WP.6/2018/11, sect. XIII), adoptés par le WP.6, et relevé l'utilité potentielle de la visualisation des données du recensement, dont il était question dans le document ECE/TRANS/2019/20 (voir annexe IV). Dans le même temps, le Comité **s'est dit préoccupé** par la baisse du taux de réponse au recensement constatée ces dernières années et **a encouragé** ses membres à s'atteler au problème. En outre, il **a invité les États membres** à encourager leurs services nationaux de statistique, les organismes chargés des infrastructures et les autres acteurs clés à coopérer en vue de la communication au secrétariat des données nécessaires pour le recensement de 2020, à la fois sous forme de tableaux et dans des fichiers utilisables par les systèmes SIG (de préférence au format Shapefile).

110. Le Comité a aussi **examiné et approuvé** les recommandations aux gouvernements concernant le recensement 2020 du trafic sur les lignes ferroviaires E (ECE/TRANS/WP.6/2018/8) et le projet de résolution n° 267 correspondant (ECE/TRANS/WP.6/2018/8, sect. XII), adoptés par le WP.6 (voir annexe V).

## **VIII. Questions découlant des activités de la Commission économique pour l'Europe (CEE), du Conseil économique et social et d'autres organes et conférences des Nations Unies (point 6 de l'ordre du jour)**

### **A. CEE, Conseil économique et social et autres organes et conférences des Nations Unies**

111. Le secrétariat **a informé** le Comité des questions récemment soulevées, découlant des activités de la CEE, du Conseil économique et social et d'autres organes et conférences des Nations Unies, qui présentaient un intérêt pour le Comité.

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

112. Compte tenu de l'adoption de la stratégie du CTI et au vu de la portée mondiale de nombreuses conventions relevant de sa compétence, le Comité **a demandé** au secrétariat de tenir des consultations sur la question de l'établissement de relations de coopération avec les autres commissions régionales des Nations Unies.

113. Le Comité **a pris note** des dernières informations communiquées par la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) sur sa proposition concernant le comité de coordination interrégionale concernant le transport entre l'Asie et l'Europe, telles que présentées par le secrétariat.

114. Le Comité, exprimant sa conviction que la connectivité durable des transports contribuait dans une large mesure au développement durable et inclusif, réaffirmant que la coordination interrégionale était indispensable pour améliorer encore la connectivité des transports entre l'Europe et l'Asie, tenant compte des diverses activités entreprises par la CEE et la CESAP et se fondant sur les décisions pertinentes du CTI en matière de connectivité des transports, **a demandé** au secrétariat de continuer à faire en sorte que le secrétariat de la CESAP coopère avec le Bureau du CTI pour étudier les possibilités

d'organiser conjointement avec lui, de la manière la plus économique possible, des consultations à Genève entre États membres de la CESAP et de la CEE et ouvertes à tous ces États membres, sur la question de la connectivité durable des transports, et l'a invité à présenter, en coopération avec le Bureau du CTI, les résultats de ces consultations à la quatre-vingt-deuxième session du Comité et à faire des propositions de coopération future.

## **IX. Projet de rapport annuel sur les activités menées par les organes subsidiaires du Comité en 2018 (point 7 de l'ordre du jour)**

*Document(s)* : ECE/TRANS/2019/21/Rev.1 et document informel n° 8.

115. Le Comité **a pris connaissance** d'un rapport complet des activités menées par ses organes subsidiaires en 2018 pour administrer les 58 conventions, accords et autres instruments juridiques des Nations Unies qui composent le cadre juridique international applicable aux transports routiers, ferroviaires, fluviaux et intermodaux, ainsi qu'au transport des marchandises dangereuses et à la construction automobile (ECE/TRANS/2019/21/Rev.1). Ces activités, qui contribuaient à la réalisation des objectifs de développement durable, avaient pris la forme d'échanges de vues généraux, de travaux de réglementation, d'analyses et d'opérations de renforcement de capacités et d'assistance technique. Le projet de rapport annuel présentait aux délégations participant aux travaux du Comité des informations succinctes qui pouvaient ensuite être diffusées plus largement. La version finale du projet de rapport annuel, comportant des photos, **a également été présentée** au Comité dans le document informel n° 8.

116. Le Comité **a pris note** du rapport annuel (ECE/TRANS/2019/21/Rev.1).

## **X. Questions soumises au Comité pour approbation et pour information : Approbation des rapports des organes subsidiaires du Comité (point 8 de l'ordre du jour)**

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.1/165, ECE/TRANS/WP.1/163, ECE/TRANS/WP.5/64, ECE/TRANS/WP.6/175, ECE/TRANS/WP.11/237, ECE/TRANS/WP.11/239, ECE/TRANS/WP.15/240 et Corr.1 et Add.1, ECE/TRANS/WP.15/242, ECE/TRANS/WP.15/244, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/150 et Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/152 et Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/68; ECE/TRANS/WP.15/AC.2/62 ; ECE/ADN/45 et Corr.1 et Add.1, ECE/ADN/47, ECE/ADN/44 ; ECE/TRANS/275, ECE/TRANS/276, ECE/TRANS/WP.24/143, ECE/TRANS/WP.29/1137, ECE/TRANS/WP.29/1139 et Add.1, ECE/TRANS/WP.29/1142, ECE/TRANS/WP.30/296, ECE/TRANS/WP.30/298, ECE/TRANS/WP.30/300, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/137, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/139 et Corr.1, ECE/TRANS/SC.1/408, ECE/TRANS/SC.1/410, ECE/TRANS/SC.2/230 et ECE/TRANS/SC.3/207.

117. Le Comité **a approuvé** dans leur ensemble les rapports et les activités connexes de ses organes subsidiaires et **a prié** le secrétariat d'incorporer les références correspondantes dans le rapport complet du Comité, sur la base de l'ordre du jour annoté (ECE/TRANS/287/Add.1).



## **XI. Résultats des réunions du Bureau du Comité des transports intérieurs (point 9 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/2019/22.

118. Le Comité **a examiné** le document ECE/TRANS/2019/22, dans lequel sont présentés les résultats des réunions tenues par son Bureau en 2018. Il s'est référé aux décisions adoptées par le Bureau au titre des points pertinents de son ordre du jour.

119. Le Comité **a noté** que l'adoption du rapport de la quatre-vingt-unième session se limiterait à une liste des principales décisions et que le rapport complet du Comité serait diffusé ultérieurement.

## **XII. Activités de la Commission et rapport du Comité au Comité exécutif de la CEE (point 10 de l'ordre du jour)**

120. Le Comité **a prié** le Président d'établir les principaux messages du rapport (en consultation avec le Bureau et le secrétariat) qui serait soumis au Comité exécutif à l'une de ses prochaines sessions.

## **XIII. Liste des publications prévues en 2020 (point 11 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/2019/23.

121. Le Comité **a exprimé son soutien** au programme de publications pour 2020 et l'**a approuvé**.

## **XIV. Plan-programme pour 2020 (point 14 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/2019/24.

122. Le Comité **a noté** que, conformément aux informations qui avaient été communiquées à sa quatre-vingtième session annuelle (ECE/TRANS/2018/27), à sa soixante-douzième session, tenue en décembre 2017, l'Assemblée générale avait adopté la résolution A/72/266 intitulée « Un nouveau modèle de gestion pour l'Organisation des Nations Unies ». Dans cette résolution, les États Membres avaient approuvé le changement qui était proposé, à savoir le remplacement à titre expérimental des exercices budgétaires biennaux par des exercices annuels à compter du budget-programme de 2020, et avaient prié le Secrétaire général de procéder en 2022, c'est-à-dire à l'issue du premier cycle budgétaire complet, à un examen des modifications qui auraient été apportées au cycle budgétaire. L'Assemblée générale avait décidé en outre d'examiner, à sa soixante-dix-septième session, la mise en œuvre du budget sur une base annuelle, en vue de prendre une décision définitive sur la question.

123. Le Comité **a examiné** le plan-programme 2020 pour le sous-programme « Transports » (ECE/TRANS/2019/24), **a exprimé son soutien** aux travaux efficaces et constructifs du CTI, de ses organes subsidiaires et de l'ensemble du sous-programme relatif aux transports, et **a souligné qu'il importait de veiller** à ce que les ressources et allocations budgétaires du système des Nations Unies soient octroyées en tenant compte des très bons résultats du sous-programme et des besoins croissants liés à sa mise en œuvre.

124. **Notant** qu'à compter de 2020, le programme de travail annuel du Comité remplacerait le document biennal équivalent, le Comité **a prié** le secrétariat de **cesser** d'établir les documents programmatiques biennaux que le Comité adoptait précédemment, notamment en ce qui concernait l'évaluation et le suivi, étant donné que ces documents ne seraient plus pertinents dans le cadre du nouveau cycle de programmation.

125. Le Président a remercié les services de conférence de l'ONUG d'avoir assuré les services nécessaires aux travaux du Comité, de ses groupes de travail et de ses groupes d'experts, en leur fournissant des salles de réunion et des interprètes et en se chargeant de la traduction et du traitement des documents.

## **XV. Calendrier des réunions en 2019 (point 13 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/2019/25.

126. Le Comité a **adopté** *ad referendum* la liste préliminaire des réunions, établie à partir des propositions des organes subsidiaires figurant dans le document ECE/TRANS/2019/25.

## **XVI. Questions diverses. Date de la prochaine session (point 14 de l'ordre du jour)**

127. Le Comité a **noté** que sa quatre-vingt-deuxième session devrait en principe se tenir à Genève du 25 au 28 février 2020.

## **XVII. Adoption de la liste des principales décisions prises par le Comité à sa quatre-vingt-unième session (point 15 de l'ordre du jour)**

128. Le Comité a **adopté** la liste des principales décisions prises à sa quatre-vingt-unième session.

## Annexe I

### **Résolution ministérielle sur le renforcement de la coopération, de l'harmonisation et de l'intégration à l'ère de la numérisation et de l'automatisation des transports**

*Nous, Ministres et nos représentants<sup>1</sup>, participant à la quatre-vingt-unième session plénière du Comité des transports intérieurs,*

*Pleinement conscients de l'ère nouvelle qui s'est ouverte pour la coopération internationale et qui a été marquée par l'adoption du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et des objectifs de développement durable,*

*Rappelant les résolutions 72/271 sur la sécurité routière, 72/212 sur l'intermodalité et 70/197 sur la connectivité et les corridors, de l'Assemblée générale,*

*Affirmant notre engagement à mettre en œuvre la résolution ministérielle de 2017 sur le thème « Embrasser l'ère nouvelle de la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité », et en particulier la décision 7, adoptée à l'occasion du soixante-dixième anniversaire du Comité des transports intérieurs,*

*Gardant à l'esprit la déclaration ministérielle intitulée « La navigation intérieure dans le contexte international », adoptée par la Conférence ministérielle internationale sur les transports par voie navigable, tenue les 18 et 19 avril 2018 à Wrocław (Pologne),*

*Reconnaissant que le Comité des transports intérieurs joue un rôle unique en tant qu'organe intergouvernemental spécialisé dans les transports intérieurs et en tant que centre d'administration des conventions des Nations Unies qui forment le cadre réglementaire international relatif aux transports intérieurs, ce qui en fait un acteur de premier plan dans la recherche de solutions d'interopérabilité à l'échelle mondiale pour les transports du futur,*

*Sachant que la numérisation, appliquée notamment aux documents de transport, la mise à disposition et l'échange de données indispensables sans compromettre les secrets industriels, et la diffusion de nouvelles technologies comme les systèmes de transport intelligents, les véhicules automatisés/autonomes et connectés, et la navigation électronique et les transports maritimes intelligents dans le contexte de la stratégie et des activités de l'Organisation maritime internationale visant l'automatisation des opérations maritimes, rendent les transports plus efficaces et devraient donc être mis en œuvre plus rapidement,*

*Sachant également que la mise au point et la mise en service accélérées, efficaces et sûres de technologies de pointe sous-tendent le réexamen stratégique des travaux du Comité,*

*Conscients que pour tirer pleinement parti des innovations et des changements technologiques tout en se préparant à l'avenir, il est nécessaire de miser sur l'interopérabilité à l'échelle mondiale et la neutralité technologique, sur la base de cadres réglementaires nationaux et internationaux appropriés et harmonisés et de spécifications communes, et de faciliter l'échange de données décentralisées sur les transports,*

*Sachant que l'harmonisation technique, les spécifications communes de performance et la disponibilité des données essentielles sont des facteurs clés lorsqu'il s'agit de faciliter l'interopérabilité des systèmes de transport intelligents et ainsi de favoriser une mobilité fluide des personnes et des marchandises entre les pays, de réduire les obstacles administratifs et de promouvoir la multimodalité,*

*Conscients que la mise au point et la diffusion dans de bonnes conditions de solutions numériques pour les transports nécessitent une collaboration entre les secteurs, entre les modes de transport et entre les parties prenantes, ainsi que des plateformes intergouvernementales facilitant cette collaboration,*

<sup>1</sup> La liste des États figure à l'annexe II.

*Mesurant* la valeur à l'échelle mondiale des travaux du Comité et de ses organes subsidiaires,

*Reconnaissant* que le Comité est un organe central unique des Nations Unies disposant de plateformes régionales et mondiales complètes pour l'examen de tous les aspects du développement des transports intérieurs et de la coopération dans le domaine des transports, y compris la numérisation des documents de transport et des données sur les transports, et l'automatisation,

*Décidons* :

1. De *réaffirmer* notre engagement à renforcer le Comité des transports intérieurs en tant que plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs et, par conséquent, d'appuyer la mise au point, l'utilisation et l'intégration sans risques dans les systèmes de transport des technologies et innovations numériques et autres, pour tous les modes de transport, et en particulier dans les contextes des Conventions TIR et CMR et de l'Accord AETR, et de manière générale des données et documents de transport, des véhicules automatisés/autonomes et connectés, de la navigation électronique, des services d'information fluviale et des systèmes de transport intelligents, y compris les infrastructures intelligentes et la mobilité intelligente, ces éléments formant l'un des principaux volets de la stratégie du Comité à l'horizon 2030<sup>2</sup>, ce qui permettra de renforcer la sécurité de la circulation, d'améliorer les résultats sur le plan écologique et de mettre à disposition des services de transport et de mobilité efficaces ;

2. De *manifeste*r notre détermination à faire en sorte que les fonctions de réglementation du Comité, qui constituent sa plus grande force et la première de ses priorités, restent en phase avec les technologies de pointe à la base des innovations dans le domaine des transports et demeurent ouvertes, inclusives et disponibles pour tous les États Membres de l'ONU ;

3. De *recommander* vivement aux États Membres de promouvoir l'utilisation des technologies de l'information et de la communication dans les transports intérieurs, en veillant tout particulièrement à l'informatisation des procédures établies dans le cadre des conventions des Nations Unies sur les transports administrées par le Comité et ses organes subsidiaires, et de renforcer la coopération avec les institutions financières internationales afin d'attirer des fonds destinés à des projets novateurs ;

4. De *nous engager* à œuvrer en faveur de la pleine mise en œuvre du système e-TIR et de l'entrée en vigueur rapide de l'annexe 11 à la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR), y compris en veillant au financement nécessaire et à la mise en œuvre d'e-TIR à l'échelon national, et à promouvoir l'adhésion au Protocole concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR) et la mise en service de celle-ci ;

5. D'*exprimer* notre conviction que l'harmonisation, fondée sur des spécifications communes et sur la transparence des critères de décision relatifs aux véhicules automatisés/autonomes et connectés, est un élément essentiel pour des systèmes de transport fiables et compatibles, et qu'une plus grande application des nouvelles technologies dans les transports intérieurs offre de nombreuses perspectives en ce qui concerne l'efficacité, la prévention des accidents de la circulation, le développement de l'intermodalité et la réduction de la pollution et des gaz à effet de serre.

<sup>2</sup> ECE/TRANS/2019/R.1.

## Annexe II

### Liste des pays ayant adopté la résolution du 22 février 2019

Albanie	Mongolie
Allemagne	Monténégro
Arménie	Maroc
Azerbaïdjan	Pays-Bas
Belgique	Pologne
Bosnie-Herzégovine	Portugal
Bulgarie	République tchèque
Chine	Roumanie
Émirats arabes unis	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
Fédération de Russie	Slovénie
Finlande	Suède
France	Suisse
Grèce	Turquie
Hongrie	Turkménistan
Italie	Ukraine
Kazakhstan	
Mexique	

## Annexe III

### Faciliter le développement des transports par voie navigable

#### Résolution n° 265 (adoptée par le Comité des transports intérieurs le 22 février 2019)

*Le Comité des transports intérieurs,*

*Réaffirmant* son engagement en faveur de la réalisation des objectifs de développement durable qui concernent les transports par voie navigable, comme bâtir une infrastructure résiliente pour le réseau de voies navigables, faire en sorte que les transports par voie navigable soient sûrs, accessibles et abordables et que des liens soient établis avec les secteurs de l'énergie et de l'environnement, ou encourager l'innovation,

*Rappelant* la Déclaration ministérielle intitulée « La navigation intérieure dans le contexte international », adoptée par la Conférence ministérielle internationale sur les transports par voie navigable (Wroclaw (Pologne), 18 et 19 avril 2018),

*Convaincu* que les résultats de la Conférence devraient avoir une utilité pratique en ce qui concerne la sécurité, les aspects environnementaux, la logistique, l'attrait du secteur et les avantages économiques et *réaffirmant* son appui aux objectifs et aux mesures établis par la déclaration ministérielle susmentionnée,

*Notant avec satisfaction* les résultats de la conférence ministérielle tenue à l'occasion du soixante-dixième anniversaire de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Belgrade, 29 juin 2018) ainsi que les résultats du sixième congrès de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, à l'occasion du cent cinquantième anniversaire de l'Acte de Mannheim, qui s'est tenu le 17 octobre 2018 à Mannheim (Allemagne),

*Gardant à l'esprit* que l'objectif général est de développer des modes de transport efficaces, harmonieux et adaptables, répondant aux impératifs économiques, sociaux et environnementaux ainsi qu'aux exigences de sécurité des pays membres de la CEE,

*Conscient* du rôle important que joue le transport par voie navigable en contribuant pour une large part à la mise en place d'un système de transport équilibré, de par en particulier le niveau de sécurité, l'efficacité en termes d'énergie et de coûts, le faible niveau des émissions et l'absence d'encombres, ainsi que la baisse des coûts de transport et des coûts logistiques,

*Sachant* que les changements dans le cadre législatif et la structure institutionnelle du transport par voie navigable en Europe, les faits nouveaux et les tendances récentes offrent de nouvelles possibilités et lancent de nouveaux défis à ce secteur,

*Conscient* du rôle joué par les technologies modernes, les innovations et la numérisation pour ce qui est de garantir la sécurité de la navigation et une meilleure intégration de la logistique,

*Reconnaissant* la nécessité d'une action concertée pour libérer le riche potentiel encore inexploité du secteur et, partant, la nécessité de bénéficier d'un solide appui politique au plus haut niveau,

*Convaincu* que la CEE, en étroite coopération avec d'autres organisations internationales compétentes, peut et devrait appuyer dans toute la mesure possible la réalisation des tâches fixées par les ministres dans la déclaration de Wroclaw,

*Invite* les États membres à élaborer des plans d'action nationaux pour la mise en œuvre des objectifs et des mesures stratégiques énoncés dans la déclaration de Wroclaw ainsi qu'à informer le Groupe de travail des transports par voie navigable des progrès accomplis,

*Invite* les États membres, les commissions fluviales, les organismes publics et organisations internationales et les autres parties prenantes à poursuivre le dialogue sur les bonnes pratiques et les mesures relatives à la mise en œuvre des objectifs en tirant parti du cadre fourni par la CEE,

*Prie* le Groupe de travail des transports par voie navigable, conformément à sa stratégie pour 2016-2021 approuvée par le Comité des transports intérieurs le 24 février 2017, et en étroite coopération avec les États membres, la Commission européenne, la Commission centrale pour la navigation du Rhin, la Commission du Danube, la Commission de la Moselle et la Commission internationale de la Save, de mettre en œuvre les objectifs et les mesures stratégiques susmentionnés et de modifier son programme de travail en conséquence,

*Demande* au Groupe de travail des transports par voie navigable de rendre régulièrement compte au Comité des transports intérieurs des progrès réalisés dans l'application de la présente résolution.

## Annexe IV

### **Recensement de la circulation sur les routes E et inventaire des normes et des paramètres principaux des grandes routes de trafic international en Europe en 2020 (« Recensement de la circulation sur les routes de 2020 »)**

#### **Résolution n° 266**

*Le Comité des transports intérieurs,*

*Considérant* le dernier paragraphe de sa résolution n° 169 du 15 janvier 1954 (E/ECE/TRANS/445),

1. *Invite* les gouvernements :

a) À procéder à un recensement de la circulation sur les routes E de leur territoire national, conformément à l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international en Europe (AGR) en vigueur en 2020, et dans le cadre des recommandations adressées aux gouvernements sur le Recensement de la circulation sur les routes E et inventaire des normes et des paramètres principaux des grandes routes de trafic international en Europe (Recensement 2020 de la circulation sur les routes E) telles qu'elles figurent dans le document ECE/TRANS/WP.6/2018/11, l'année 2020 étant considérée comme l'année de référence ;

b) À communiquer les résultats du recensement 2020 de la circulation sur les routes E au secrétariat de la CEE, si possible avant le **1<sup>er</sup> novembre 2021**, conformément aux recommandations figurant dans le document ECE/TRANS/WP.6/2018/11.

2. *Recommande* aux gouvernements de recenser la circulation sur d'autres routes de leur territoire national, hors agglomération, en appliquant, si possible, les méthodes énoncées dans les Recommandations mentionnées au paragraphe 1 a) ci-dessus.

3. *Prie* les gouvernements de faire savoir au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe (CEE), au plus tard le **30 septembre 2019**, s'ils acceptent d'appliquer les dispositions de la présente résolution.



## Annexe V

### Recensement du trafic sur les lignes ferroviaires E en Europe en 2020 (« Recensement du trafic sur les lignes ferroviaires E de 2020 »)

#### Résolution n° 267

*Le Comité des transports intérieurs,*

*Rappelant* sa résolution n° 262, adoptée le 27 février 2014 (ECE/TRANS/240, annexe III), et notant qu'il importe de recueillir et de diffuser les données sur le trafic ferroviaire d'une manière simple et aisée qui facilite l'élaboration des politiques et la réalisation des objectifs de développement durable,

1. *Invite* les gouvernements à :
  - a) Procéder à un recensement du trafic sur les lignes ferroviaires E sur leur territoire national, conformément à l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) et à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) tels qu'en vigueur en 2020, et conformément aux Recommandations aux gouvernements pour le recensement du trafic sur les lignes ferroviaires E de 2020, telles qu'elles figurent dans le document ECE/TRANS/WP.6/2018/8 ;
  - b) Communiquer au secrétariat de la CEE les résultats combinés du recensement du trafic sur les lignes ferroviaires E de 2020, si possible avant le **30 novembre 2021**, conformément aux recommandations figurant dans le document ECE/TRANS/WP.6/2018/8.
2. *Recommande* aux gouvernements de procéder à un recensement du trafic sur les autres lignes ferroviaires non urbaines de leur territoire national, en appliquant, dans la mesure du possible, les méthodes énoncées dans les Recommandations mentionnées au paragraphe 1 a) ci-dessus.
3. *Prie* les gouvernements de faire savoir au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe, au plus tard le **30 septembre 2019**, s'ils acceptent d'appliquer les dispositions de la présente résolution.
4. *Demande* au secrétariat de diffuser les informations issues du recensement de manière à en maximiser l'utilisation par les décideurs et par le Comité des transports intérieurs.