


Commission économique pour l'Europe
Comité des transports intérieurs
Quatre-vingt-deuxième session

Genève, 25-28 février 2020

**Rapport du Comité des transports intérieurs
sur sa quatre-vingt-deuxième 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. Enjeux environnementaux et viabilité des transports intérieurs (point 2 de l'ordre du jour)	11–15	5
V. Réunion sur la mise en œuvre de la stratégie du CTI, réservée aux représentants des États avec la participation des présidents des organes subsidiaires du Comité (point 3 de l'ordre du jour).....	16–20	6
VI. Questions stratégiques de nature horizontale ou réglementaire (point 4 de l'ordre du jour)	21–116	7
A. État de l'adhésion aux conventions et accords internationaux des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs.....	21–22	7
B. Mise en œuvre des conventions et accords internationaux des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs (déclarations des représentants).....	23–25	7
C. Défis et nouvelles tendances dans le domaine des transports intérieurs, dans différentes régions (déclarations des représentants)	26–27	8
D. Systèmes de transport intelligents.....	28–32	8
E. Environnement, changements climatiques et transports	33–116	9
1. Suite donnée par le Comité des transports intérieurs au Programme de développement durable à l'horizon 2030.....	33	9
2. Action du Comité des transports intérieurs dans le domaine des changements climatiques et de l'Accord de Paris : mesures de décarbonisation et d'adaptation nécessaires	34–37	9
3. Atténuation des effets nocifs des transports intérieurs pour l'environnement	38	10
4. Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement	39–43	10



F.	Sûreté des transports intérieurs	44	11
G.	Travaux analytiques dans le domaine des transports	45–52	11
H.	Sécurité routière.....	53–61	12
I.	Harmonisation des Règlements concernant les véhicules.....	62–70	14
J.	Transport des marchandises dangereuses	71–80	15
K.	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).....	81–86	18
L.	Transport des denrées périssables	87-90	19
M.	Transport routier	91–96	20
N.	Transport ferroviaire	97–101	20
O.	Transport intermodal et logistique	102–104	21
P.	Activités se rapportant aux projets : projet d'autoroute transeuropéenne et projet de chemin de fer transeuropéen	105–107	21
Q.	Transport par voie navigable	108–113	22
R.	Données et statistiques relatives aux transports.....	114–116	22
VII.	Questions stratégiques relatives aux partenariats et à l'assistance technique (point 5 de l'ordre du jour)	117–127	23
A.	Concertation et assistance technique aux pays en transition et aux pays en développement	117–118	23
B.	Appui aux pays sans littoral : Programme d'action de Vienne	119	23
C.	Partenariats et activités d'autres organisations intéressant le Comité.....	120–125	23
1.	Évolution des transports dans l'Union européenne	120	23
2.	Faits nouveaux relatifs aux travaux du Forum international des transports	121	24
3.	Activités d'autres organisations intéressant le Comité.....	122–124	24
4.	Dialogue avec les commissions régionales de l'ONU sur les activités en cours relatives aux transports intérieurs.....	125	24
D.	Projet de rapport annuel sur les activités menées par les organes subsidiaires du Comité en 2019.....	126–127	24
VIII.	Questions découlant des activités de la Commission économique pour l'Europe, du Conseil économique et social et d'autres organes et conférences des Nations Unies (point 6 de l'ordre du jour).....	128–130	24
A.	Conseil économique et social et autres organes et conférences des Nations Unies	128	24
B.	Activités de la Commission et rapport du Comité au Comité exécutif de la CEE	129–130	25
IX.	Approbation des rapports des organes subsidiaires du Comité (point 7 de l'ordre du jour).....	131	25
X.	Résultats des réunions du Bureau du Comité des transports intérieurs (point 8 de l'ordre du jour).....	132–133	25
XI.	Élection de membres du Bureau pour les sessions du CTI prévues en 2021 et 2022 (point 9 de l'ordre du jour).....	134	26
XII.	Composition du Bureau du CTI pour les sessions prévues en 2021 et 2022 (point 10 de l'ordre du jour).....	135	26
XIII.	Programme de travail pour 2020 (point 11 de l'ordre du jour)	136	26
XIV.	Plan-programme pour 2021 (point 12 de l'ordre du jour)	137	26

XV.	Liste des publications prévues en 2021 (point 13 de l'ordre du jour)	138	27
XVI.	Calendrier des réunions prévues en 2020 (point 14 de l'ordre du jour)	139	27
XVII.	Questions diverses. Dates de la session suivante (point 15 de l'ordre du jour).....	140	27
XVIII.	Adoption de la liste des principales décisions prises par le Comité à sa quatre-vingt-deuxième session (point 16 de l'ordre du jour)	141	27
Annexes			
I.	Des solutions plus efficaces dans les transports intérieurs pour relever les défis climatiques et environnementaux mondiaux : appel commun à l'action		28
II.	Liste des pays ayant adhéré à la Déclaration ministérielle au 28 février 2020.....		30
III.	Règlement intérieur du Comité des transports intérieurs		31

I. Présidence

1. Le Comité des transports intérieurs (CTI ou « le Comité ») a tenu sa quatre-vingt-deuxième session du 25 au 28 février 2020, 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 : Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Israël, Italie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lettonie, Malte, Monténégro, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovénie, Suède, Suisse, Tadjikistan, 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, Botswana, Brésil, Cambodge, Chine, Congo, Égypte, Émirats arabes unis, Ghana, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d'), Iraq, Japon, Kenya, Liban, Madagascar, Maroc, Maurice, Mongolie, Myanmar, Nigéria, Ouganda, Panama, Philippines, République arabe syrienne, République centrafricaine, République de Corée, République démocratique populaire lao, Sénégal, Sri Lanka, Thaïlande, Tonga, Tunisie et Zimbabwe.

4. L'Union européenne était représentée.

5. Des représentants des entités des Nations Unies suivantes ont également participé à la session : Organisation internationale du travail (OIT), Union internationale des télécommunications (UIT), Centre du commerce international (ITC), Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), Groupe de la Banque mondiale, Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et Bureau de la Haute-Représentante des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement (UN-OHRLS). 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 centrale pour la navigation du Rhin, Commission économique eurasiennne, Conseil de coopération régionale, 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), Organisation de Shanghai pour la coopération, Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE).

7. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées : Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO), Fédération européenne des victimes de la route (FEVR), Union européenne des transports fluvio-maritimes (ERTSU), Conseil européen de la sécurité des transports (ETSC), Global New Car Assessment Programme, International Association of Logistics Businesses, Association internationale des ports (AIP), International Coordinating Council on Trans-Eurasian Transportation (CCTT), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), 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 (IRF), Union internationale des transports routiers (IRU), Union internationale des entreprises de transport combiné rail-route (UIRR), Union internationale des chemins de fer (UIC), Iran National Standard Organization/Pars Quality Innovators CO, National Association of Automobile and Urban Passenger Transport Enterprises of the Russian Federation, Partenariat pour des transports

écologiques, à faible émission de carbone (SLoCaT), Union des associations de transport routier dans la région de l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (BSEC-URTA) et Association mondiale de la route (AIPCR).

8. Des représentants des entités universitaires suivantes étaient présents : Consiglio nazionale delle ricerche, International Association of Logistics Businesses, International Center for Transport Diplomacy, Russian University of Transport. étaient aussi présents des représentants des entités suivantes du secteur privé : CAPELEC, CMA-CGM S.A., GITS COM, Hupac Intermodal S.A., Sustainable Communications Inc, Shimano Inc.

9. À l'invitation du secrétariat, des représentants des entités ci-après ont également participé à la session : Chambre de commerce et d'industrie de Serbie, Douanes et facilitation du commerce (ICC) Ukraine, État de Genève – Département des infrastructures – Office cantonal des transports, EuroLAB, Projet EuroMed de soutien aux transports, Banque européenne d'investissement (BEI), Office fédéral des routes, Fédération internationale de l'automobile (FIA), Chambre de commerce extérieur de Bosnie-Herzégovine, ITS Ireland, Jonas Speed, La Plate-Forme Intermodale, Netherlands Vehicle Authority (RDW), Stoneridge Electronics Ltd, Velomotors Group, World Bicycle Industry Association (WBIA).

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

Document(s) : ECE/TRANS/293, Add.1 et Corr.1.

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

IV. Enjeux environnementaux et viabilité des transports intérieurs (point 2 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/2020/1 et ECE/TRANS/2020/2.

11. Conformément aux recommandations du Comité et aux résultats des discussions menées au sein du Bureau, le débat de politique générale de haut niveau était consacré en 2020 aux défis environnementaux à la viabilité des transports intérieurs (on trouvera un rapport concis dans le document ECE/TRANS/294/Add.1, annexe I).

12. Le débat de politique générale de haut niveau a compris trois tables rondes, sur les thèmes suivants :

a) Changements climatiques : le rôle des transports intérieurs durables dans la réduction des émissions et l'adaptation ;

b) Comment les innovations dans les transports peuvent-elles répondre efficacement aux défis environnementaux et climatiques ?

c) La coopération internationale au service des solutions climatiques et environnementales et le rôle du CTI en tant que plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs.

13. À la fin de la réunion, la déclaration ministérielle du CTI intitulée « Des solutions plus efficaces dans les transports intérieurs pour relever les défis climatiques et environnementaux mondiaux : appel commun à une action universelle » (annexe I) a été approuvée par les ministres et les chefs de délégation des Parties contractantes (on trouvera à l'annexe II la liste des pays ayant approuvé la résolution). La déclaration ministérielle est un appel commun à une action universelle visant à faire du transport terrestre durable un outil efficace pour répondre aux défis climatiques et environnementaux mondiaux, dans des termes pertinents vis-à-vis des mandats du Comité. C'est pourquoi elle comprend un constat que le Comité a un rôle important à jouer dans les efforts internationaux visant à trouver des solutions à ces problèmes et invite les principaux acteurs des transports dans le monde à maintenir ou même intensifier leur appui aux travaux que mène le Comité en sa qualité de centre des Nations Unies pour les transports intérieurs, dans l'intérêt de la communauté mondiale. Plus important encore, la déclaration exprime un appel unanime à renforcer

davantage le développement durable des transports mondiaux et à susciter un engagement dans la mise en œuvre, entre autres, de l'Accord de Paris sur les changements climatiques.

14. Le Comité **a accueilli avec satisfaction et approuvé** la Déclaration ministérielle du CTI intitulée « Des solutions plus efficaces dans les transports intérieurs pour relever les défis climatiques et environnementaux mondiaux : appel commun à l'action ». **Il s'est engagé, en sa qualité de plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs, à soutenir** l'appel lancé dans la Déclaration en faveur de l'adoption de solutions de transport durables aux problèmes relatifs au climat et à l'environnement dans le monde, **et a décidé de joindre la Déclaration** en annexe au rapport de sa quatre-vingt-deuxième session (annexe I).

15. Le Comité a en outre **demandé au secrétariat de mener**, en étroite coopération avec le Bureau et avec l'appui des gouvernements intéressés et des principales parties prenantes, **les recherches nécessaires** sur les dispositions des cadres existants et sur les nouveaux domaines de travail à explorer pour promouvoir la coopération entre les autorités des transports aux fins de la lutte contre les effets des situations d'urgence internationales telles que les épidémies et les pandémies, **et de présenter les fruits de ces recherches** au Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) pour qu'il examine la suite à donner à cette question et l'inclue dans son programme de travail.

V. Réunion sur la mise en œuvre de la stratégie du CTI, réservée aux représentants des États avec la participation des présidents des organes subsidiaires du Comité (point 3 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/2020/R.1 (distribution restreinte) ;
Document informel n° 1 et ECE/TRANS/2020/R.2
(distribution restreinte).

16. Le Comité **s'est félicité** de l'organisation de la dixième Réunion réservée aux représentants de gouvernements avec la participation des présidents de ses organes subsidiaires, réunion limitée à la participation des gouvernements, qui portait sur la mise en œuvre de la Stratégie du Comité à l'horizon 2030. **Il a décidé** que le débat serait résumé dans une note du Président qui, après approbation par les participants à la session restreinte, serait jointe en annexe à son rapport.

17. Conformément aux décisions prises à sa quatre-vingt-unième session, le Comité a **examiné** le projet révisé de Règlement intérieur du CTI (ECE/TRANS/2020/R.1) et a **décidé de l'adopter** moyennant les considérations suivantes : a) l'adoption s'entend sous réserve de l'approbation par le Conseil économique et social après examen ; b) la présence d'un tiers des États membres de la CEE est requise pour la prise de toute décision ; c) le Comité a demandé au secrétariat de faire figurer ce critère sur la prise de décisions dans le projet de Règlement intérieur ; d) il a demandé au secrétariat d'annexer le Règlement intérieur au rapport du Comité (annexe III).

18. Le Comité **a décidé** que ceux de ses Groupes de travail qui avaient adopté leur propre Règlement intérieur pouvaient continuer à l'appliquer. De plus, le Comité **a invité ceux de ses Groupes de travail qui n'avaient pas adopté leur propre Règlement intérieur à l'informer**, à sa quatre-vingt-troisième session, en février 2021, de leurs intentions s'agissant de l'harmonisation de leur Règlement intérieur avec celui du Comité ou des raisons impérieuses pouvant justifier qu'ils appliquent celui de la CEE ou qu'ils établissent leur propre Règlement intérieur.

19. En outre, le Comité **s'est félicité** des activités actuellement menées par ses Groupes de travail pour mettre leurs travaux en concordance avec sa stratégie, en réponse à la demande qu'il avait adressée dans ce sens à ses organes subsidiaires (ECE/TRANS/288, par. 15 a) et c)), et **il a décidé de demander au secrétariat d'établir, en étroite coopération avec les Groupes de travail et en consultation avec le Bureau, un rapport** sur la concordance des activités des Groupes de travail et sur d'éventuelles activités futures, pour examen à sa quatre-vingt-troisième session.

20. Dans l'optique d'aider ses organes subsidiaires à gagner encore en efficacité, le Comité les a **invités** à rationaliser davantage leurs travaux, en traitant en priorité les points de l'ordre du jour qui engagent à l'action, qui présentent un grand intérêt et ont des effets importants sur d'autres points.

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

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

Document(s) : ECE/TRANS/2020/3.

21. Le Comité a **pris note** du document ECE/TRANS/2020/3 sur l'état, en décembre 2019, 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.

22. À l'issue des débats, le Comité a **souligné l'urgence qu'il y avait 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, et a **invité** les pays qui ne l'avaient pas encore fait à y adhérer.

B. Mise en œuvre des conventions et accords internationaux des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs (déclarations des représentants)

23. Les représentants des États Membres des Nations Unies qui sont parties contractantes aux conventions et accords des Nations unies relatifs aux transports intérieurs ont eu l'occasion de faire part de l'expérience acquise aux niveaux national et régional, et notamment des difficultés rencontrées et des contraintes locales, dans la mise en œuvre des conventions auxquelles leurs pays ont adhéré. Le Comité a **été informé** par un représentant du Ministère du développement des infrastructures des Émirats arabes unis de l'expérience acquise par son pays au niveau national et régional dans l'élaboration et la mise en œuvre de sa stratégie nationale de mobilité intelligente.

24. Le Comité, conscient que l'amélioration de la mise en œuvre à l'échelle mondiale est un élément essentiel de sa stratégie et de sa vision d'avenir à l'horizon 2030, **s'est félicité** des déclarations des États Membres des Nations Unies et des parties contractantes aux conventions et accords sur les transports intérieurs concernant leurs expériences nationales et régionales dans la mise en œuvre des conventions auxquelles ils ont adhéré, y compris les difficultés rencontrées et les besoins particuliers.

25. Estimant qu'un renforcement de la mise en œuvre sur le plan mondial est un élément central de la stratégie du CTI et de son projet jusqu'en 2030, le Comité a **demandé au secrétariat d'élaborer un rapport de situation détaillé** sur les principaux enjeux et les tendances les plus marquées en ce qui concerne la mise en œuvre des conventions des Nations Unies relatives aux transports intérieurs qui relèvent de sa compétence à l'échelle mondiale, pour examen à sa quatre-vingt-troisième session, en 2021.

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

26. Les représentants des États Membres des Nations Unies qui sont parties contractantes aux conventions et accords des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs ont eu l'occasion de faire part des défis et nouvelles tendances rencontrés dans leurs régions dans le domaine des transports intérieurs. Le Comité **a été informé** par le Secrétaire général de l'Organisation de Shanghai pour la coopération des défis communs et des nouvelles tendances en matière de transport intérieur dans les pays membres de cette organisation et dans l'ensemble de leur région.

27. Le Comité **a accueilli avec satisfaction** les déclarations des États Membres des Nations Unies et Parties contractantes aux conventions et accords relatifs aux transports intérieurs sur les difficultés rencontrées et les nouvelles tendances qui se font jour dans leurs régions dans le domaine des transports intérieurs. En sa qualité de plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs durables, le Comité **a demandé au secrétariat et à ses organes subsidiaires** d'intégrer ces informations dans leurs travaux, afin de les rendre plus utiles et plus efficaces à l'échelle mondiale.

D. Systèmes de transport intelligents

Document(s) : ECE/TRANS/2020/4.

28. Le Comité **a été informé** par le secrétariat de l'état d'avancement de l'application de la Feuille de route pour les systèmes de transport intelligents adoptée à sa soixante-quatorzième session (ECE/TRANS/2020/4). En outre, le comité **a été informé** des activités du groupe de travail informel sur les systèmes de transport intelligents qui a adopté un mandat révisé en juin 2019.

29. M. C. Pfauvadel (France), Président de la Réunion commune RID/ADR/ADN, M. S. Turf (Belgique), Président du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3), M^{me} L. Iorio (Italie), Présidente du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) et M. A. Erario (Italie), Président du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), **ont informé** le Comité des résultats obtenus par leurs groupes de travail respectifs dans le domaine des systèmes de transport intelligents.

30. Le Comité **a pris note** de l'état d'avancement du plan d'action pour les systèmes de transport intelligents qui avait été établi à sa soixante-quatorzième session et **a appelé de ses vœux** la poursuite : des activités du SC.1 dans le domaine des infrastructures routières intelligentes ; des travaux du SC.3 sur les transports par voie navigable intelligents, les services d'information fluviale et les technologies innovantes dans le cadre du Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables (SIGNI) adopté récemment ; des travaux du WP.1 sur le déploiement en toute sécurité de véhicules automatisés dans la circulation ; des travaux du WP.15 sur l'utilisation de la télématique pour le transport des marchandises dangereuses ; des travaux du WP.29 sur l'adoption du document-cadre sur la sûreté des véhicules automatisés ; des travaux du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (WP.29/GRVA) sur la réglementation des véhicules autonomes/automatisés et connectés (y compris la cybersécurité) ; et des travaux du 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. Le Comité a invité le WP.1 et le WP.29 à poursuivre leur étroite coopération pour faciliter le déploiement en toute sécurité des véhicules automatisés.

31. Le Comité **a pris note avec satisfaction** du fait que le plan d'action pour les systèmes de transport intelligents (STI) 2011-2020, qui viendrait à son terme en 2020, avait favorisé les activités relatives aux STI en lien avec les infrastructures et tous les modes de transport, et avait contribué à la mise en œuvre d'une approche intégrée dans ce domaine.

32. Sur la base de ce constat et compte tenu des grandes tendances mondiales, des évolutions technologiques et de la transformation que vivent actuellement le Comité et ses groupes de travail, celui-ci a **décidé** qu'il conviendrait d'établir un plan d'action actualisé et a donc **demandé au secrétariat de l'élaborer, en étroite coopération avec les groupes de travail et les organes subsidiaires concernés**, en vue de son examen et adoption à sa quatre-vingt-troisième session, sous réserve que des ressources soient disponibles.

E. Environnement, changements climatiques et transports

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

Document(s) : ECE/TRANS/2020/5.

33. Le Comité a été **informé** de l'état d'avancement de la réalisation des objectifs de développement durable, notamment en ce qui concerne son rôle de suivi des objectifs, cibles et indicateurs liés aux transports. Le Comité contribue directement à ces deux processus par ses travaux de réglementation, d'analyse, de renforcement des capacités et de concertation sur les politiques, étayés par des statistiques (ECE/TRANS/2020/5). Le Comité a **réaffirmé son souhait de renforcer sa contribution** au suivi et à la réalisation des objectifs du Programme 2030, de l'Accord de Paris, du Nouveau Programme pour les villes, du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral et de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020) qui concernent les transports, et a **prié** ses organes subsidiaires d'œuvrer eux aussi dans ce sens.

2. Action du Comité des transports intérieurs dans le domaine des changements climatiques et de l'Accord de Paris : mesures de décarbonisation et d'adaptation nécessaires

Document(s) : Document informel n° 2.

34. Dans le cadre de son examen des activités de soutien aux États menées pour atténuer les effets négatifs des transports sur l'environnement (document informel n° 2), le Comité a **reçu des informations** sur l'utilisation de l'outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS)¹. ForFITS est un instrument de modélisation et d'évaluation des émissions de CO₂ dues principalement au secteur des transports intérieurs, comprenant un convertisseur relatif aux politiques des transports qui est destiné à faciliter l'atténuation des effets des changements climatiques.

35. Le Comité a **salué** les efforts visant à poursuivre la mise au point et le déploiement des futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS) et a souligné leur importance dans la mise en œuvre de la Déclaration du CTI de 2020 ; a **encouragé ses membres** à appuyer l'utilisation de cet outil dans la période de l'après-COP25 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 et nouer des partenariats afin que le développement de ForFITS se poursuive et que cet outil soit plus largement utilisé.

36. Le secrétariat a présenté le rapport 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. Ce rapport est le résultat des travaux menés par le Groupe d'experts au cours de son mandat 2015-19. Il contient les résultats des délibérations du groupe sur les principaux réseaux et nœuds de la région de la CEE, les changements climatiques observés et, surtout, les projections futures des impacts potentiels des changements climatiques sur ces réseaux et nœuds, basées sur l'analyse de plusieurs indices climatiques. Les projections ont été géocodées et sont présentées sur des cartes fournies dans le rapport ainsi que disponibles dans le système d'information géographique (SIG) de la CEE, qui a également été brièvement présenté au Comité. En outre, le rapport décrit également l'expérience acquise par certains pays, sous la forme d'études de cas rendant

¹ Élaboré par la CEE à l'aide d'un financement du Compte de l'ONU pour le développement.

compte d'une série d'actions entreprises par les pays pour analyser les répercussions des changements climatiques sur le matériel et les opérations de transport. Enfin, le rapport énonce une série d'enseignements tirés et de recommandations pour les actions futures, tant au niveau national qu'international, visant à améliorer la résilience climatique des systèmes de transport. Entre autres, il a été recommandé de géocoder tous les réseaux d'infrastructure, qu'il s'agisse des routes E (conformément à l'accord AGR), des lignes ferroviaires E (conformément à l'accord AGC) ou des voies navigables E (conformément à l'accord AGN), ainsi que des installations et des équipements énumérés dans l'accord AGTC. Il a également été recommandé de poursuivre ce travail important.

37. Le Comité **s'est félicité** des résultats finals des travaux analytiques 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.

3. Atténuation des effets nocifs des transports intérieurs pour l'environnement

38. Le Comité **a été informé** de l'état d'avancement des travaux sur les transports verts menés dans la division, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre de la stratégie du Comité. Le Comité **a salué** les progrès réalisés dans l'ensemble de la Division aux fins du transport durable, en particulier dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie du CTI, et **a prié** le secrétariat d'élaborer une étude sur le transport durable pour présentation à sa quatre-vingt-cinquième session. Le Comité **a demandé** au secrétariat de coopérer avec le Comité des politiques de l'environnement sur les questions de transport vert et que l'étude soit communiquée au Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports et au Bureau du Comité. Il **a également demandé** que les résultats des travaux du projet sur le covoiturage et le partage de véhicules soient communiqués au SC.1.

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

39. Le Comité **a été informé** par M. R. Thaler, Président du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), des travaux menés dans le cadre du Programme. Le Comité **a pris note avec satisfaction** des résultats prometteurs obtenus dans le cadre du PPE-TSE, qui réunit les ministères nationaux des transports, de la santé et de l'environnement de la région paneuropéenne, des organisations internationales et des ONG, dans le but de promouvoir une mobilité respectueuse de l'environnement et favorable à la santé dans toute l'Europe, et **a exprimé** son soutien actif à la CEE, à l'OMS, au PPE-TSE et aux mécanismes d'exécution de celui-ci, notamment les partenariats qu'il a noués.

40. Le Comité **s'est félicité** que l'Autriche ait proposé d'accueillir la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, qui se tiendra à Vienne les 26 et 27 novembre 2020, sous l'égide de la CEE, de l'OMS et du PPE-TSE, et où sera adoptée la déclaration ministérielle de Vienne et, en particulier, le tout premier plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme.

41. Le Comité **a déclaré** qu'il continuerait d'apporter son appui aux préparatifs et documents de la cinquième Réunion de haut niveau, en particulier la mise au point définitive de la fiche d'information intitulée « Défis, opportunités et ambition », le premier plan directeur pour la promotion du cyclisme, les recommandations de politique générale pour l'écoconduite, les conclusions et recommandations figurant dans le manuel pour les transports durables et la planification urbaine, une troisième étude sur les emplois verts dans les transports et une étude sur la mobilité gérée.

42. Le Comité **a demandé** au Comité de l'urbanisme, du logement et de l'aménagement du territoire d'examiner comment promouvoir au mieux les activités et les résultats du PPE-TSE relatifs aux transports urbains durables, tels qu'ils sont définis dans le projet de décision 40 que le Forum des maires des villes de la CEE devrait adopter en 2021. Il **a demandé** que le secrétariat demande au secrétariat du Comité de l'urbanisme, du logement et de l'aménagement du territoire de rechercher des synergies dans le domaine des transports et de l'aménagement du territoire dans les villes, en tenant compte des effets des mesures de planification urbaine et de l'aménagement du territoire au plan régional sur l'évolution de la demande de transport.

43. Le Comité **a invité** ses membres à participer activement à la cinquième Réunion de haut niveau et à assurer une participation de haut niveau de ministres et d'autres éminents représentants, et **a encouragé** ses membres à désigner des points de contact nationaux du PPE-TSE issus du secteur des transports et à en informer le secrétariat.

F. Sûreté des transports intérieurs

44. Le Comité **a été informé** des résultats d'un atelier sur le renforcement de la sûreté des itinéraires de fret terrestre, organisé conjointement avec l'OSCE et le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports, qui s'est tenu les 3 et 4 septembre 2019. Le Comité a demandé au secrétariat de maintenir la tradition d'organiser chaque année des forums de discussion de la CEE sur la sûreté des transports intérieurs, consacrés à des sujets choisis.

G. Travaux analytiques dans le domaine des transports

Documents : Documents informels n^{os} 3 et 4 ;
ECE/TRANS/2020/6.

45. M. P. De Wildt, Président du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), a informé le Comité des activités d'analyse que celui-ci avait menées. Il a rappelé que le WP.5 a pour rôle de servir de laboratoire d'idées pour le Comité en conduisant des réflexions de politique générale sur des thèmes de nature horizontale qui intéressent les États membres de la CEE, le Comité et ses organes subsidiaires. Dans ce contexte, il a informé le Comité de l'état d'avancement ou de la réalisation d'importants travaux analytiques, notamment :

- Principaux enseignements et recommandations découlant 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 (ECE/TRANS/WP.5/2019/3) ;
- État d'avancement de la mise en place de l'Observatoire des infrastructures de transport, dirigé par la CEE ;
- État d'avancement de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport ;
- État d'avancement de l'élaboration du plan directeur paneuropéen pour le cyclisme du PPE-TSE ;
- La mobilité en tant que service (document informel n° 3) ;
- Travaux du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe et de ses groupes de travail visant à aider les États membres à atteindre les objectifs de développement durable liés aux transports intérieurs (ECE/TRANS/WP.5/2019/5) ;
- Projet relatif aux indicateurs de la connectivité durable des transports intérieurs (SITCIN) (Document informel n° 4) ;
- Manuel présentant les bonnes pratiques et des études de cas dans le domaine de la mobilité urbaine durable et de l'aménagement du territoire.

46. Le président du WP.5 a en outre informé le Comité que le Groupe de travail examinait son rôle dans le soutien à la mise en œuvre opérationnelle des liaisons de transport Europe-Asie et d'autres corridors et qu'il était en train de consulter ses groupes de travail apparentés, en particulier les SC.1, SC.2 et WP.24 sur les meilleurs moyens de soutenir les États membres dans ce travail important.

47. Enfin, il a informé le Comité que le WP.5 avait approuvé son programme de travail à long terme et son programme de travail 2020-2021 (ECE/TRANS/WP.5/66 annexe II), qui avaient été alignés sur les priorités de la stratégie du CTI à l'horizon 2030.

48. Conformément à la recommandation figurant dans le rapport 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, le Président du WP.5 a présenté au Comité le mandat et les attributions du Groupe d'experts chargé d'évaluer les effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et l'adaptation à ces changements (ECE/TRANS/2020/6). Le rôle du nouveau groupe de travail serait de poursuivre et d'approfondir l'analyse des impacts des changements climatiques sur les systèmes de transport. Le Comité **a approuvé** la création du Groupe d'experts chargé d'évaluer les effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et l'adaptation à ces changements et **a approuvé** son mandat tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/2020/6, **tout en notant** que les langues de travail du Groupe d'experts seront l'anglais, le français et le russe.

49. Le Comité **a pris note** des progrès réalisés par le Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport, **a demandé** au secrétariat d'étudier la possibilité d'élaborer une version simplifiée du questionnaire correspondant² afin d'augmenter le taux de réponse et **a invité** les pays à fournir, s'ils ne l'ont pas encore fait, les données et informations nécessaires sur la construction des infrastructures, comme l'a demandé le Groupe, afin d'aider celui-ci à élaborer un rapport reposant sur un grand volume de données.

50. Le Comité **a pris note** des progrès réalisés dans la mise en place d'un observatoire international des infrastructures de transport dirigé par la CEE et **a encouragé** les pays à fournir au secrétariat des données de fichiers de formes, notamment pour les infrastructures de transport et leur utilisation, à intégrer dans l'observatoire.

51. Le Comité **a pris note** du projet en cours sur l'élaboration d'indicateurs de la connectivité durable des transports intérieurs (SITCIN), financé par le Compte de l'ONU pour le développement, et de la valeur ajoutée que ce projet peut apporter aux pays souhaitant évaluer leur degré de connectivité économique en termes d'efficacité des systèmes de transport intérieur. Le Comité a encouragé le secrétariat à lui faire rapport sur les réalisations du projet à sa quatre-vingt-troisième session, en 2021.

52. Le Comité **a demandé** au WP.5 de poursuivre, en étroite coopération avec le WP.24, ses travaux sur la mise en œuvre opérationnelle des liaisons de transport Europe-Asie et d'autres corridors, et **a prié** les deux groupes de travail de lui présenter leurs propositions communes, par l'intermédiaire du Bureau à sa quatre-vingt-troisième session, en 2021.

H. Sécurité routière

Document(s) : ECE/TRANS/2020/7, ECE/TRANS/2020/8 ;
Document informel n° 5 ;
ECE/TRANS/2020/9 ;
Document informel n° 6 ;
ECE/TRANS/2020/10, ECE/TRANS/2020/11, ECE/TRANS/2020/12.

53. M^{me} 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. Les informations communiquées portaient notamment sur les véhicules automatisés, les permis de conduire internationaux, les usagers de la route vulnérables, les politiques publiques relatives aux deux-roues motorisés, la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1), et la sécurité routière et les objectifs de développement durable.

² Le questionnaire simplifié supplémentaire établi par le secrétariat, qui permet aux États de fournir des données sur les coûts d'infrastructure par projet, au lieu d'un ensemble de données complet, est disponible ici : https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp5/questionnaires/BENCHMARKING_QUESTIONNAIRE.zip.

54. Le Comité **s'est félicité** de l'initiative du WP.1 relative à la nécessité d'établir un nouvel instrument juridique sur l'utilisation des véhicules automatisés dans la circulation routière ; **a décidé** de ne pas approuver à ce stade la création d'un nouveau groupe d'experts sur la base du mandat figurant dans le document ECE/TRANS/2020/7 ; **a demandé** au WP.1, **de réexaminer** le mandat proposé, en particulier les paragraphes 10 à 12, en étroite coopération avec tous les groupes de travail concernés, en particulier le WP.29 et le SC.1, éventuellement au moyen de consultations écrites. Afin d'accélérer les procédures de création du groupe d'experts, le Comité **a autorisé** son Bureau à examiner et à approuver la demande de création du nouveau groupe d'experts et à entériner son mandat, lorsqu'il serait soumis à nouveau après adoption par le WP.1 pour approbation par le Bureau. Le Bureau du Comité décidera des mesures supplémentaires à prendre pour faire avancer la mise en place du groupe d'experts sur la base de son mandat.

55. Le Comité **a également été informé** des travaux et des réalisations du Groupe d'experts de la signalisation routière (GERSS) qui a achevé son mandat (dans le domaine de la signalisation routière de la Convention de 1968 sur la signalisation routière) en juin 2019 en soumettant son rapport final (ECE/TRANS/WP.1/2019/4) et un ensemble de propositions d'amendement détaillées (ECE/TRANS/WP.1/2019/5). Le Comité **a approuvé** la prolongation du mandat du Groupe d'experts de la signalisation routière jusqu'au 31 décembre 2020, afin de permettre au Groupe d'achever les travaux sur la signalisation routière qui pourrait à l'avenir être incorporée dans la Convention de 1968 sur la signalisation routière. Le Comité **a été informé** de l'état d'avancement de l'élaboration d'une version électronique de la Convention de 1968 sur la signalisation routière (e-CoRSS).

56. Le Comité **a pris note** des progrès réalisés dans l'exécution du Plan d'action de la CEE pour la sécurité routière, qui allait s'achever en 2020 ; **a exprimé** son appui aux activités menées par le secrétariat dans le domaine de la sécurité routière, en particulier pour les pays qui n'en bénéficient pas encore pleinement, en Afrique, en Amérique latine et en Asie du Sud-Est ; et **a donné des orientations** sur l'élaboration d'une version révisée du Plan d'action, dans la mesure où le Plan d'action actuel, ainsi que la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière, arrivaient tous deux à leur terme.

57. Conformément à la stratégie du Comité à l'horizon 2030 et dans le but de renforcer sa contribution à l'action mondiale visant à faire face à la crise de la sécurité routière, le Comité **a pris connaissance** du Projet de recommandations du Comité des transports intérieurs concernant l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière (ECE/TRANS/2020/9). Le Comité **s'est à nouveau 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. Le Comité a salué les contributions et l'appui apportés par son Bureau, ses groupes de travail et ses comités administratifs pour l'élaboration du projet de recommandations du Comité des transports intérieurs concernant l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière, qui a été établi sur la base des données d'expérience communiquées par les États membres de la CEE et le secteur de la sécurité maritime/aérienne. Il **a noté** que les recommandations du Comité des transports intérieurs concernant l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière devraient jouer un rôle clef de soutien à l'intégration progressive de la doctrine du « système sûr » dans les politiques nationales de sécurité routière. À la lumière des résultats de la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, le Comité **a invité** les États membres intéressés à envoyer leurs observations sur ce document au secrétariat jusqu'au 31 mars 2020. Il a décidé que, s'il n'y avait pas d'amendements ou de modifications, il adopterait ce document à partir du 1^{er} avril 2020³. Le Comité a décidé que s'il y avait des propositions d'amendements ou de modifications, il demanderait à son Bureau d'approuver le document en son nom à sa session de juin 2020. **Notant** qu'il était impératif de veiller à ce que les Recommandations du CTI prennent en compte les évolutions futures qui pourraient modifier les concepts sous-jacents et l'optique des Recommandations, ainsi que la dynamique et les résultats des principales initiatives mondiales, comme la troisième

³ Note du secrétariat : Aucune observation n'ayant été reçue des États membres au 31 mars 2020, le document ECE/TRANS/2020/9 est considéré comme adopté par le CTI.

Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière (19 et 20 février 2020, Stockholm), le Comité **a décidé** que les Recommandations devraient être revues et mises à jour tous les trois ans, si nécessaire et selon les besoins, et a demandé à tous ses organes subsidiaires concernés de soutenir ce travail.

58. Le Comité **a salué et approuvé** le document exposant les principes et les grandes lignes de l'Évaluation du système de sécurité routière (ECE/TRANS/2020/10), qui est un outil conçu pour accroître la capacité pratique de l'administration d'un pays à recenser systématiquement et efficacement les lacunes du système national de sécurité routière conformément à la doctrine du système sûr. Il **a demandé** au secrétariat de veiller à ce que les évaluations du système national de sécurité routière soient mises à jour de façon à rester pleinement conformes aux Recommandations du CTI. Ces évaluations reposent sur une analyse globale de l'existence et du fonctionnement du système de sécurité routière d'un pays, prenant en compte les institutions, la législation, l'application des lois, l'éducation, les politiques, les infrastructures et les liens avec le soutien réglementaire international (conventions des Nations Unies sur la sécurité routière).

59. 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/2020/11). Le Comité **a remercié** l'Envoyé spécial d'avoir dirigé les activités en la matière, **s'est félicité** de l'hébergement par le secrétariat de la CEE du secrétariat de l'Envoyé spécial depuis 2015, et **a invité** le Secrétaire général de l'ONU **à examiner favorablement** une demande des États Membres visant à maintenir le poste d'Envoyé spécial pour la sécurité routière jusqu'en 2030 pour que cette question continue de recevoir toute l'attention voulue.

60. Le Comité **a noté avec satisfaction** la mise en service du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière et le succès du lancement du premier appel à propositions officiel, ainsi que les progrès réalisés dans la mise en place du secrétariat du Fonds, qui est hébergé par la CEE. Le Comité **a remercié** la Suède de sa contribution en tant que représentante de la région de la CEE auprès du Conseil consultatif du Fonds et **a invité les États membres à faire connaître**, par l'intermédiaire de la Suède, les avis et les priorités de la région concernant l'orientation future du Fonds.

61. En outre, le Comité **affirmé avec force** son soutien à l'action menée par le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière aux échelles régionale et mondiale, et **a souligné** que celui-ci jouait un rôle unique par sa contribution tangible et durable à la réalisation des objectifs mondiaux relatifs à la sécurité routière. Il **a salué** l'hébergement du secrétariat du Fonds par la CEE et **a encouragé** ses États membres à envisager d'apporter une contribution financière au Fonds et à coopérer davantage à la réalisation de sa mission. Le Comité **a remercié** la Suède d'avoir organisé avec succès la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière.

I. Harmonisation des Règlements concernant les véhicules

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/2018/2/Rev.2 et ECE/TRANS/2020/13.

62. 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 (GRBP, GRE, GRPE, GRVA, GRSG et GRSP⁴), le Comité d'administration de l'Accord de 1958, le Comité d'administration de l'Accord de 1997 et le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (ECE/TRANS/2020/13).

⁴ Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE), Groupe de travail du bruit et des pneumatiques (GRBP), Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE), Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG), Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP), Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA).

63. Le Comité a approuvé les activités énumérées dans le document ECE/TRANS/2020/13. Il a aussi approuvé l'établissement par le WP.29 du document-cadre sur les véhicules automatisés/autonomes et son application par le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) à titre principal. Le Comité **a pris note avec regret** de la réduction à seulement trois jours de la durée de la 179^e session du WP.29 en raison de la crise financière.

64. 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.29/2019/1/Rev.2, qui présente en détail les domaines d'activité des uns et des autres.

65. Le Comité **a noté** que plus de 40 groupes de travail informels avaient œuvré en 2019 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 139 amendements, les 152 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.

66. 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).

67. Le Comité **a été informé** que les mesures de simplification des règlements relatifs à l'éclairage, prenant la forme de trois nouveaux Règlements ONU sur les dispositifs de signalisation lumineuse, les dispositifs d'éclairage de la route et les dispositifs rétro réfléchissants, qui couvrent les prescriptions de 21 Règlements ONU existants, étaient entrées en vigueur le 15 novembre 2019. À la même date, le nouveau Règlement ONU sur le Système d'information sur l'angle mort pour la détection des vélos est également entré en vigueur. Le nouveau Règlement ONU sur les systèmes actifs de freinage d'urgence pour les véhicules M₁ (voitures) et N₁ (camionnettes), qui est le premier Règlement élaboré par le nouveau Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés, est entré en vigueur le 22 janvier 2020.

68. Le Comité **a noté** que la troisième révision de l'Accord de 1997 était entrée en vigueur le 13 novembre 2019. Cette modification aura non seulement pour effet de préciser les dispositions en ajoutant de nouvelles définitions, mais prévoit également un niveau de qualité accru sur la base des exigences du nouvel appendice 3 sur la conformité du processus de contrôle technique périodique.

69. Le Comité **a noté** que le Comité exécutif de l'Accord de 1998 avait établi cinq amendements aux Règlements techniques mondiaux n° 2 (Méthode de mesure applicable aux motocycles équipés d'un moteur à allumage commandé ou d'un moteur à allumage par compression en ce qui concerne les émissions de gaz polluants, les émissions de CO₂ et la consommation de carburant), n° 15 (Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les véhicules légers) et n° 19 (Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers).

70. Le Comité **a été informé** de l'état d'avancement de la mise en service, à l'aide de ressources extrabudgétaires, de la base de données DETA⁵ comme suite à l'entrée en vigueur de la Révision 3 de l'Accord de 1958. Le Comité **a réaffirmé** son appui à l'hébergement de la base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA) par la CEE, à la suite de l'entrée en vigueur de la troisième version révisée de l'Accord de 1958, **a pris note** des informations concernant cet hébergement et **a réaffirmé** son soutien à la demande de financement de la DETA par le budget ordinaire de l'ONU.

J. Transport des marchandises dangereuses

Document(s) : Document informel n° 7 ;
ST/SG/AC.10/C.3/110, ST/SG/AC.10/C.4/74 ;
ECE/TRANS/ADR/CONF/2019/2 ;

⁵ Base de données pour l'échange d'informations concernant les homologations de type (DETA).

C.N.233.2019.TREATIES-XI.B.14 ;
 ECE/TRANS/WP.15/246, ECE/TRANS/WP.15/248,
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/154 et Add.1,
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/156 et [Add.1-2],
 ECE/TRANS/WP.15/AC.2/72, ECE/ADN/51.

71. M^{me} 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.

72. Le Comité **a noté** que le Conseil économique et social avait adopté, le 6 juin 2019, la résolution 2019/7 sur les travaux du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (voir document informel no 7) et que le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15), la Réunion commune RID/ADR/ADN et le Comité de sécurité de l'ADN⁶ avaient déjà pris ou étaient en train de prendre des mesures conformément aux prescriptions des paragraphes 3, 4, 5 et 6 de la section A de la résolution. Le Comité **a aussi noté** que, conformément au paragraphe 2 de la section A et au paragraphe 3 de la section B, le secrétariat avait déjà publié la vingt et unième édition révisée des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses (Règlement type) (en anglais, français et russe), la septième édition révisée du Manuel d'épreuves et de critères (en anglais et français) et la huitième édition révisée du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) (en anglais, chinois, français et russe). Ces documents devraient prochainement être disponibles dans d'autres langues.

73. Le Comité **a noté** que le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social s'était réuni du 1^{er} au 5 juillet 2019 (voir le rapport [ST/SG/AC.10/C.3/110](#)) et à nouveau du 4 au 10 décembre 2019. Le Sous-Comité d'experts du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques s'était réuni du 8 au 10 juillet 2019 (voir le rapport [ST/SG/AC.10/C.4/74](#)) et à nouveau du 11 au 13 décembre 2019.

74. Le Comité **a noté avec satisfaction** que l'Ouzbékistan avait adhéré à l'ADR le 24 janvier 2020 et que le nombre de Parties contractantes à l'ADR était passé à 52. Il **a aussi noté** que le Protocole modifiant les articles 1 a), 14 1) et 14 3) b) de l'ADR, qui avait été 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 **s'est déclaré préoccupé** par le fait que le Protocole portant modification des articles 1^{er} 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, ne soit pas encore entré en vigueur, car toutes les Parties contractantes à l'ADR n'y avaient pas adhéré. Il a cependant **noté avec satisfaction** que Malte avait ratifié ce Protocole le 18 novembre 2019 et l'Ouzbékistan le 24 janvier 2020. Le Comité **a prié instamment** les Parties contractantes qui ne l'avaient pas encore fait (Azerbaïdjan, Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Islande, Kazakhstan, Macédoine du Nord, Monténégro, Maroc, Nigéria, Saint-Marin et Tadjikistan) de prendre les dispositions nécessaires pour que le Protocole puisse entrer en vigueur ; et **a à 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.

75. Le Comité **s'est félicité** de l'adoption par les Parties contractantes à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route d'un Protocole portant modification du titre de l'Accord, qui ne comportera plus l'adjectif « européen », notant que le changement entrerait en vigueur le 1^{er} janvier 2021. Comme suite à cette modification, le Comité **a encouragé** tous les États Membres de l'ONU à

⁶ Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) ; Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) ; Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN).

adhérer à l'ADR et à appliquer pleinement ses dispositions, compte tenu de la résolution 72/271 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, adoptée par l'Assemblée générale le 12 avril 2018, qui réaffirme le rôle majeur de l'ADR en tant qu'instrument faisant partie des principaux instruments juridiques des Nations Unies contribuant à la sécurité routière.

76. Le Comité **a noté** que le WP.15 avait entériné les amendements communs au RID, à l'ADR et à l'ADN adoptés par la Réunion commune RID/ADR/ADN (WP.15/AC.1) au cours de l'exercice biennal, avait adopté les amendements spécifiques à l'ADR, concernant par exemple la construction et l'équipement de véhicules pour le transport de marchandises dangereuses et avait prié le secrétariat d'établir une liste récapitulative de tous les amendements qui avaient été adoptés en vue de leur entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2017, de façon qu'ils puissent faire l'objet d'une proposition officielle, conformément à la procédure visée à l'article 14 de l'ADR. Tous ces amendements devraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

77. Le Comité **a approuvé** la demande du WP.15 visant à ce que le texte de synthèse de l'ADR intégrant les amendements entrant en vigueur au 1^{er} janvier 2021 soit publié en anglais, français et russe par le secrétariat suffisamment tôt pour permettre sa mise en œuvre effective avant l'entrée en vigueur des amendements en question.

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

79. 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) avait tenu sa trente-cinquième session du 26 au 30 août 2019. Le Comité **a aussi noté** que le Comité de sécurité de l'ADN avait adopté un ensemble important de nouvelles dispositions relatives au transport des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, et s'était réuni de nouveau du 27 au 31 janvier 2020 (voir ordre du jour ECE/TRANS/WP.15/AC.2/73).

80. Le Comité de gestion de l'ADN s'est réuni le 31 janvier 2020 (voir ordre du jour ECE/ADN/52 et Add.1), essentiellement pour adopter tous les projets d'amendements établis par le Comité de sécurité en 2019 et janvier 2020, c'est-à-dire la série d'amendements devant entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2021 et qui permettraient d'harmoniser l'ADN avec l'ADR et le RID.

K. 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/2020/14, ECE/TRANS/WP.30/2019/9 et Corr.1, ECE/TRANS/WP.30/2019/7/Rev.1, ECE/TRANS/WP.30/2019/8, ECE/TRANS/WP.30/2019/8/Corr.1 (anglais uniquement).

81. Le Comité **a été informé** des principaux résultats des 151^e, 152^e et 153^e sessions du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) (ECE/TRANS/WP.30/302, ECE/TRANS/WP.30/304 et ECE/TRANS/WP.30/306) et **a pris note** des activités menées par le Comité de gestion TIR (AC.2) en 2019, dont l'adoption des amendements (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/141, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/143 et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/145) reproduits dans le document ECE/TRANS/2020/14.

82. Le Comité **s'est félicité** des discussions engagées à l'AC.2 sur le cadre juridique du système eTIR, qui avaient permis de s'accorder sur un texte final, lequel **avait été adopté à la session de février 2020 de l'AC.2**.

83. Le Comité **a exprimé son appui** à la poursuite de la mise en œuvre du projet eTIR et, à cette fin :

a) **A décidé de prolonger** le mandat du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1) jusqu'en 2020, année pendant laquelle il deviendra un groupe d'experts officiel ;

b) **A prié instamment**, une fois encore, les Parties contractantes et les autres parties intéressées d'obtenir les fonds nécessaires à la mise en œuvre du projet eTIR ;

c) **A exhorté** les Parties contractantes à ne soulever aucune objection concernant les propositions relatives à la nouvelle annexe 11 à la Convention TIR, qui introduit des dispositions relatives à l'informatisation du régime TIR dans le texte de la Convention ; et

d) **A demandé** au secrétariat de poursuivre la mise en œuvre des applications pilotes du système international eTIR sur la base des spécifications techniques eTIR, en coopération avec les États membres qui ont manifesté leur intérêt et avec l'Union internationale des transports routiers (IRU).

84. Parallèlement, le Comité **a accepté de créer** le Groupe d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1) et a approuvé son mandat. Le Groupe d'experts devra se réunir au moins deux fois en 2020 et au moins deux fois en 2021 avant de conclure ses travaux par son rapport final, qui sera soumis au WP.30 à sa session de février 2022.

85. Le Comité **a pris note** des problèmes qui continuent de se poser dans le cadre de l'application de la Convention dans la République du Bélarus, où les transporteurs sont tenus de soumettre aux douanes des données électroniques préalables par l'intermédiaire d'une plateforme unifiée, sur une base payante. En outre, les non-résidents du Bélarus n'ont pas d'accès direct à cette plateforme unifiée mais doivent passer par des courtiers en douane (ce qui engendre des frais supplémentaires). Selon le WP.30, si elle n'est pas contraire à la lettre de l'article 46 (pas de frais pour une présence normale aux douanes), cette pratique va à l'encontre de l'esprit de la Convention TIR.

86. Le Comité **a été informé** des mesures prises par le WP.30 en réponse à la lettre du Président du CTI et du Directeur de la Division des transports durables dans laquelle ils avaient invité les présidents des groupes de travail et des comités de gestion relevant du CTI à prendre des mesures de suivi visant à faire correspondre leurs travaux à la stratégie du CTI, en particulier eu égard à ses aspects relatifs à la sécurité routière. Le Comité **a noté** que le WP.30 s'était déclaré disposé, en principe, à appuyer la mise en œuvre de la stratégie du Comité et avait donc accepté provisoirement le calendrier proposé pour les tâches à mener, sous réserve d'une nouvelle évaluation à tout moment à l'avenir (ECE/TRANS/2020/14).

L. Transport des denrées périssables

87. M. K. de Putter, Vice-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 à la soixante-quinzième session du WP.11 en 2019 (ECE/TRANS/WP.11/241).

88. Le Comité **a noté** qu'à sa soixante-quatorzième session, le WP.11 avait adopté des dispositions permettant de remplacer les gaz fluorés utilisés comme réfrigérants dans des engins de transport spéciaux par d'autres réfrigérants à plus faible potentiel de réchauffement de la planète. Les gaz fluorés constituent une famille de gaz d'origine humaine utilisés dans une grande variété d'applications industrielles. Comme ils ne détériorent pas la couche d'ozone, ils servent souvent de substituts aux substances qui appauvrissent la couche d'ozone. Ils ont toutefois un puissant effet de serre, dont la contribution au réchauffement mondial est jusqu'à 23 000 fois supérieure à celle du dioxyde de carbone (CO₂) et leurs émissions sont en forte progression. Il est donc important de faciliter le remplacement de ces gaz fluorés par de nouveaux réfrigérants pour contribuer à la réduction des émissions et à la lutte contre les changements climatiques.

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

90. Le Comité a été informé du décès en 2019 de M. Telmo Nobre (Portugal), Président du WP.11. Une minute de silence a été observée pour honorer sa mémoire et la contribution qu'il avait apportée pendant de nombreuses années aux travaux du WP.11 et du Comité.

M. Transport routier

91. 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.

92. En particulier, le Comité **a été informé** de l'état des propositions visant à modifier les articles 14 (critères d'adhésion) et 22 et 22 bis (procédures d'amendement) de l'AETR ainsi qu'à créer un nouvel appendice 1C (sur la base des Règlements n^{os} 165/2014, 2016/799 et 2018/502 de l'Union européenne).

93. Le secrétariat **a également informé** le Comité du rapprochement des différents « régimes AETR » dans les Parties contractantes membres ou non de l'Union européenne à la suite de l'adoption obligatoire du tachygraphe intelligent par les Parties contractantes à l'AETR membres de l'Union européenne le 15 juin 2019.

94. Le Comité **a été informé** du 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), et de la création d'un groupe informel d'experts sur l'e-CMR chargé d'établir un document décrivant les recherches et autres actions nécessaires et/ou recommandées pour la mise en œuvre de l'e-CMR, comme le Comité l'avait demandé à sa quatre-vingt-unième session.

95. Le Comité a également été informé des nouvelles technologies dans le domaine du transport routier qui avaient été présentées à la 114^e session du SC.1. En outre, des discussions relatives à l'infrastructure routière en général ont eu lieu pendant la session.

96. Enfin, le Comité **a été informé** des progrès accomplis dans la mise au point d'un accord multilatéral mondial sur le transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (OmniBus).

N. Transport ferroviaire

Document(s) : ECE/TRANS/2020/15.

97. M. H. Groot, Vice-Président du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2), a informé le Comité des résultats de la soixante-treizième session du SC.2 (ECE/TRANS/SC.2/232). Le Comité **a été informé** de l'atelier qui s'était tenu sur le thème « Rendre le fret ferroviaire plus compétitif et coordonner le développement du réseau ferroviaire en mettant l'accent sur les moyens de coopérer aux niveaux gouvernemental et sectoriel dans le domaine des liaisons de transport Europe-Asie » à la dernière session du SC.2.

98. Le Comité **a noté** que les amendements à l'AGC avaient été acceptés et seraient transmis au dépositaire. Il a également noté qu'une version récapitulative de l'accord avait été achevée et publiée (ECE/TRANS/63/Rev.4). 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 également reçu des informations** sur des questions liées au financement et à la sûreté et la sécurité des chemins de fer. En outre, le Comité **a été informé** des progrès réalisés dans les autres principaux domaines d'intervention du Groupe de travail où l'objectif est de rendre le transport ferroviaire plus compétitif pour le transport de passagers et de marchandises.

99. Le secrétariat a présenté les résultats des travaux du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire. Le Groupe avait achevé ses travaux sur deux des quatre tâches qui lui avaient été confiées. Les tâches restantes appelaient une discussion supplémentaire visant à déterminer : i) s'il y a lieu d'adopter le système de documents sur

la législation ferroviaire uniformisée en tant qu'instruments juridiquement contraignants distincts ; et ii) quels documents, outre le contrat de transport ferroviaire de marchandises, devraient être élaborés. À cette fin, le Groupe d'experts a demandé que son mandat soit prolongé d'un an supplémentaire afin qu'il puisse mener à bien les tâches en suspens. Le secrétariat a en outre informé que le SC.2, l'organe de tutelle du Groupe d'experts, avait accepté cette demande.

100. Le Comité **a pris note des informations** concernant les résultats obtenus par le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire s'agissant de mettre au point un nouveau régime juridique applicable au transport ferroviaire et **a approuvé** la prolongation du mandat du Groupe pour une année supplémentaire (soit deux réunions) pour lui donner le temps de mener à bien sa mission.

101. Le Comité **a approuvé** la création du Groupe d'experts de l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire sur la base du mandat figurant dans le document ECE/TRANS/2020/15.

O. Transport intermodal et logistique

102. M^{me} J. Elsinger (Autriche), Vice-Président du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) a informé le Comité des travaux effectués par le Groupe. Elle lui a en particulier donné des informations :

a) Sur les amendements à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) et au Protocole de l'AGTC, et sur l'élaboration des textes récapitulatifs des instruments ;

b) Sur le Code de bonne pratique pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU) et les progrès réalisés dans la constitution du groupe d'experts du Code CTU ;

c) Sur les renseignements communiqués par les États membres de la CEE à propos de leurs mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal ;

d) Sur l'état d'avancement de l'élaboration d'un manuel pour les plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique ;

e) Sur les problèmes de transport intermodal et de logistique sur les liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie ; et

f) Sur l'organisation, dans le cadre du WP.24, du Forum sur la connectivité durable des transports entre l'Europe et l'Asie.

103. Le Comité **s'est félicité** des progrès réalisés par le WP.24 dans l'élaboration de résultats importants, en particulier le manuel pour l'élaboration de plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique. Il a de nouveau **demandé** aux pays de respecter leurs engagements concernant la communication et l'actualisation de renseignements sur les mesures qu'ils prennent en vue de promouvoir le transport intermodal et de fournir des données sur celui-ci.

104. Le Comité **a exprimé sa satisfaction** concernant l'organisation dans le cadre du WP.24 du Forum sur la connectivité durable des transports entre l'Europe et l'Asie qui s'est tenu le 30 octobre 2019, et a remercié les secrétariats de la CEE et de la CESAP du travail qu'ils ont effectué pour le rendre possible.

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

Document(s) : Document informel n° 8.

105. 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) (Document informel n° 8). Il **a exprimé son soutien** aux activités menées dans le cadre des deux projets.

106. Le Comité **a également exprimé son soutien** à la publication en 2021 de deux rapports du projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) sur les thèmes de la gestion des risques liés aux changements climatiques dans le sous-secteur des infrastructures routières et de la gestion des données dans les infrastructures de transport, et **a encouragé** ses membres à faciliter leur diffusion et ainsi à en renforcer la portée dans les pays concernés.

107. Le comité **a été informé** de la situation concernant le directeur adjoint du projet TER, ainsi que de la gestion du projet TEM.

Q. Transport par voie navigable

Document(s) : ECE/TRANS/2020/16.

108. M. S. Turf (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.

109. Le Comité **a approuvé** le Livre blanc sur les progrès, les réalisations et l'avenir du transport durable par voie navigable que le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) avait adopté à sa soixante-troisième session.

110. Le Comité **a pris note** des travaux en cours du SC.3 sur le suivi de la mise en œuvre de la Déclaration de Wrocław (ECE/TRANS/SC.3/2019/6). Le Comité **a également pris note** des progrès réalisés en matière de navigation intelligente sur les voies navigables intérieures, notamment de l'adoption par le SC.3 à sa soixante-troisième session de la résolution n° 95, intitulée « Renforcement de la coopération internationale en faveur du développement de la navigation intelligente sur les voies navigables intérieures », qui appuie le développement de l'automatisation dans la navigation intérieure (ECE/TRANS/2020/16).

111. Le Comité **a été informé** des progrès réalisés par le SC.3 et ses organes subsidiaires en 2019 : a) l'adoption de la feuille de route pour l'adhésion à l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale ; b) les travaux en cours sur le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) ; c) l'adoption de l'amendement n° 1 à la deuxième révision de la résolution n° 61 ; d) l'adoption du texte révisé de la résolution n° 21, intitulée « Prévention de la pollution des eaux par les bateaux » ; e) l'adoption des textes révisés de la Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (résolution n° 48, révision 4) et de la Norme internationale relative aux avis à la batellerie en navigation intérieure (résolution n° 80, révision 1) ; f) la promotion de la navigation de plaisance, y compris les activités du groupe de travail informel de la navigation de plaisance, la mise à jour de l'annexe IV à la résolution n° 40, intitulée « Certificat international de conducteur de bateau de plaisance » et la base de données en ligne des spécimens de certificats.

112. Le Comité **a pris note** : a) que le Groupe de travail des transports par voie navigable s'était prononcé sur la manière d'aligner ses activités sur la stratégie du CTI ; b) que le SC.3 avait décidé de continuer à établir son programme de travail et son évaluation sur une base biennale ; et c) du programme de travail et des paramètres pour l'évaluation biennale adoptés pour 2020-2021 (ECE/TRANS/SC.3/2019/21).

113. Le Comité **a été informé** des résultats des ateliers sur le transport par voie navigable organisés en 2019 : a) « Normes de formation et exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure » (13 février 2019) ; b) « Encourager la formation d'une flotte moderne, renforcer la sécurité de la navigation et stimuler l'innovation » (19 juin 2019) ; et c) « Intégration du transport par voie navigable dans le transport multimodal et les chaînes logistiques » (6 novembre 2019).

R. Données et statistiques relatives aux transports

Document(s) : ECE/TRANS/2020/17 et document informel n° 9.

114. M. Peter Smeets (Pays-Bas), Président du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6), et M^{me} A. Oblak Flander (Slovénie), Vice-Présidente du WP.6, ont informé le Comité des dernières activités menées dans le domaine des statistiques des

transports, rendant notamment compte de la soixante-dixième session du Groupe de travail des statistiques des transports, qui a débuté par un atelier où étaient examinées les statistiques des transports publics urbains dans le cadre du suivi de l'objectif 11 du développement durable.

115. Le Comité **a été informé** que le secrétariat avait élaboré récemment un certain nombre de publications, notamment celle intitulée « Statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord », ainsi que des Fiches Info Transport, qui résument les principales statistiques des transports des États membres de la CEE (ECE/TRANS/2020/17 et document informel n° 9). Le Comité **a également été informé** que la cinquième édition du Glossaire des statistiques des transports avait été publiée en juillet 2019 en coopération avec Eurostat et le Forum international des transports.

116. Le Comité **a noté** que le WP.6 continuait de participer activement au suivi des objectifs de développement durable liés aux transports et qu'il travaillait à l'élaboration d'orientations sur la manière dont les pays pouvaient mesurer l'indicateur 9.1.2 sur les volumes de passagers et de fret.

VII. Questions stratégiques relatives aux partenariats et à l'assistance technique (point 5 de l'ordre du jour)

A. Concertation et assistance technique aux pays en transition et aux pays en développement

Document(s) : ECE/TRANS/2020/18.

117. Conformément à la stratégie du CTI à l'horizon 2030, le Comité **s'est vu présenter** le projet de plan d'action du Comité des transports intérieurs pour le renforcement des capacités (2020-2025), tel que contenu dans le document ECE/TRANS/2020/18. Le secrétariat **a informé** le Comité sur les consultations visant à élaborer le plan d'action.

118. Conformément à la stratégie du CTI à l'horizon 2030, le Comité **a adopté** le plan d'action du Comité des transports intérieurs pour le renforcement des capacités (2020-2025), tel que contenu dans le document ECE/TRANS/2020/18.

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

119. Le Chef du Bureau de la Haute-Représentante des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement (UN-OHRLLS) **a informé le Comité** des résultats de l'examen complet de haut niveau à mi-parcours de la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne qui s'est tenu à New York les 5 et 6 décembre 2019. Le Comité **a également été informé** par le secrétariat des résultats d'un atelier sur la quantification des coûts de transport pour les pays en développement sans littoral, organisé conjointement avec le Bureau de la Haute-Représentante, en collaboration avec le WP.5, le 2 septembre 2019.

C. Partenariats et activités d'autres organisations intéressant le Comité

1. Évolution des transports dans l'Union européenne

Document(s) : ECE/TRANS/2020/25⁷.

120. 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 initiatives de politique générale concernant les transports que l'Union européenne avait prises en 2019.

⁷ Document présenté par la Commission européenne après la quatre-vingt-deuxième session du Comité.

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

121. 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

122. Le Comité a été informé par un représentant de la Banque mondiale des récentes activités de celle-ci intéressant le Comité, notamment dans la région africaine.

123. Le Comité a été informé par un représentant du Conseil de coopération régionale des activités récentes de cet organisme susceptibles de l'intéresser.

124. Le Comité a été informé par un représentant de la CNUCED de ses récentes activités intéressant le Comité, dans le domaine des transports de marchandises durables et résilients.

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

125. Le Comité a été informé des activités en cours et prévues de la CESAP intéressant le Comité.

D. Projet de rapport annuel sur les activités menées par les organes subsidiaires du Comité en 2019

Document(s) : ECE/TRANS/2020/19.

126. Le Comité a pris connaissance d'un rapport complet des activités menées par ses organes subsidiaires en 2019 pour administrer les 59 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/2020/19). L'accent était mis sur l'impact des travaux des groupes de travail et la contribution apportée à la mise en œuvre des objectifs de développement durable.

127. Le Comité a pris note avec satisfaction du rapport annuel, qui met de nouveau l'accent sur les résultats des travaux du sous-programme « Transports », et a encouragé les États membres et les Parties contractantes à communiquer au secrétariat, dans le cadre des Groupes de travail du Comité, selon qu'il conviendra, des renseignements reposant sur des données probantes concernant les incidences des activités actuelles des organes subsidiaires du Comité sur l'administration des conventions des Nations Unies intéressant les transports intérieurs, ces incidences étant mesurées au moyen d'études, d'estimations et d'analyses coûts-avantages nationales ou d'autres outils déployés par les administrations nationales.

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

A. Conseil économique et social et autres organes et conférences des Nations Unies

128. Le secrétariat a informé le Comité des questions récemment soulevées, découlant des activités du Conseil économique et social et d'autres organes et conférences des Nations Unies, qui présentaient un intérêt pour le Comité. En particulier, le secrétariat a informé le Comité de la participation active de la CEE aux préparatifs de la Conférence :

- La CEE était coorganisatrice de trois séances, à savoir : la séance n° 3 sur « Le transport durable et sûr : améliorer la sécurité des transports et réaliser la cible 3.6 des objectifs de développement durable », la séance 11 sur « Le transport

durable et l'innovation : accroître l'efficacité des transports en optimisant les ressources » ; et la séance 13 sur « Le transport durable et le renforcement des capacités : expérience acquise au niveau régional par les commissions régionales des Nations Unies et les banques multilatérales de développement » ;

- Elle a également contribué à l'élaboration du rapport interinstitutions, l'un des principaux résultats de la Conférence.

B. Activités de la Commission et rapport du Comité au Comité exécutif de la CEE

129. Le Comité **a été informé** par le secrétariat des questions récentes découlant des activités de la Commission qui présentaient un intérêt pour le Comité, notamment de la poursuite des travaux sur les domaines d'interaction qui concernent l'ensemble de la CEE, c'est-à-dire les secteurs d'activité qui appellent une coordination horizontale entre les différentes divisions dans le cadre de l'harmonisation des travaux de la CEE avec les objectifs de développement durable.

130. Le Comité a été informé des derniers faits nouveaux liés aux restrictions potentielles des services d'interprétation fournis pour les réunions de son Bureau, notamment en raison des réductions de la capacité d'accueil des salles du Palais des Nations dues à la mise en œuvre du Plan stratégique patrimonial. Le Comité **a appris avec regret** le risque d'interruption des services d'interprétation pour les réunions de son Bureau et **a insisté** sur l'importance du maintien de ces services d'interprétation à l'avenir. En outre, il **a demandé** au président du CTI de souligner dans son rapport au Comité exécutif, si nécessaire et approprié, combien il importe que son Bureau dispose de services d'interprétation dans les trois langues, comme cela se fait de longue date.

IX. Approbation des rapports des organes subsidiaires du Comité (point 7 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.1/167, ECE/TRANS/WP.1/169 ; ECE/TRANS/WP.5/66 ; ECE/TRANS/WP.6/177 ; ECE/TRANS/WP.11/241 ; ECE/TRANS/WP.15/246, ECE/TRANS/WP.15/248, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/154 et Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/156 et Add.1-2, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/72 et Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/70 et Corr.1, ECE/ADN/49, ECE/AND/51 ; ECE/TRANS/WP.24/145 ; ECE/TRANS/WP.29/1145, ECE/TRANS/WP.29/1147, ECE/TRANS/WP.29/1149 ; ECE/TRANS/WP.30/302, ECE/TRANS/WP.30/304, ECE/TRANS/WP.30/306 ; ECE/TRANS/WP.30/AC.2/141, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/145 ; ECE/TRANS/SC.1/412, ECE/TRANS/SC.1/410 ; ECE/TRANS/SC.2/232 ; ECE/TRANS/SC.3/210.

131. Le Comité **a approuvé** dans leur ensemble les rapports et activités correspondantes de ses organes subsidiaires et **a demandé** au secrétariat d'incorporer les références correspondantes dans le rapport complet du Comité en tenant compte des annotations respectives figurant dans ce document.

X. Résultats des réunions du Bureau du Comité des transports intérieurs (point 8 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/2020/20.

132. Le Comité **a examiné** le document ECE/TRANS/2020/20, dans lequel sont présentés les résultats des réunions tenues par son Bureau en 2019. Il s'est référé aux décisions adoptées par le Bureau au titre des points pertinents de son ordre du jour.

133. Le Comité a **noté** qu'il adopterait uniquement la partie du rapport de sa quatre-vingt-deuxième session contenant la liste des principales décisions. Le rapport complet du Comité serait distribué ultérieurement.

XI. Élection de membres du Bureau pour les sessions du CTI prévues en 2021 et 2022 (point 9 de l'ordre du jour)

134. Le Comité a **élu** M. Kristof Schockaert (Belgique) Président et M^{me} Marie-Pierre Meganck (France), M. Jerzy Kleniewski (Pologne), M. Robert Ravzan Dobre (Roumanie) et M. Sergey Andreev (Fédération de Russie) Vice-Président(e)s.

XII. Composition du Bureau du CTI pour les sessions prévues en 2021 et 2022 (point 10 de l'ordre du jour)

135. Le Comité a **arrêté** la composition de son Bureau pour la préparation de ses sessions de 2021 et 2022, à savoir :

Président :	M. Kristof Schockaert	(Belgique)
Vice-Président(e)s :	M ^{me} Marie-Pierre Meganck	(France)
	M. Jerzy Kleniewski	(Pologne)
	M. Robert Ravzan Dobre	(Roumanie)
	M. Sergey Andreev	(Fédération de Russie)
Membres :	M. Philipp von Carnap-Bornheim	(Allemagne)
	M. Antonio Erario	(Italie)
	M. Hans G. Scholten	(Pays-Bas)
	M. Jean-Claude Schneuwly	(Suisse)
	M. Roman Symonenko	(Ukraine)

XIII. Programme de travail pour 2020 (point 11 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/2020/21.

136. Le Comité a **adopté** le projet de programme de travail du sous-programme « Transports » pour 2020 (ECE/TRANS/2020/21) et l'a **recommandé** au Comité exécutif pour approbation.

XIV. Plan-programme pour 2021 (point 12 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/2020/22.

137. Le Comité a **examiné** le plan-programme pour 2021 pour le sous-programme « Transports » (ECE/TRANS/2020/22/Rev.1), a **exprimé son soutien** au CTI, à ses organes subsidiaires et à l'ensemble des participants au sous-programme « Transports » pour leur travail efficace et constructif ; 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.

XV. Liste des publications prévues en 2021 (point 13 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/2020/23.

138. Le secrétariat a informé le Comité du programme de publications pour 2021, conformément à la réforme du système de gestion de l'ONU. Le Comité **a exprimé son soutien** au programme de publications pour 2021 figurant dans le document ECE/TRANS/2020/23, **l'a approuvé et a recommandé** aux Groupes de travail pertinents de prendre part à l'établissement de ces publications, s'il y a lieu.

XVI. Calendrier des réunions prévues en 2020 (point 14 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/2020/24.

139. Le Comité **a adopté** la liste des réunions prévues en 2020, établie à partir des propositions formulées par les organes subsidiaires du Comité, telle qu'elle figure dans le document ECE/TRANS/2020/24.

XVII. Questions diverses. Dates de la session suivante (point 15 de l'ordre du jour)

140. Le Comité **a noté** que sa quatre-vingt-troisième session devrait en principe se tenir à Genève du 23 au 26 février 2021.

XVIII. Adoption de la liste des principales décisions prises par le Comité à sa quatre-vingt-deuxième session (point 16 de l'ordre du jour)

141. Le Comité **a adopté** la liste des principales décisions prises à sa quatre-vingt-deuxième session (ECE/TRANS/2020/R.3 et document informel n° 10).

Annexe I

Des solutions plus efficaces dans les transports intérieurs pour relever les défis climatiques et environnementaux mondiaux : appel commun à l'action

Déclaration ministérielle

Nous, ministres et autres chefs de délégation des Parties contractantes aux conventions des Nations Unies relevant du Comité des transports intérieurs, participant à la quatre-vingt-deuxième session plénière dudit comité,

Conscients de la nécessité, pour le secteur des transports, d'accroître la riposte mondiale à la menace des changements climatiques et la réponse à l'appel urgent au renforcement de l'efficacité de l'action en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des mesures d'adaptation pour atteindre les objectifs mondiaux de réduction des émissions,

Prenant note des conclusions du rapport spécial du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat sur les conséquences d'un réchauffement planétaire de 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels, en particulier en ce qui concerne la contribution des transports au réchauffement de la planète,

Pleinement conscients de l'ère nouvelle qui s'est ouverte dans la coopération internationale face aux changements climatiques et à leurs conséquences, marquée notamment par l'adoption du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et de ses objectifs de développement durable, ainsi que de l'Accord de Paris de 2015 sur les changements climatiques,

Saluant l'organisation par le Secrétaire général, en 2019, du Sommet sur l'action pour le climat, et prenant note des initiatives et des engagements multipartites présentés lors dudit Sommet, en particulier en matière de transports respectueux du climat, ainsi que d'adaptation et de résilience climatiques,

Saluant également le rôle joué par la Conférence ministérielle sur les transports pour les pays en développement sans littoral intitulée : « Processus d'Achgabat : financer une meilleure connectivité », organisée par 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 le Gouvernement du Turkménistan les 26 et 27 mars 2020 à Avaza (Turkménistan), pour promouvoir la connectivité régionale, en particulier dans le domaine du développement des infrastructures de transport en transit et pour faciliter un transit plus rapide, y compris des progrès en matière d'énergie durable, de promotion des investissements et de diversification.

Rappelant la résolution 74/219 de l'Assemblée générale sur la sauvegarde du climat mondial pour les générations présentes et futures,

Reconnaissant que le Comité des transports intérieurs joue un rôle unique en tant que cadre pour l'action des Nations Unies dans le domaine des transports intérieurs et qu'il est à ce titre, grâce aux conventions des Nations Unies qui relèvent de sa compétence, un agent essentiel de l'amélioration de la performance environnementale du transport routier motorisé, du soutien à la transition énergétique dans ce secteur et de l'accélération du passage à des modes de transport plus respectueux de l'environnement,

Reconnaissant en outre que le soutien aux nouvelles technologies dans le domaine de la numérisation, de l'automatisation et des systèmes de transport intelligents est susceptible de déboucher sur des gains d'efficacité qui amélioreraient la performance environnementale du secteur, et que le transfert de ces technologies aux pays en développement à des conditions avantageuses et préférentielles renforcerait la capacité de ces derniers à faire face aux défis climatiques et environnementaux, contribuant ainsi à l'action contre les changements climatiques à l'échelle mondiale,

Saluant la contribution du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires à l'action menée pour faire face à l'augmentation de la vulnérabilité des infrastructures de transport intérieur et de la mobilité résultant de l'aggravation et de la fréquence accrue des catastrophes liées aux conditions météorologiques, ainsi que de phénomènes qui se manifestent lentement, notamment le rapport sur les effets des changements climatiques sur les réseaux et nœuds de transport et l'adaptation à ces changements,

Conscients que tous les changements à mettre en œuvre pour relever les défis résultant des changements climatiques, notamment la réduction des émissions, l'adaptation aux changements climatiques et la mise en place de systèmes de transport plus résistants et plus sûrs, nécessitent un engagement et une contribution à l'échelle mondiale de la part des États Membres des Nations Unies qui sont parties contractantes aux conventions des Nations Unies relatives aux transports administrées par le Comité, notamment la mise à la disposition des États Membres en développement et des États Membres les moins avancés des technologies, des capacités et des financements nécessaires,

Déclarons :

a) Considérer unanimement la viabilité des transports intérieurs comme une réponse efficace aux défis climatiques et environnementaux mondiaux ;

b) Avoir à cœur de mettre en œuvre les décisions pertinentes énoncées dans les résolutions ministérielles précédentes approuvées par le Comité, en particulier au paragraphe 4 de la résolution ministérielle de 2017 qui porte sur l'entrée dans l'ère nouvelle de la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité, dans lequel nous avons décidé d'utiliser le cadre qu'offre le Comité pour nous attaquer aux problèmes posés par les changements climatiques, et au paragraphe 5 de la résolution ministérielle de 2019, dans lequel nous nous sommes engagés à encourager l'harmonisation dans le domaine des nouvelles technologies aptes à réduire la pollution et les gaz à effet de serre ;

c) Souhaiter promouvoir la viabilité des systèmes de transport intérieur par la mise au point et la diffusion d'innovations technologiques, notamment en matière d'énergies propres, de gestion de la mobilité durable ou d'organisation, susceptibles de réduire l'impact environnemental du secteur, et à encourager l'adaptation des systèmes de transport actuels pour faire en sorte qu'ils restent viables, notamment grâce à l'octroi de financements et de moyens aux États Membres en développement ;

d) Être résolu à renforcer le rôle du Comité des transports intérieurs, en tant qu'il forme le cadre dans lequel s'inscrit l'action des Nations Unies dans le domaine des transports intérieurs et, par son intermédiaire, à favoriser une stratégie véritablement holistique et intégrée à mettre en œuvre de toute urgence pour tous les modes de transport intérieur ;

e) Être déterminés à continuer d'utiliser les fonctions réglementaires pertinentes du Comité pour réduire les émissions nocives et promouvoir des solutions harmonisées aux problèmes climatiques et à la dégradation de l'environnement, conformément à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et à son Accord de Paris, tout en adhérant aux principes d'ouverture, d'intégration et de participation de chaque pays dans la mesure de ses moyens eu égard aux contributions de tous les États Membres des Nations Unies ;

f) Soutenir les travaux du Comité en vue de l'évaluation des effets à venir des changements climatiques sur les transports intérieurs, conformément aux meilleures données scientifiques disponibles fournies par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, et de la mise au jour de mesures d'adaptation efficaces ;

g) Espérer que le présent appel commun à l'action aura une influence sur les délibérations et les résultats finals des initiatives intergouvernementales mondiales relatives aux transports, à commencer par la deuxième Conférence mondiale sur les transports durables (qui se tiendra à Beijing, du 5 au 7 mai 2020), afin de renforcer encore nos efforts en vue d'un développement durable du transport mondial et de stimuler la mise en œuvre sans réserve, entre autres, de l'Accord de Paris sur les changements climatiques.

Annexe II

Liste des pays ayant adhéré à la Déclaration ministérielle au 28 février 2020

Allemagne	Pays-Bas
Azerbaïdjan	Pologne
Belgique	Portugal
Bulgarie	République populaire démocratique lao
Congo	Roumanie
Émirats arabes unis	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
Espagne	Sénégal
Finlande	Serbie
France	Slovénie
Grèce	Suède
Israël	Suisse
Kirghizistan	Tonga
Maurice	Turkménistan
Monténégro	Ukraine
Myanmar	Zimbabwe

Nombre total de pays : 30.

Annexe III**Règlement intérieur du Comité des transports intérieurs**

Table des matières

	<i>Page</i>
Règlement intérieur du Comité des transports intérieurs	31
<i>Chapitre</i>	<i>Page</i>
I. Participation	31
II. Sessions	31
III. Ordre du jour	32
IV. Représentation	33
V. Président, Vice-Présidents et autres membres du Bureau	33
VI. Bureau	34
VII. Organes subsidiaires autres que le Bureau	35
VIII. Secrétariat	35
IX. Conduite des débats	36
X. Vote	37
XI. Langues	38
XII. Documents	38
XIII. Publicité des séances	38
XIV. Rapports	38
XV. Amendements et suspensions d'application	39
<i>Appendice</i>	
Liste des instruments juridiques relevant de la compétence du Comité des transports intérieurs	40

Règlement intérieur du Comité des transports intérieurs

Chapitre I Participation

Article premier

a) Les États membres de la CEE participent aux sessions du CTI en tant que membres à part entière disposant du droit de vote.

b) Les États non membres de la CEE ont le droit de participer en tant que membres à part entière aux débats des sessions du CTI où il est question des instruments juridiques¹ auxquels ils sont parties contractantes, mais ils ne peuvent participer aux autres débats qu'à titre consultatif.

c) Les États qui ne relèvent pas des alinéas a) et b) peuvent participer aux sessions du CTI à titre consultatif.

d) Conformément aux paragraphes 12² et 13³ du mandat de la Commission économique pour l'Europe (ci-après dénommée « la CEE » ou « la Commission »), les institutions spécialisées, les organisations intergouvernementales et les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif par le Conseil économique et social peuvent participer à titre consultatif aux discussions que le Comité pourra consacrer à toute question présentant un intérêt pour lesdites institutions ou organisations.

e) Les organisations non gouvernementales qui ne sont pas dotées du statut consultatif auprès du Conseil économique et social peuvent, sous réserve de l'approbation du Comité et du respect des principes énoncés dans les première et deuxième parties de la résolution 1996/31 du Conseil économique et social, participer à titre consultatif aux discussions que le Comité pourra consacrer à toute question présentant un intérêt pour ces organisations.

f) Les consultations avec les institutions spécialisées et l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) sont menées conformément à l'article 51 du Règlement intérieur de la CEE.

g) Les consultations avec les organisations non gouvernementales sont menées conformément aux articles 52 et 53 du Règlement intérieur de la CEE. Les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif en vertu de l'alinéa d) sont assimilées à des organisations non gouvernementales inscrites sur la liste.

Chapitre II Sessions

Article 2

Les sessions du Comité ont lieu aux dates fixées par lui lors des réunions précédentes, après consultation avec le secrétariat de la CEE.

¹ On trouvera la liste des instruments juridiques en annexe.

² Par. 12 : « La Commission invitera des représentants d'institutions spécialisées et pourra inviter les représentants de toute organisation intergouvernementale à participer, à titre consultatif, aux discussions qu'elle consacrera à toute question présentant un intérêt particulier pour ces institutions ou organisations, suivant la pratique du Conseil économique et social. ».

³ Par. 13 : « La Commission prendra toutes mesures utiles pour instaurer un régime de consultations avec les organisations non gouvernementales qui ont été dotées du statut consultatif par le Conseil économique et social, conformément aux principes approuvés par le Conseil à cet effet et qui sont énoncés dans les parties I et II de la résolution 1996/31 du Conseil. ».

Article 3

Les sessions ont ordinairement lieu à l'Office des Nations Unies à Genève (ONUG). Le Comité peut, avec l'assentiment de la Commission ou du Comité exécutif si la Commission n'est pas en session, décider de tenir une session particulière en un autre endroit. Dans ce cas, les Règles et Règlements pertinents de l'ONU sont applicables.

Article 4

Quarante-deux jours au moins avant le commencement d'une session du Comité, le secrétariat fait connaître la date d'ouverture de la session et communique un exemplaire de l'ordre du jour provisoire. Les documents de base relatifs à chacune des questions de l'ordre du jour provisoire sont communiqués au plus tard quarante-deux jours avant l'ouverture de la session ; toutefois, dans des cas exceptionnels et à condition que les raisons en soient indiquées par écrit, le secrétariat peut communiquer ces documents vingt et un jours au plus tard avant l'ouverture de la session.

Chapitre III Ordre du jour

Article 5

L'ordre du jour provisoire de chaque session est établi par le secrétariat en concertation avec le (la) Président(e) et le Bureau.

Article 6

L'ordre du jour provisoire d'une session comprend :

- a) Les questions résultant des travaux des sessions antérieures du Comité ;
- b) Les questions proposées par la Commission économique pour l'Europe ou son Comité exécutif ;
- c) Les questions proposées par tout membre du Comité ou tout non membre du Comité, étant entendu que les questions proposées par des non-membres doivent être liées à des instruments juridiques auxquels ils sont parties contractantes ;
- d) Les questions proposées par une institution spécialisée, en conformité des accords conclus pour définir les rapports entre ces institutions et l'Organisation des Nations Unies ; et
- e) Toute autre question que le (la) Président(e) ou le Bureau ou le secrétariat juge opportun d'y faire figurer.

Article 7

Le premier point de l'ordre du jour provisoire de chaque session est l'adoption de l'ordre du jour.

Article 8

Le Comité peut modifier l'ordre du jour à tout moment au cours de la session.

Chapitre IV Représentation

Article 9

Chaque membre à part entière, selon la définition de l'article premier, est représenté aux sessions du Comité par un représentant accrédité.

Article 10

Un représentant peut se faire accompagner aux sessions du Comité par des représentants suppléants, des conseillers et des experts ; en cas d'absence, il peut être remplacé par un représentant suppléant.

Article 11

a) Chaque membre à part entière communique au secrétariat les noms de son représentant et de ses représentants suppléants et experts au plus tard une semaine avant l'ouverture de la session.

b) Une liste provisoire des personnes susmentionnées devant participer à la session est établie par le secrétariat et communiquée aux missions permanentes et aux missions permanentes d'observation auprès de l'Office des Nations Unies à Genève deux jours ouvrables avant l'ouverture de la session.

c) Une liste nominative de l'ensemble des personnes ayant participé à la session est établie par le secrétariat et communiquée aux intéressés à la fin de la session.

Chapitre V Président, Vice-Présidents et autres membres du Bureau

Article 12

a) Tous les deux ans, le Comité élit à sa présidence un État parmi les États membres de la CEE, pour un maximum de deux mandats consécutifs et jusqu'à l'entrée en fonctions de son successeur. Le (La) Président(e) est le (la) représentant(e) de l'État élu. À la même réunion, le Comité élit également jusqu'à quatre États membres de la CEE dont les représentant(e)s deviennent Vice-Présidents pour la même période. Le (La) Président(e) et les Vice-Président(e)s du Comité font également office de Président(e) et de Vice-Président(e)s du Bureau.

b) À la même réunion, le Comité élit en outre des États membres de la CEE, en un nombre limité dont il aura décidé⁴, en tant que membres du Bureau pour la même période que le (la) Président(e) et les Vice-Président(e)s.

c) Les candidatures aux postes visés aux alinéas a) et b) ci-dessus doivent être soumises au secrétariat, si possible, dix jours avant le début de la session au cours de laquelle les élections auront lieu.

⁴ Cette disposition est fondée sur la décision adoptée par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-quatorzième session, en 2012, dans laquelle il a décidé « d'étendre la composition du Bureau jusqu'à un quart des États membres de la CEE, y compris son Président et ses Vice-Présidents » (ECE/TRANS/224, par. 96). Elle est également fondée sur la décision adoptée par le Comité à sa quatre-vingtième session, en 2018, dans laquelle il a décidé de « porter à quatre le nombre des Vice-Présidents » (ECE/TRANS/274, par. 127).

Article 13

Si le (la) Président(e) n'assiste pas à une séance, ou à une partie de séance, il (elle) est remplacé(e) par un(e) des Vice-Président(e)s qu'il (elle) aura désigné(e).

Article 14

Si le (la) Président(e), un(e) des Vice-Président(e)s ou un membre du Bureau cesse de représenter son État, le nouveau (la nouvelle) représentant(e) de cet État devient le nouveau (la nouvelle) Président(e), Vice-Président(e) ou membre du Bureau jusqu'au terme de la période en cours. Si le (la) Président(e), un(e) des Vice-Président(e)s ou un membre du Bureau se trouve dans l'impossibilité de continuer à exercer ses fonctions, son (sa) suppléant(e) devient le nouveau (la nouvelle) Président(e), Vice-Président(e) ou membre du Bureau jusqu'au terme de la période en cours.

Article 15

Le (La) Vice-Président(e) agissant en qualité de Président(e) a les mêmes pouvoirs et exerce les mêmes fonctions que le (la) Président(e).

Article 16

Le (la) Président(e), ou le (la) Vice-Président(e) agissant en qualité de Président(e), prend part aux réunions du Comité en tant que tel (telle), et non en tant que représentant(e) de son État. Le Comité admet alors qu'un(e) représentant(e) suppléant(e) représente cet État aux réunions du Comité et y exerce son droit de vote.

Chapitre VI Bureau

Article 17

Le Comité adopte le mandat et le Règlement intérieur de son Bureau et peut les modifier si nécessaire. Le Comité donne des directives générales au Bureau.

Article 18

Les fonctions essentielles du Bureau consistent :

- a) À suivre et garantir l'application des décisions et recommandations du Comité, selon qu'il convient, pendant l'intersession ;
- b) À assurer une préparation efficace et transparente des sessions à venir et, à cette fin, à informer et consulter collectivement tous les membres du Comité, ainsi que d'autres parties prenantes le cas échéant ;
- c) À veiller au bon déroulement des délibérations au cours des sessions et à faciliter un accord sur les décisions et les recommandations.

Chapitre VII

Organes subsidiaires autres que le Bureau

Article 19

Avec l'assentiment de la Commission, le Comité peut créer les organes qu'il juge nécessaires pour l'exercice de ses fonctions, tels que des groupes de travail permanents ou d'autres organes subsidiaires, et en définit, pour chacun d'eux les attributions et la composition. Elle peut leur déléguer tous les pouvoirs qui peuvent leur être nécessaires pour leur permettre de s'acquitter efficacement des travaux de caractère technique qu'elle leur confie.

Article 20

Le Comité adopte le mandat et le Règlement intérieur de ses organes subsidiaires. À moins que le Comité n'en décide autrement, le présent Règlement intérieur s'applique à tout organe subsidiaire jusqu'à ce que le Comité adopte le Règlement intérieur de cet organe. Les organes subsidiaires du Comité peuvent élaborer leur règlement intérieur et en recommander l'adoption par le Comité.

Article 21

Les organes subsidiaires devraient consulter, comme il est prévu à l'article premier, les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif général auprès du Conseil économique et social qui, en raison de l'importance que leur confèrent leur activité et le nombre de leurs adhérents, jouent un rôle dans les domaines qui relèvent de la compétence du Comité et qui sont considérés comme intéressant ces organisations. Ces organisations pourraient, s'il y a lieu, être invitées à se faire représenter aux séances des organes subsidiaires⁵.

Chapitre VIII

Secrétariat

Article 22

Le (La) Secrétaire exécutif (exécutive) agit ès qualités à toutes les séances tenues par le Comité et ses organes subsidiaires. Il (Elle) peut désigner un autre membre du secrétariat pour le (la) remplacer à une séance quelconque.

Article 23

Un(e) représentant(e) du secrétariat peut, lors de toute réunion, faire des déclarations orales ou écrites sur toute question à l'examen.

Article 24

Le secrétariat est chargé de prendre toutes les dispositions nécessaires en vue des réunions du Comité, y compris celles de son Bureau et de ses organes subsidiaires.

⁵ Cet article ne saurait être considéré comme impliquant entre les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif auprès du Conseil économique et social une discrimination contraire aux décisions et aux Règlements de l'Assemblée générale ou du Conseil économique et social.

Chapitre IX

Conduite des débats

Article 25

Le (La) Président(e) peut déclarer la séance ouverte et permettre le déroulement du débat lorsqu'un tiers au moins des membres du Comité sont présents. La présence d'un tiers des États membres de la CEE est requise pour la prise de toute décision.

Article 26

Le (La) Président(e) exerce les pouvoirs qui lui sont conférés en vertu des autres dispositions du présent Règlement ; en outre, il (elle) prononce l'ouverture et la clôture de chaque séance du Comité, dirige les débats, assure l'application du présent Règlement, donne la parole, met les questions aux voix et proclame les décisions. Le (La) Président(e) peut également rappeler à l'ordre un orateur qui s'écarte du sujet de la discussion.

Article 27

Au cours de la discussion de toute question, un(e) représentant(e) peut introduire une motion d'ordre. Dans ce cas, le (la) Président(e) prend immédiatement une décision. Si elle est contestée, le (la) Président(e) la soumet aussitôt au vote du Comité. Cette décision reste acquise si la majorité ne se prononce pas contre elle.

Article 28

Au cours de la discussion de toute question, un(e) représentant(e) peut demander l'ajournement du débat. Cette motion a priorité. Outre son auteur, un(e) représentant(e) est autorisé(e) à prendre la parole pour l'appuyer et un(e) autre pour en demander le rejet, après quoi la motion est immédiatement mise aux voix.

Article 29

Un(e) représentant(e) peut à tout moment demander la clôture du débat, même si un(e) autre représentant(e) a manifesté le désir de prendre la parole. Deux représentant(e)s au plus peuvent être autorisé(e)s à intervenir pour s'opposer à la clôture, après quoi la motion est immédiatement mise aux voix.

Article 30

Le Comité peut limiter le temps de parole de chaque orateur, si cela est jugé nécessaire pour assurer le bon déroulement de la session.

Article 31

Les motions et résolutions importantes sont mises aux voix dans l'ordre où elles ont été présentées, à moins que le Comité n'en décide autrement.

Article 32

Lorsqu'un amendement comporte une révision, un ajout ou une suppression intéressant une proposition, le Comité vote d'abord sur cet amendement et, s'il est adopté, vote ensuite sur la proposition modifiée.

Article 33

Si deux ou plusieurs amendements à une proposition sont présentés, le Comité vote d'abord sur celui qui s'éloigne le plus, quant au fond, de la proposition primitive. Il vote ensuite, s'il y a lieu, sur celui des amendements restants qui s'en éloigne le plus, et ainsi de suite jusqu'à ce que tous les amendements aient été mis aux voix.

Article 34

Le Comité peut décider, à la demande d'un(e) représentant(e), qu'une motion ou résolution sera mise aux voix section par section. Dans ce cas, le texte constitué par l'ensemble des sections adoptées est ensuite mis aux voix dans son ensemble.

Chapitre X

Vote

Article 35

Chaque membre à part entière du Comité dispose d'une voix.

Article 36

Les décisions du Comité sont normalement prises par consensus. À défaut, elles le sont à la majorité des membres à part entière présents et votants.

Aux fins du présent Règlement, l'expression « membres présents et votants » s'entend des membres votant pour ou contre. Les membres qui s'abstiennent de voter sont considérés comme non votants.

Article 37

Le Comité ne prend aucune mesure intéressant un pays quelconque sans obtenir l'accord du Gouvernement de ce pays.

Article 38

a) Les votes du Comité ont lieu normalement à main levée. Si un(e) représentant(e) demande qu'il soit procédé à un scrutin par appel nominal, il en sera ainsi fait, et les noms des membres à part entière seront appelés dans l'ordre alphabétique anglais.

b) Lorsque le Comité vote à l'aide de moyens mécaniques, un vote non enregistré remplace un vote à main levée et un vote enregistré remplace un vote par appel nominal. Tout(e) représentant(e) peut demander un vote enregistré. Dans le cas d'un vote enregistré, il n'est pas procédé, à moins qu'un(e) représentant(e) n'en fasse la demande, à l'appel des noms des membres à part entière.

c) En cas de vote par appel nominal ou de vote enregistré, le vote de chaque membre à part entière est consigné au compte rendu.

Article 39

Toutes les élections ont lieu au scrutin secret à moins que le Comité ne décide, en l'absence d'objection, de nommer sans vote un(e) candidat(e) ou une liste de candidat(e)s ayant fait l'objet d'un accord.

Article 40

Si, lors d'un vote relatif à une question autre qu'une élection, il y a partage égal des voix, le Comité procède à un second vote à la séance suivante. S'il y a de nouveau partage égal des voix, la proposition est considérée comme rejetée.

Chapitre XI Langues

Article 41

L'anglais, le français et le russe sont les langues de travail du Comité.

Article 42

Les interventions faites dans l'une des langues de travail sont interprétées dans les deux autres langues.

Chapitre XII Documents

Article 43

Les textes de tous rapports, résolutions, recommandations et autres décisions officielles adoptés par le Comité et ses organes subsidiaires sont communiqués dès que possible aux participants énumérés à l'article premier.

Chapitre XIII Publicité des séances

Article 44

En règle générale, le Comité se réunit en séance publique. Il peut décider qu'une ou plusieurs séances déterminées seront des séances privées.

Chapitre XIV Rapports

Article 45

Le Comité soumet chaque année à la Commission un rapport complet sur ses activités et projets, ainsi que sur ceux de ses organes subsidiaires.

Chapitre XV

Amendements et suspensions d'application

Article 46

Le Comité peut modifier tout article du présent Règlement intérieur ou en suspendre l'application, sous réserve que les amendements ou suspensions envisagés ne visent pas à s'écarter du mandat du Comité.

Appendice

Liste des instruments juridiques relevant de la compétence du Comité des transports intérieurs¹

N°	Titre
1	Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international (16 septembre 1950)
2	Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) (15 novembre 1975)
3	Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) (31 mai 1985)
4	Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) (1 ^{er} février 1991)
5	Protocole à l'Accord européen de 1991 sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) concernant le transport combiné par voie navigable (1997)
6	Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) (19 janvier 1996)
7	Convention sur la circulation routière (19 septembre 1949)
8	Convention sur la circulation routière (8 novembre 1968)
9	Protocole relatif à la signalisation routière (19 septembre 1949)
10	Convention sur la signalisation routière (8 novembre 1968)
11	Accord européen complétant la Convention de 1968 sur la circulation routière (1 ^{er} mai 1971)
12	Accord européen complétant la Convention de 1968 sur la signalisation routière (1 ^{er} mai 1971)
13	Accord européen portant application de l'article 23 de la Convention sur la circulation routière de 1949 concernant les dimensions et poids des véhicules admis à circuler sur certaines routes des Parties contractantes (16 septembre 1950)
14	Accord européen complétant la Convention de 1949 sur la circulation routière et le Protocole de 1949 relatif à la signalisation routière (16 septembre 1950)
15	Accord européen relatif aux marques routières (13 décembre 1957)
16	Protocole sur les marques routières, additionnel à l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière (1 ^{er} mars 1973)
17	Accord sur les exigences minimales pour la délivrance et la validité des permis de conduire (APC) (1 ^{er} avril 1975)
18	Accord concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements (20 mars 1958)

¹ La liste la plus récente des instruments juridiques et des Parties contractantes peut être consultée à l'adresse suivante : https://www.unece.org/trans/conventn/agreem_cp.html.

<i>N°</i>	<i>Titre</i>
19	Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles (13 novembre 1997)
20	Accord concernant l'établissement de Règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues (25 juin 1998)
21	Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) (1 ^{er} juillet 1970)
22	Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers à usage privé en circulation internationale (18 mai 1956)
23	Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers effectuant des transports internationaux de voyageurs (14 décembre 1956)
24	Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers effectuant des transports internationaux de marchandises (14 décembre 1956)
25	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) (19 mai 1956)
26	Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) (5 juillet 1978)
27	Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR)
28	Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR) (1 ^{er} mars 1973)
29	Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR) (5 juillet 1978)
30	Accord général portant réglementation économique des transports routiers internationaux (17 mars 1954)
31	Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure (15 mars 1960)
32	Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure (25 janvier 1965)
33	Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure (15 février 1966)
34	Convention relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure (CLN) (1 ^{er} mars 1973)
35	Protocole à la Convention relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure (CLN) (5 juillet 1978)
36	Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages en navigation intérieure (CVN) (6 février 1976)
37	Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages en navigation intérieure (CVN) (5 juillet 1978)
38	Convention sur les facilités douanières en faveur du tourisme (New York, 4 juin 1954)
39	Protocole additionnel à la Convention sur les facilités douanières en faveur du tourisme, relatif à l'importation de documents et de matériel de propagande touristique (New York, 4 juin 1954)

<i>N°</i>	<i>Titre</i>
40	Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (New York, 4 juin 1954)
41	Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) (15 janvier 1959)
42	Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) (14 novembre 1975)
43	Convention douanière relative à l'importation temporaire pour usage privé des embarcations de plaisance et des aéronefs (18 mai 1956)
44	Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (18 mai 1956)
45	Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée (10 janvier 1952)
46	Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux marchandises transportées par voie ferrée (10 janvier 1952)
47	Convention douanière relative aux pièces de rechange utilisées pour la réparation des wagons EUROP (15 janvier 1958)
48	Convention douanière relative aux containers (18 mai 1956)
49	Convention douanière relative aux conteneurs (2 décembre 1972)
50	Convention européenne relative au régime douanier des palettes utilisées dans les transports internationaux (9 décembre 1960)
51	Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (21 octobre 1982)
52	Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool (21 janvier 1994)
53	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) (30 septembre 1957)
54	Protocole portant amendement des articles 1 a), 14 1) et 14 3) b) de l'Accord européen du 30 septembre 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) (28 octobre 1993)
55	Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD) (10 octobre 1989)
56	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (25 mai 2000)
57	Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) (1 ^{er} septembre 1970)
58	Convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous le couvert de lettres de voiture SMGS (Genève, 9 février 2006)
59	Convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs, les bagages et les bagages non accompagnés dans le cadre du transport ferroviaire international (22 février 2019)
