



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

Genève, 21-24 février 2023

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

Réunion sur l'exécution du mandat révisé du Comité des transports intérieurs et l'application de sa Stratégie à l'horizon 2030, réservée aux représentants des États, avec la participation des présidents des organes subsidiaires du Comité**Application de la Stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030****Note du secrétariat****I. Introduction**

1. À sa quatre-vingt-quatrième session (Genève, 22-25 février 2022), le Comité des transports intérieurs (CTI) a examiné le document ECE/TRANS/2022/3, qui contient des informations sur l'application en 2021 de la Stratégie à l'horizon 2030 (ci-après, la Stratégie) et définit les prochaines étapes.
2. Le Comité s'est félicité des progrès réalisés en 2021 dans et a demandé à ses groupes de travail de continuer à appliquer la Stratégie sur la base, notamment, d'étapes définies. Il a aussi demandé au secrétariat d'assurer le suivi de ces étapes et de faire le point sur les progrès accomplis. Le Comité a également invité ses groupes de travail à exploiter les possibilités qui s'offraient à eux et à prendre en compte les risques encourus dans le cadre de l'élaboration des instruments juridiques relevant de sa responsabilité, tels que recensés dans le document ECE/TRANS/2022/3.
3. Le présent document a pour objet d'informer le Comité des nouveaux progrès que l'action des groupes de travail et du secrétariat a permis d'accomplir jusqu'à la fin du mois de novembre 2022. Les éléments ajoutés en 2022 figurent en caractères gras, les informations devenues caduques sont en caractères biffés.
4. Une version préliminaire a été soumise au Bureau, qui a demandé qu'elle soit présentée au Comité à sa quatre-vingt-cinquième session. Le Bureau a aussi demandé au secrétariat de rendre compte des progrès effectués dans l'application de la Stratégie lors de la séance restreinte de la quatre-vingt-cinquième session du Comité, en mettant l'accent sur les questions principales. Le Bureau a également recommandé l'ajout d'une étape de suivi supplémentaire dans le cadre de la tâche 4.3, dans le prolongement de l'adoption du mandat du Comité par le Conseil économique et social. Cette étape est présentée dans le tableau ci-dessous, au titre de la tâche 4.3, pour examen par le Comité.



II. État d'avancement des travaux et prochaines étapes

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division	
1. Vision	Le Comité, en tant que plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs, contribue à répondre efficacement aux besoins mondiaux et régionaux dans ce domaine	Le Comité a mis en avant son rôle de plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs en élaborant et en diffusant des prospectus sur sa Stratégie, sa mission et ses activités, en tenant une réunion de dialogue avec l'Organisation météorologique mondiale (OMM) et en menant des activités de coopération et d'échange de connaissances avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Organisation maritime internationale (OMI). Un document sur les structures organisationnelles et les fonctions du Comité, de l'OACI et de l'OMI a été élaboré et examiné par le Bureau à sa session de juin 2022.	1. Poursuivre l'élaboration et la diffusion de supports d'information sur la Stratégie et organiser une campagne, à la fois interne (système des Nations Unies) et externe (Parties contractantes), dans le cadre de laquelle seront menées des activités stratégiques destinées à asseoir le rôle du Comité en tant qu'organisme des Nations Unies chargé des transports intérieurs. Il s'agira en particulier :	1-3. Le secrétariat du Comité, en collaboration avec tous les secrétaires des groupes de travail
2. Mission	La mission du Comité est de contribuer à la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité pour que les objectifs de développement durable soient atteints dans les États membres de la CEE et dans les États Membres de l'ONU	<p>En tant que plateforme pour les transports intérieurs, la CEE est responsable de conventions et d'accords de portée mondiale en la matière (Règlements concernant les véhicules, les marchandises dangereuses, etc.), et assiste les organes du Conseil économique et social (ECOSOC) chargés d'élaborer des recommandations relatives à tous les modes de transport, lesquelles sont suivies et appliquées partout dans le monde.</p> <p>La CEE a participé en 2021 au débat ministériel de la Conférence de haut niveau de l'OACI sur la COVID-19, dans le cadre duquel elle a contribué à faire reconnaître encore davantage le rôle que joue le Comité en tant que plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs.</p> <p>La CEE a contribué, en qualité de coprésidente, à la séance thématique n° 6, sur les transports durables et les villes durables, de la deuxième Conférence mondiale des Nations Unies sur les transports durables organisée par le Secrétaire général (14-16 octobre 2021, Beijing). En outre, le rapport interinstitutions issu de la deuxième Conférence mondiale sur les transports durables,</p>	<ul style="list-style-type: none"> - De créer une page Web consacrée à la promotion de la vision du Comité ; - D'organiser des manifestations parallèles à l'occasion de conférences mondiales ; - De créer une brochure sur le rôle de la Division des transports durables de la CEE, en y soulignant la portée mondiale de son action au moyen d'infographies et de statistiques ; - De créer une brochure sur les transports intérieurs et les objectifs de développement durable (ODD), et de la distribuer à l'occasion de conférences mondiales importantes. <p>2. Établir une comparaison entre la Division des transports durables de la CEE, l'OACI et l'OMI pour montrer que chacune joue un rôle de chef de file équivalent dans son domaine de compétence respectif (transports intérieurs, aviation civile et transport maritime), l'objectif étant de promouvoir le rôle du</p>	

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>qui en est un des principaux résultats, salue le rôle de chef de file du Comité et la place prépondérante des instruments juridiques relevant de sa compétence dans le domaine des transports intérieurs, parallèlement à ceux de l'OACI et de l'OMI pour l'aviation civile et les transports maritimes respectivement.</p> <p>Une équipe spéciale interne a été mise sur pied pour concevoir des pages Web et élaborer une brochure sur la Stratégie du Comité. Cette brochure est disponible à l'adresse https://unece.org/transport/publications/itc-strategy-until-2030.</p> <p>La CEE a signé en 2021 avec la Banque européenne d'investissement (BEI) un mémorandum d'accord en vue d'une collaboration portant notamment sur les transports et plus particulièrement sur la sécurité routière et l'adaptation des transports aux changements climatiques. Grâce à cette collaboration, les instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports sont promus dans les projets de la BEI.</p> <p>La CEE a représenté l'ONU dans le consortium SUM4ALL en 2021 et 2022.</p>	<p>Comité en tant que principale entité responsable des transports intérieurs à l'échelle du système des Nations Unies. Intégrer des informations sur les activités menées par la Division des transports durables de la CEE à l'appui des travaux des organes de l'ECOSOC chargés de l'harmonisation des dispositions relatives à l'acheminement des marchandises dangereuses par tous les modes de transport. Évoquer également l'application des recommandations de ces organes par l'OACI et l'OMI.</p> <p>3. Promouvoir le rôle de la Division des transports durables de la CEE en tant qu'entité responsable des instruments juridiques de l'ONU en matière de transport, notamment dans le cadre de partenariats, et signer des accords de collaboration dans les cas où cela se justifie.</p>	
3. Rôles principaux			
3.1 Plateforme des Nations Unies pour les conventions régionales et mondiales sur les transports intérieurs	Voir les informations relatives aux tâches 5.1 à 5.11		
3.2 Plateforme des Nations Unies pour le soutien aux nouvelles technologies et aux innovations dans le domaine des transports intérieurs	Voir les informations relatives aux tâches 5.12 à 5.17		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
3.3 Plateforme des Nations Unies pour les dialogues régionaux, interrégionaux et mondiaux sur les politiques des transports intérieurs	Voir les informations relatives aux tâches 5.18 et 5.19		
3.4 Plateforme des Nations Unies pour la promotion d'une connectivité et d'une mobilité durables dans les transports intérieurs régionaux et interrégionaux	Voir les informations relatives aux tâches 5.20 à 5.24		
4. Mesures découlant des décisions relatives à l'adoption de la Stratégie			
4.1 Harmoniser les plans de travail des groupes de travail avec la Stratégie	<p>Le 26 juin 2019, le Président du Comité et le Directeur de la Division des transports durables de la CEE ont envoyé une lettre aux présidents de tous les groupes de travail et comités d'administration pour leur demander d'harmoniser les activités des groupes de travail avec la Stratégie. Une lettre similaire signée conjointement par le Président du Comité et le Directeur de la Division a été envoyée en avril 2022, après l'approbation du mandat révisé du Comité par le Conseil économique et social et l'entrée en vigueur du Règlement intérieur du Comité le 16 février 2022, pour demander, entre autres, aux groupes de travail concernés d'harmoniser leur Règlement intérieur avec celui du Comité.</p>	<p>Conformément à ce que le Comité a décidé à sa quatre-vingt-troisième session, les « prochaines étapes » déterminent les travaux à mener pour faciliter l'application de la Stratégie. Ces étapes peuvent être ajustées si le Comité en décide ainsi, sur la base de propositions faites par le secrétariat en consultation avec le Bureau et les groupes de travail.</p>	Le secrétariat du Comité et tous les Secrétaires des groupes de travail
	<p>Le secrétariat a présenté aux groupes de travail des exposés sur la Stratégie.</p> <p>Il a été demandé aux groupes de travail et aux comités d'administration de soumettre leurs propositions d'harmonisation au plus tard à la mi-2020.</p> <p>- WP.1 : Le WP.1 a examiné la concordance de ses activités avec la Stratégie du Comité. À l'issue de cet examen, il a adopté le document informel n° 4 (mars 2020), dans lequel</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>figure le plan d'harmonisation de ses activités avec la Stratégie.</p> <p>- WP.5 : Le Comité a été informé à sa quatre-vingt-deuxième session (ECE/TRANS/294, par. 47) que le WP.5 avait harmonisé son programme de travail avec la Stratégie. Le Comité a décidé à sa quatre-vingt-troisième session, de charger le WP.5 d'examiner les questions relatives au transport intermodal de passagers au sein des villes et au-delà.</p> <p>- WP.6 : Pour l'essentiel, le plan de travail du WP.6 est déjà en phase avec la Stratégie, puisqu'il vise à améliorer la collecte, la validation et la diffusion des données afin de produire des statistiques précises, qui permettent de fonder sur des données factuelles la prise de décisions dans le domaine des transports. En outre, le WP.6 contribue à la réalisation de tous les ODD, en particulier des cibles 3.6, 9.1 et 11.2, en produisant des données précises et comparables sur les cibles en lien avec ses activités, de sorte que les progrès accomplis puissent être mesurés. Le WP.6 a proposé en 2021 un mandat révisé qui fait explicitement concorder ses activités avec la Stratégie (document ECE/TRANS/WP.6/2021/3) (soumis à l'approbation du Comité adopté par le Comité en février 2022), et intégré la Stratégie dans son programme de travail (ECE/TRANS/WP.6/2021/6).</p> <p>- WP.11 : Le WP.11 a examiné la Stratégie du Comité à l'horizon 2030 à sa soixante-seizième session (ECE/TRANS/WP.11/243, par. 8 à 18), approuvé les projets de recommandations du Comité et estimé que ses travaux étaient déjà pleinement conformes à la Stratégie. À sa soixante-dix-septième session, le WP.11 a pris note de l'action menée par le Comité pour appliquer la Stratégie à l'horizon 2030 et des mesures requises dans le cadre de cette action, tels que présentés dans le document ECE/TRANS/2021/3, conformément aux débats tenus à sa soixante-seizième session.</p> <p>Les délégations n'ont pas</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division	
	<p>communiqué d'observations jusqu'à présent.</p> <p>- WP.15 : Le WP.15 a examiné la Stratégie du Comité à l'horizon 2030 à sa 107^e session (ECE/TRANS/WP.15/248, par. 9 à 15), approuvé les projets de recommandations du Comité et estimé que ses travaux étaient déjà pleinement conformes à la Stratégie. Étant donné que le programme de travail du WP.15 englobe ceux du WP.15/AC.1 et du WP.15/AC.2, l'harmonisation des travaux du WP.15 avec la Stratégie du Comité vaut aussi pour les activités de l'AC.1 et de l'AC.2. À sa 109^e session (mai 2021), le WP.15 a noté avec intérêt les travaux relatifs à l'application de la Stratégie du Comité à l'horizon 2030 et les actions requises listées dans le document ECE/TRANS/2021/3. Les délégations ont été invitées à envoyer au Président, si elles le souhaitent, leurs observations et propositions d'ajouts et de modifications au tableau « État d'avancement et prochaines étapes ». Aucune observation n'a été reçue dans le délai imparti.</p> <p>- WP.24 : Le WP.24 a approuvé un programme de travail harmonisé avec la Stratégie. Il s'emploie à favoriser la connectivité intermodale des transports de marchandises et la mobilité dans ce domaine. Il a confirmé que ses travaux ne portaient pas sur la mobilité intermodale des passagers. Le WP.24 a révisé son mandat à sa soixante-quatrième session (octobre 2021). Le Comité a adopté ce mandat à sa quatre-vingt-quatrième session (février 2022). Le mandat révisé fait directement référence à la contribution du WP.24 à l'application de la Stratégie du Comité et aux tâches pertinentes pour le WP.24 qu'elle contient.</p> <p>- WP.29 : Le WP.29 a approuvé un programme de travail harmonisé avec la Stratégie et est en train de hiérarchiser les activités de ses six</p>			

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>groupes de travail subsidiaires par ordre de priorité (ECE/TRANS/WP.29/2022/1 et Rev.1).</p> <p>- WP.30 : À sa 153^e session (octobre 2019), le WP.30 a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2019/8 (et Corr.1), dans lequel figure une liste des tâches qu'il doit accomplir pour harmoniser ses travaux avec la Stratégie. Il s'est déclaré prêt, en principe, à faciliter l'application de la Stratégie, et donc accepté provisoirement le calendrier proposé pour les tâches à accomplir, en se réservant la possibilité d'un réexamen ultérieur (ECE/TRANS/WP.30/306, par. 5). À sa 161^e session (octobre 2022), le WP.30 a demandé au secrétariat d'établir, pour examen à sa session suivante, un document comparant le nouveau mandat du Comité avec le mandat actuel du WP.30, afin de déterminer s'il y avait lieu de procéder à des ajustements (ECE/TRANS/WP.30/322, par. 6).</p> <p>- SC.1 : Le SC.1 a harmonisé son programme de travail avec la Stratégie et apporté à son ordre du jour des modifications, qui prendront effet à sa 115^e session, pour tenir compte de cette harmonisation. Le Comité a été informé de ces changements à sa quatre-vingt-deuxième session.</p> <p>- SC.2 : Le Comité a été informé à sa quatre-vingt-deuxième session que le SC.2 avait harmonisé son programme de travail avec la Stratégie. Dans une étape suivante, le SC.2 a également actualisé son mandat pour refléter l'harmonisation de son programme de travail avec la Stratégie. Le SC.2 a confirmé que son mandat actuel était en phase avec celui du Comité, et il a fait une autre modification mineure pour prendre en compte la création de son Règlement intérieur. Le mandat actualisé et le nouveau Règlement intérieur ont été soumis au Comité pour adoption en février 2023.</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
4.2 Adapter la Stratégie et ses priorités si nécessaire	<p>- SC.3 : Le Comité a été informé à sa quatre-vingt-deuxième session (ECE/TRANS/294, par. 112) que le SC.3 avait harmonisé son programme de travail avec la Stratégie. Dans une étape ultérieure, le SC.3 a actualisé son mandat de façon à ce que son programme de travail soit conforme à la Stratégie. L'un et l'autre ont été adoptés par le Comité à sa quatre-vingt-quatrième session (février 2022).</p> <p>La pandémie de COVID-19 a considérablement perturbé les transports intérieurs internationaux et le transport urbain. Toutefois, une évaluation de ses répercussions a été menée et, jusqu'à présent, il ne s'est pas avéré nécessaire de modifier la Stratégie. D'éventuelles mesures à prendre au lendemain de la pandémie pourraient être abordées au titre des tâches prioritaires 5.5, 5.6, 5.9, 5.14, 5.15, 5.20, 5.22 et 5.23.</p> <p>Des ajustements pourraient être proposés au besoin.</p>	Suivre l'évolution des transports intérieurs et proposer des ajustements de la Stratégie si nécessaire.	Le secrétariat du Comité et les secrétaires des groupes de travail concernés
4.3 Modifier le règlement intérieur du Comité	<p>Le Comité a adopté son Règlement intérieur et son mandat révisé respectivement en février 2020 et en février 2019. Le secrétariat a envoyé des notes d'information aux principaux membres de l'ECOSOC. Le secrétariat a également présenté un exposé aux membres du Conseil économique et social et fourni des notes d'information actualisées et un soutien général aux délibérations des États Membres en vue des préparatifs de la session de 2021 du Conseil, ainsi qu'après celle-ci pour l'application des décisions pertinentes de celui-ci. Le secrétariat a travaillé en étroite collaboration avec les membres du Bureau élus pour la période 2020-2021 et la Présidente de la Commission économique pour l'Europe, dont les contributions et le soutien ont été précieux pour</p>	Promouvoir et appuyer le mandat du Comité de sorte qu'il soit examiné d'un oeil favorable par le Conseil économique et social puis appliqué (voir l'état d'avancement). Dans le prolongement : rendre opérationnels le mandat et le Règlement intérieur du Comité et faire procéder aux adaptations nécessaires dans le mandat et le Règlement intérieur par les organes subsidiaires du Comité ¹	Le secrétariat du Comité

¹ Conformément à la décision du CTI ECE/TRANS/294, par. 18, et suite à l'adoption par le Conseil économique et social de la résolution intitulée « Mandat révisé du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe » (document E/2022/L.4) le 16 février 2022. L'harmonisation des travaux des organes subsidiaires avec le mandat du CTI est soumise à la décision du CTI à sa quatre-vingt-cinquième session.

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>l'approbation du mandat révisé du Comité par le Conseil économique et social.</p> <p>Par la suite, le projet de résolution du Conseil économique et social intitulé « Mandat révisé du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe » (document E/2022/L.4) a été adopté le 16 février 2022 en tant que résolution 2022/2 du Conseil. Le mandat révisé du Comité des transports intérieurs peut être consulté dans le document ECE/TRANS/316/Add.2 en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol, en français et en russe.</p> <p>Lors de l'entrée en vigueur du mandat révisé du Comité, le 16 février 2022, le Règlement intérieur du Comité, tel qu'il figure à l'annexe III du document ECE/TRANS/294, est également entré en vigueur.</p> <p>À sa 109^e session (mai 2021), le WP.15 a étudié une comparaison entre son règlement intérieur et celui adopté par le Comité (ECE/TRANS/WP.15/2021/2). Le WP.15 a conclu qu'il n'était pas nécessaire de modifier immédiatement son règlement intérieur. Voir le rapport ECE/TRANS/WP.15/253, par. 58.</p> <p>À sa trente-neuvième session (janvier 2022), le Comité de sécurité de l'ADN (WP.15/AC.2) a examiné et adopté son Règlement intérieur qui a été révisé à la quarantième session (août 2022) (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.2/80/Add.1/Rev.1).</p> <p>Le WP.11 a pris note du paragraphe 18 du rapport ECE/TRANS/294 du Comité, sur le règlement intérieur des groupes de travail. Afin de faire en sorte que les règles régissant la participation à ses sessions et l'adoption d'amendements correspondent à celles récemment adoptées pour le Comité, le WP.11 a demandé au secrétariat de faire pour la session suivante une comparaison entre le règlement intérieur du Comité</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
4.4 Promouvoir la mise en application de la Stratégie	<p>et le sien sur ces points. À sa soixante-dix-huitième session (mai 2022) et après avoir examiné la comparaison établie par le secrétariat, le Groupe de travail a estimé qu'il n'était pas nécessaire de modifier immédiatement son Règlement intérieur. Les délégations qui souhaiteraient présenter des propositions d'amendement au Règlement intérieur pourraient le faire sur la base du Règlement intérieur du Comité.</p> <p>À sa soixante-sixième session (12-14 octobre 2022), le SC.3 a établi son nouveau Règlement intérieur (ECE/TRANS/SC.3/2022/14) et recommandé au Comité de l'adopter à sa quatre-vingt-cinquième session.</p> <p>À sa soixante-cinquième session (octobre 2022), le WP.24 a établi son nouveau Règlement intérieur sur la base du dernier Règlement intérieur du Comité. Ce Règlement du WP.24 est soumis à la quatre-vingt-cinquième session du Comité pour adoption.</p> <p>Voir la tâche 4.1 pour le bilan en ce qui concerne le SC.2 dans ce domaine.</p>	<p>Les groupes de travail continueront à coordonner leur action et à organiser régulièrement des réunions pour que la Stratégie soit complètement appliquée et pour mettre leur action en conformité avec elle. Les présidents des groupes de travail et le Président du Comité pourraient tenir des réunions (virtuelles) pour convenir d'activités ou de tâches communes.</p>	<p>Le secrétariat du Comité et tous les secrétaires des groupes de travail</p>
4.5 Adapter la session annuelle du Comité si nécessaire	<p>L'ordre du jour du Comité a été adapté conformément aux priorités et au plan d'action définis dans le cadre de la Stratégie. Les points existants de l'ordre du jour ont été réorganisés compte tenu des priorités de la</p>	<p>Continuer de réfléchir, avec le Bureau, aux modifications à apporter à l'organisation de la session du Comité pour mieux faciliter l'application de la Stratégie et la prise de décisions du Comité.</p>	<p>Le secrétariat du Comité</p>

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
4.6 Tenir des consultations et nouer des relations de coopération avec d'autres commissions régionales de l'ONU	<p>Stratégie et de nouveaux points ont été ajoutés.</p> <p>Voir aussi les tâches 5.18 et 5.19.</p> <p>La Division des transports durables coopère activement avec d'autres commissions régionales de l'ONU. Le Directeur de la Division a fait connaître la Stratégie auprès de ses homologues d'autres commissions régionales et leur a proposé de mettre en place une coopération. La Division a associé d'autres commissions régionales à ses projets et initiatives. Toutes les commissions régionales ont participé au projet du Compte de l'ONU pour le développement sur l'élaboration d'indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables et à la création de l'Observatoire sur l'état du franchissement des frontières en raison de la COVID-19, ainsi qu'à des activités relatives à la sécurité routière, notamment à des études de performance en matière de sécurité routière. La CEE et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) collaborent également sur la question de la connectivité des transports entre l'Europe et l'Asie.</p> <p>La Division des transports durables de la CEE et la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO) œuvrent ensemble à la création de l'Observatoire international des infrastructures de transport.</p> <p>La CEA, la CESAP et la CESAO ont participé à la quatre-vingt-troisième session du Comité. Dans le cadre du dialogue du Comité avec les commissions régionales de l'ONU sur les activités en cours relatives aux transports intérieurs, la CESAP a informé le Comité de ce qui se passait dans sa région dans ce domaine.</p> <p>La CEA, la CEPALC, la CESAO et la CESAP ont participé à la quatre-vingt-quatrième session du Comité et ont informé celui-ci des activités de transport intérieur dans leurs régions respectives,</p>	Poursuivre et resserrer la collaboration avec d'autres commissions régionales de l'ONU.	Le secrétariat du Comité, en collaboration avec les secrétariats des groupes de travail concernés

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>conformément au point 11 d) de l'ordre du jour (ECE/TRANS/315).</p> <p>Toutes les commissions régionales de l'ONU ont participé, à la session annuelle du WP.5 tenue en septembre 2021, au débat sur un point de l'ordre du jour consacré à des consultations sur la connectivité interrégionale durable des transports. Le WP.5 s'est félicité de ces consultations, estimant qu'elles avaient contribué à l'application de la Stratégie du Comité et en particulier de ses dispositions concernant la connectivité interrégionale. Il a invité le secrétariat à continuer à organiser et à faciliter de telles consultations sur des sujets ciblés d'intérêt interrégional, si possible en coopération avec les autres commissions régionales ainsi qu'avec d'autres organisations régionales et interrégionales et des représentants de projets pertinents.</p> <p>Un atelier sur l'assurance transfrontière pour les véhicules à moteur a été organisé conjointement par la CEA, la CEE, la CEPALC, la CESAP et la CESA, dans le cadre de la 117^e session du SC.1, le 19 octobre 2022. Les participants ont recommandé qu'un autre atelier soit organisé en 2023 afin de poursuivre l'échange d'expériences et de recenser les problèmes communs et les solutions potentielles pour renforcer encore la coopération entre les systèmes de cartes d'assurance.</p> <p>Le 5 septembre 2022, un atelier interrégional sur les possibilités et les difficultés de l'électrification de la mobilité urbaine dans les domaines des transports, de l'énergie et de l'aménagement du territoire a été organisé dans le cadre du module d'activités du Groupe de travail consacré à la mobilité urbaine, au cyclisme et aux transports publics durables. À la CEE, l'atelier a été coorganisé par la Division des transports durables, la Division de l'énergie durable et la</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>Section du logement et de l'aménagement du territoire. L'atelier a également été soutenu par les quatre autres commissions régionales de l'ONU : CESAP, CESA, CEA et CEPALC.</p> <p>Les centres régionaux ont été invités et ont participé aux exposés et ateliers régionaux de LearnITC, la plateforme d'apprentissage en ligne sur la connectivité des transports intérieurs et du commerce.</p>		
5. Mesures tirées de la liste des priorités			
5.1 Assurer le service et l'administration des instruments juridiques	<p>Les groupes de travail et les comités d'administration assurent l'administration des instruments juridiques qui relèvent de leur compétence. Il s'agit pour les groupes de travail d'évaluer et de réviser ces instruments. Ainsi, à sa 154^e session, le WP.30 a entamé une évaluation des 17 instruments juridiques qui relèvent de sa compétence. Il et notamment étudié la possibilité de les modifier (voir ECE/TRANS/WP.30/308, par. 6, et ECE/TRANS/WP.30/2020/1).</p> <p>Le SC.2 continue à modifier et à mettre à jour l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) pour s'assurer qu'il est conforme aux prescriptions actuelles. Dans sa révision 4, qui vient d'être publiée, l'AGC s'accompagne désormais d'un document expliquant les avantages qu'il y a à en devenir partie contractante et la procédure à suivre pour le devenir. D'autres amendements ont été proposés par la Géorgie et la Lituanie, ceux de la Géorgie étant déjà entrés en vigueur. Les travaux se poursuivent pour établir les amendements à l'AGC afin de l'actualiser et le moderniser de manière qu'il porte aussi sur les gares de voyageurs (voir plus loin la tâche 5.4).</p> <p>Le WP.24 a adopté des amendements à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international</p>	<p>1. Continuer d'assurer l'administration des instruments juridiques et de les modifier au besoin. Il s'agit d'examiner ces instruments, de les évaluer et de proposer des mises à jour pour les actualiser, ainsi que de définir des stratégies pour encourager les membres existants à en reprendre l'application et favoriser l'adhésion de nouveaux membres.</p> <p>2. S'employer à obtenir de l'Assemblée générale ou de l'ECOSOC un mandat pour la traduction des documents relatifs aux instruments juridiques de portée mondiale dans les six langues officielles de l'ONU.</p> <p>3. Poursuivre la collaboration nécessaire pour assurer la cohérence entre certains instruments juridiques.</p> <p>4. Continuer de formuler des recommandations sur l'application des instruments juridiques et étudier les moyens de renforcer le suivi de cette application.</p>	<p>1. Les secrétaires des Groupes de travail et des comités d'administration</p> <p>2. Le secrétariat du Comité</p> <p>3-4. Les secrétaires des groupes de travail et comités d'administration concernés</p>

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>combiné et les installations connexes (AGTC) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - En octobre 2020, suite aux propositions faites par l'Allemagne, l'Autriche, la Croatie, la Grèce et la Tchéquie ; - En octobre 2021, suite aux propositions faites par la Croatie, la Fédération de Russie, la Géorgie (à l'exception d'un amendement à C-E 99) et la Pologne. Les amendements proposés par la Géorgie et la Pologne renforceront la cohérence entre l'AGTC et l'AGC ; - En octobre 2022, à la suite des amendements proposés par le Danemark et la Lituanie (les spécificités des amendements adoptés figurent dans le rapport de la soixante-cinquième session). <p>À sa soixante-quatrième session, en octobre 2021, le WP.24 a établi un mécanisme de suivi de l'application de la Convention. À cette fin, le WP.24 a décidé de créer, dans un système d'information géographique, un inventaire des lignes AGTC et des installations connexes permettant de contrôler les paramètres techniques obtenus par rapport à ceux définis dans l'AGTC.</p> <p>Le WP.29/AC.4 a facilité l'adoption d'amendements à l'Accord concernant le contrôle technique périodique des véhicules (Accord de 1997), comprenant diverses définitions et l'introduction d'éléments visant à améliorer encore les procédures de contrôle.</p> <p>À partir de sa 154^e session (février 2020), le WP.30 a commencé à examiner chacun des 17 instruments juridiques relevant de sa compétence, l'objectif étant d'évaluer la pertinence actuelle de chacun et ses possibilités d'extension (en cours).</p> <p>À sa 158^e session (octobre 2021), le WP.30 a confirmé que l'exercice en cours avait été utile, car il avait mis en évidence des problèmes dans l'application de divers instruments juridiques, lesquels avaient conduit à</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>un examen de la pertinence de ces instruments au niveau national, et parfois même à des dénonciations. Bien qu'il eût été établi que certains instruments avaient perdu leur pertinence ou semblaient être dépassés par des instruments plus récents, élaborés sous l'égide des Nations Unies ou d'autres organisations internationales, telles que l'Organisation mondiale des douanes (OMD) notamment, le Groupe de travail a estimé que ces instruments devaient être conservés, sachant qu'ils avaient très bien pu servir de base à l'élaboration d'instruments plus récents et qu'ils restaient donc utiles. Dans le même temps, et exactement pour la même raison, le WP.30 a jugé qu'il n'était pas justifié et qu'il pouvait même être risqué de les modifier ou de les adapter aux réalités actuelles, car cela pourrait compromettre la construction de textes législatifs plus récents qui s'en inspiraient.</p> <p>Le WP.30 étant d'avis que l'exercice en cours devait être considéré comme achevé, il a prié le secrétariat d'en rendre compte au Comité des transports intérieurs à sa session de février 2022 (ECE/TRANS/WP.30/316 (projet), par. 8 et 9), ce qui a été fait.</p> <p>Le WP.29/AC.4 a travaillé sur un document-cadre définissant un modèle de conformité permanente des véhicules aux prescriptions en matière de sécurité et de respect de l'environnement. À sa 187^e session, le WP.29 a approuvé le document-cadre relatif à la conformité des véhicules pendant leur durée de vie (ECE/TRANS/WP.29/2022/145).</p> <p>Le SC.3 et le SC.3/WP.3 ont continué à collecter des informations sur l'application de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN). La mise à jour la plus récente (Révision 4) a été adoptée en 2017 et est entrée en vigueur en 2018. Au cours de la période 2018-2022, cinq</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>modifications de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau de voies navigables E (Livre bleu) ont été adoptées. Les feuilles de route pour l'adhésion à l'AGN et pour l'acceptation et l'application de la résolution n° 40 ont été adoptées en 2018-2019.</p>		
	<p>Le 23 juin 2021, un atelier sur la mise en place d'un cadre réglementaire international solide visant à accroître l'efficacité et la sécurité des transports par voie navigable s'est tenu lors de la cinquante-neuvième session du SC.3/WP.3. Les participants ont examiné les possibilités d'améliorer le cadre réglementaire international, de faciliter l'adhésion aux instruments juridiques et leur application, et d'accroître l'efficacité des conventions et accords internationaux relevant du Comité.</p>		
	<p>Le 12 octobre 2022, dans le cadre de la soixante-sixième session du SC.3, celui-ci et le WP.24 ont organisé conjointement : a) un atelier sur le développement du transport de conteneurs par voies navigables, qui a été axé sur la situation actuelle, les possibilités et les perspectives de développement du transport de conteneurs sur les voies navigables d'Europe de la région de la mer Caspienne et de Chine ; et b) une table ronde sur les moyens de faciliter l'harmonisation du Protocole sur le transport combiné par voie navigable avec l'AGTC et l'AGN. Parmi les sujets abordés figuraient les obstacles à l'adhésion aux instruments juridiques et à leur application, l'utilisation efficace des instruments de contrôle et l'harmonisation des deux instruments juridiques. Les participants ont convenu que la meilleure façon d'assurer l'harmonisation entre les instruments juridiques pourrait être une gestion ou un suivi conjoint du Protocole par le SC.3 et le WP.24. Les participants ont</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>également recommandé au WP.24 d'appliquer le plan par étapes pour l'adhésion au Protocole établie par les deux secrétariats. Une résolution visant à faciliter le développement du transport de conteneurs par voie navigable a été convenue entre le SC.3 et le WP.24 et est soumise au Comité pour adoption.</p> <p>Dans le cadre des mesures destinées à faciliter la compréhension et l'application des instruments juridiques, les groupes de travail et les comités d'administration s'efforcent de faire en sorte que les instruments de portée mondiale soient disponibles dans les six langues officielles de l'ONU.</p> <p>Les groupes de travail et les comités d'administration travaillent ensemble afin d'assurer la cohérence nécessaire entre certains instruments juridiques, comme c'est le cas du WP.15 et du WP.29 pour le Règlement ONU n° 105 sur les véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses, ou du WP.15 et du WP.1 pour la signalisation routière relative aux marchandises dangereuses.</p> <p>Les groupes de travail concernés formulent des recommandations pour renforcer la mise en conformité des lois nationales avec les instruments juridiques. Le WP.15 a par exemple recommandé l'harmonisation des lois nationales sur le transport des marchandises dangereuses avec l'ADR pour faciliter l'application effective de celui-ci et améliorer la sécurité routière. Il a encouragé le Comité à adopter cette recommandation.</p> <p>La résolution R.E.6 a été mise à jour par le WP.29/AC.4 avec l'ajout de dispositions relatives aux contrôles techniques routiers des véhicules utilitaires, qui exigent que ceux-ci soient bien entretenus en permanence, c'est-à-dire également dans les intervalles entre les contrôles obligatoires. Le WP.29/AC.4 a proposé un système d'évaluation des risques à l'intention des exploitants,</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>basé sur les renseignements obtenus au cours des activités d'inspection.</p> <p>Comme convenu par le WP.15 à sa 109^e session (mai 2021), le secrétariat a établi une version révisée du plan par étapes pour l'adhésion à l'ADR et son application (ECE/TRANS/WP.15/2021/15). À sa 110^e session, le WP.15 a adopté la proposition de plan par étapes pour l'adhésion à l'ADR avec des modifications supplémentaires et demandé au secrétariat de la publier sous forme électronique.</p> <p>À sa quatre-vingt-quatrième session, le Comité a approuvé la demande du WP.15 de publier une version électronique du plan par étapes révisé et de le publier sur le site Web de la CEE.</p> <p>La version électronique du plan par étapes révisé a été publiée en anglaise, français et en russe et diffusée sur le site Web de la CEE en [octobre 2022].</p> <p>Le WP.15 continuera à collaborer avec le WP.1 et le WP.29 pour assurer la cohérence entre certains instruments juridiques.</p> <p>À sa 117^e session, le SC.1 a décidé de commencer l'examen des onze instruments juridiques qu'il administre à sa session suivante et demandé au secrétariat de préparer un exposé ou un document pour faciliter les débats.</p>		
5.2 Modifier le mandat du Comité (en 2020)	Voir les informations relatives à la tâche 4.3.		Le secrétariat du Comité
5.3 Modifier les instruments juridiques auxquels l'adhésion est entravée par des obstacles géographiques ou procédurax (d'ici à 2025)	<p>L'adjectif « européen » a été supprimé du titre de l'ADR. L'Accord était déjà ouvert à l'adhésion de tous les États Membres de l'ONU, mais cette modification pourrait faciliter l'adhésion de ceux pour lesquels la mention de l'adjectif « européen » pouvait être un obstacle. Elle est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2021.</p> <p>Accord de 1997 sur le contrôle technique périodique des véhicules : en 2019, la référence à l'Europe dans le préambule a été supprimée par un</p>	Recenser les instruments juridiques pour lesquels les obstacles géographiques ou procédurax à l'adhésion pourraient être levés, de manière à les ouvrir à l'adhésion de tous les pays du monde, et introduire dans les plans d'action des mesures à prendre pour lever ces obstacles.	Les secrétariats des groupes de travail et comités d'administration

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>amendement, afin de souligner la portée mondiale de l'Accord.</p> <p>Le WP.1 a déjà rejeté de manière informelle les modifications des conditions d'adhésion aux Accords européens complétant les deux Conventions de 1968. Néanmoins, d'ici à 2025, il débattera à nouveau de la modification des clauses finales de ces instruments juridiques et d'autres.</p> <p>À sa 116^e session, le SC.1 a exprimé son soutien à une Partie contractante à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) souhaitant ouvrir l'Accord au niveau mondial et l'a encouragée à soumettre officiellement une proposition d'amendement à l'article 14 en ce sens. Aucune proposition d'amendement n'a encore été soumise. Le SC.1 et son groupe d'experts de l'AETR continueront à débattre de cette question lors de leurs sessions jusqu'à ce qu'une Partie contractante prenne l'initiative.</p> <p>Le SC.1 a entamé des discussions visant à déterminer s'il serait approprié d'ouvrir l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) à l'adhésion d'États non membres de la CEE. Pour faciliter la poursuite des débats, à la demande 117^e session du SC.1, le secrétariat invitera les représentants des autres commissions régionales leurs accords régionaux équivalents a invité la CESAP à présenter l'Accord intergouvernemental sur le réseau routier asiatique à la 117^e session du SC.1. Celui-ci a accueilli favorablement cet exposé et demandé au secrétariat d'inviter d'autres commissions régionales de l'ONU à présenter d'autres accords régionaux à sa session suivante. Le Président a également rappelé aux participants du SC.1 de consulter leurs capitales sur l'opportunité d'ouvrir l'AGR à</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.4 Examiner la relation entre les instruments juridiques existants et formuler des recommandations (d'ici à 2022)	<p>l'adhésion d'États non membres de la CEE.</p> <p>Une équipe spéciale interne a été créée et chargée d'examiner les différents instruments juridiques sous cet angle, mais aucune autre convention dont les barrières géographiques ou procédurales pourraient être levées pour l'ouvrir à une adhésion mondiale n'a été trouvée. En effet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ou bien les conventions étaient déjà de portée mondiale ; - Ou bien il s'agissait de protocoles à des conventions de portée mondiale, avec des dispositions régionales particulières s'appuyant sur les dispositions mondiales ; - Ou bien les textes avaient un objectif régional particulier, comme dans le cas d'accords relatifs aux infrastructures définissant un plan de développement du réseau régional ; - Ou encore le processus d'ouverture de l'instrument était examiné par le groupe de travail concerné (comme dans le cas de l'examen mené par le SC.1 à propos de l'AETR). <p>À sa soixante-quatrième session, le SC.3 a échangé des informations sur les effets de l'épidémie de COVID-19 sur la navigation intérieure. Il a jugé souhaitable de procéder à une évaluation des conventions et accords relevant de la CEE et des résolutions de la CEE dans le domaine du transport par voie navigable du point de vue de la préparation à des situations similaires.</p> <p>À sa soixante-cinquième session, le SC.3 a relevé que dans la Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure, la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et la Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure, le cas particulier des pandémies n'était pas explicitement prévu.</p>	Examiner la relation entre les instruments juridiques existants, regroupés par mode de transport (routier, ferroviaire, fluvial et intermodal), et formuler des recommandations. Si cela est nécessaire et jugé approprié soit à des fins stratégiques, soit en raison de la demande des entreprises, ces recommandations pourraient être formulées, adoptées et éventuellement appliquées plus rapidement.	Les secrétaires des groupes de travail

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
<p>En 2021-2022, le SC.3 et le SC.3/WP.3 ont été invités à réfléchir à des amendements à l'AGN et aux résolutions du SC.3 visant à renforcer la résilience du secteur aux situations de pandémie proposés par le secrétariat.</p>	<p>Une équipe spéciale interne a été créée et chargée d'examiner les différents instruments juridiques sous cet angle. Cette équipe a relevé un certain nombre de possibilités, de problèmes ou de risques liés à différentes conventions, comme suit :</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, du 21 octobre 1982 – possibilité : dématérialisation ; - Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et commerciaux (1956) – possibilité : dématérialisation du carnet de passage en douane (CPD) ; - Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), du 19 janvier 1996 – risque : l'élaboration, par l'AIPCN, de nouveaux principes pour la classification des voies de navigation intérieures, pourrait avoir une incidence à l'avenir ; - Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure, du 15 février 1966 – possibilité : dématérialisation du certificat de jaugeage ; - Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, du 25 janvier 1965 – possibilité : dématérialisation des certificats d'immatriculation et des registres des bateaux ; - Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) – possibilité : les fruits et légumes frais ne sont pas concernés par l'Accord, de même que d'autres biens périssables importants 	

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>comme les vaccins et les produits pharmaceutiques en général ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accords relatifs aux infrastructures – possibilité : mettre en place un mécanisme de suivi de l'application s'il n'existe pas encore ; - Convention relative à la circulation routière (1968) – lacune : règles pour la conduite automatisée (discussion en cours au sein du WP.1) ; - Convention relative à la signalisation routière (1968) – possibilité : informatisation de la Convention en ce qui concerne les panneaux, les signaux et les marquages (l'informatisation pour les panneaux a été élaborée mais pas encore achevée – elle dépend de la finalisation d'une proposition d'amendement – mais il n'y a pas encore eu d'informatisation pour les signaux et les marquages) ; - Protocole sur les marques routières (1973) – possibilité : informatisation du Protocole en ce qui concerne les marques routières ; - Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) (1985) – lacune : ne concerne ni les nœuds de transport ferroviaire de voyageurs (l'équivalent de l'AGTC pour les passagers), ni les paramètres techniques de signalisation ou de sécurité (le Groupe d'experts des nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs a été créé en 2021). <p>Sachant que les possibilités, les risques ou les lacunes sont propres à chaque instrument, le Comité pourrait inviter, à sa quatre-vingt-quatrième session (février 2022), a invité ses différents groupes de travail à s'employer, si nécessaire, à exploiter les possibilités, combler les lacunes ou prévenir les risques, lorsque de tels travaux n'ont pas encore été entrepris.</p> <p>À cet égard :</p> <ul style="list-style-type: none"> - À sa 117^e session, le SC.1 a demandé au secrétariat de l'aider à élaborer un questionnaire 		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.5 Déterminer le besoin éventuel d'instruments juridiques supplémentaires	<p>interrogeant les Parties contractantes à l'AGR de l'état d'application de cet instrument sur leur territoire ;</p> <p>- À sa soixante-cinquième session, le WP.24 a examiné les progrès accomplis dans l'élaboration d'un suivi de l'application dans un environnement de système d'information géographique ;</p> <p>- Un amendement a été apporté à la Convention de 1968 sur la circulation routière concernant certains aspects liés à la conduite automatisée ;</p> <p>- Le WP.1 travaille sur la version électronique de la Convention de 1968 sur la signalisation routière, qui devrait être achevée en 2023 (sous réserve de l'acceptation des propositions d'amendement pertinentes et de la pérennité du financement externe) ;</p> <p>- Le WP.1 n'a pas prévu jusqu'à présent de lancer la création d'une version électronique du Protocole sur les marques routières ;</p> <p>- Le SC.2 poursuit les travaux sur les plateformes de voyageurs. Il a approuvé la création de règles types pour le marquage permanent du matériel roulant ferroviaire (voir ci-après la tâche 5.6).</p> <p>Au titre de cette priorité, il est débattu de la nécessité d'adopter des instruments juridiques à l'appui des instruments existants. Des instruments relatifs à la facilitation de l'octroi de visas aux conducteurs professionnels et à la facilitation du franchissement des frontières dans des situations extraordinaires, telles que les pandémies, sont notamment envisagés.</p> <p>Le SC.2 a pris l'initiative de créer le Groupe d'experts des nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs (approuvée par le Comité en 2021) dans le but de déterminer s'il est possible de créer un instrument juridique qui permettrait de faciliter</p>	Poursuivre les débats sur la base des résultats de l'analyse menée au titre de la tâche 5.4.	Les secrétaires des groupes de travail concernés

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>encore le transfert modal des voyageurs vers le rail.</p> <p>Le Groupe d'experts des nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs poursuit ses travaux. Il a décidé d'établir des propositions d'amendement à l'AGC afin de l'actualiser et de le moderniser de manière à englober les gares de voyageurs (nœuds). Le Groupe d'experts a entrepris d'établir un amendement à l'AGC qui sera proposé par des Parties contractantes.</p>		
	<p>Face à la pandémie de COVID-19 et à ses effets sur le transport international, le groupe consultatif pluridisciplinaire informel des réactions à la crise de la COVID-19 dans le domaine des transports a été créé sous les auspices du WP.5, pour donner suite à la demande formulée par le Comité à sa session de 2020 que soient menées les recherches nécessaires sur les dispositions des cadres existants et les nouveaux domaines de travail requis pour promouvoir la coopération entre les autorités chargées des transports dans le domaine de la lutte contre les effets des situations d'urgence de nature transnationale, y compris les épidémies et les pandémies. En 2020, deux sessions virtuelles ont été organisées, le 9 juin et le 8 septembre, rassemblant des fonctionnaires des ministères des transports, de l'économie et de la santé ainsi que des comités douaniers, issus de plus de 40 pays de la région de la CEE. Les apports de ces réunions du groupe consultatif ont été inclus dans un rapport complet qui a été soumis au Comité à sa quatre-vingt-troisième session (ECE/TRANS/2021/4). Le Comité a prolongé les travaux du groupe consultatif d'une année supplémentaire, jusqu'en février 2022, en demandant que soit renforcée la coopération entre les groupes de travail et entre le Comité et d'autres institutions spécialisées des Nations Unies. À cette fin, une troisième session virtuelle a été</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>organisée en juin 2021 avec la participation de l'OACI et de l'OMI. Les délibérations ont été axées sur la recherche de points communs et des enseignements tirés de la façon dont les (sous-)secteurs du transport maritime, aérien et terrestre ont vécu la pandémie de COVID-19 et comment ils ont fait face aux nombreux défis. Cette troisième session du groupe consultatif a été enrichie par la participation de plusieurs présidents et vice-présidents de groupes de travail spécialisés dans un mode de transport, notamment le SC.3 et le WP.24, ce qui a rendu possible une longue série d'échanges intersectoriels. Des recommandations et propositions ont été introduites dans une version révisée du document ECE/TRANS/WP.5/2020/10 (Rev.1) pour examen par le WP.5 à sa trente-quatrième session, en septembre 2021. Le WP.5 a pris note des recommandations en vue d'une éventuelle action ultérieure et demandé au secrétariat d'établir un document officiel regroupant les recommandations formulées jusqu'alors ainsi qu'une proposition de plan d'action pour leur application, et d'élaborer pour la session suivante du Comité une note de cadrage en vue d'un échange d'informations supplémentaire et une éventuelle planification des interventions d'urgence pour le rail, la route et les voies navigables intérieures. Le WP.5 a également demandé au secrétariat d'aider à mieux faire connaître l'importance du rôle que jouent les travailleurs du secteur des transports, qui assurent le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement en cas de pandémie ou d'autre situation d'urgence, et à obtenir pour eux un accès prioritaire aux systèmes de santé. À la session marquant son soixante-quinzième anniversaire, en février 2022, le Comité a accueilli favorablement les recommandations concernant d'éventuelles mesures supplémentaires et adopté la proposition de plan d'action pour</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>leur application présentée dans le document ECE/TRANS/2022/19. En particulier, il a accueilli favorablement la note de réflexion du secrétariat sur les plans d'urgence pour les transports ferroviaire, routier, fluvial et intermodal, et il a demandé au secrétariat de présenter ces propositions aux groupes de travail spécialisés dans les différents modes (SC.1, SC.2, SC.3/WP.3 et WP.24) pour examen et éventuellement pour approfondissement.</p> <p>À la trente-cinquième session du WP.5, le secrétariat a invité le Groupe de travail à examiner le document ECE/TRANS/WP.5/2022/4 (version révisée du document ECE/TRANS/2022/19) et à donner des indications sur les nouvelles mesures à prendre pour améliorer la résilience du secteur des transports intérieurs et sa préparation aux futures pandémies et situations d'urgence internationales. À cet égard, le secrétariat a invité les pays désireux de renforcer leurs systèmes de gestion des situations d'urgence dans le secteur des transports internationaux à envisager de participer à un projet expérimental financé par des fonds extrabudgétaires et intitulé « Construire des réseaux d'infrastructures de transport résilients, capables de s'adapter au climat et économiquement viables ».</p> <p>Le WP.5 a pris connaissance avec intérêt du document ECE/TRANS/WP.5/2022/4, établi par le secrétariat, et s'est félicité du fait que le plan d'action proposé pour l'application, par les groupes de travail spécialisés par mode, des recommandations formulées par le groupe consultatif pluridisciplinaire informel des réactions du secteur des transports à la crise de la COVID-19 avait été adopté par le Comité à sa session de février 2022 ;</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
<p>5.6 Achever l'élaboration de trois nouveaux instruments juridiques</p> <p>Étudier la possibilité d'élaborer de nouveaux instruments juridiques (à partir de 2020)</p>	<p>il a demandé au secrétariat de contrôler l'application du plan d'action avec ces groupes de travail. Le WP.5 a également accueilli favorablement la proposition du secrétariat invitant les pays intéressés à participer, sur la base du volontariat, à un projet expérimental visant à mettre au point un système international de gestion des situations d'urgence pour la route, le rail ou les voies navigables intérieures sur un segment déterminé d'un couloir de transport.</p> <p>L'ADR prévoit déjà la reconnaissance mutuelle des accords et des certificats et les accords multilatéraux ont prouvé leur efficacité dans des circonstances extraordinaires telles que la pandémie de COVID-19.</p> <p>Une équipe spéciale interne a été créée et chargée d'examiner les différents instruments juridiques sous cet angle. Un remue-méninges sera organisé afin de découvrir s'il y a des domaines ou des questions, autres que ceux qui sont déjà prévus par le mandat d'un groupe de travail, pour lesquels des instruments juridiques pourraient être élaborés au bénéfice des pays et pour aider au développement durable du secteur des transports.</p> <p>Le Comité a adopté la Convention sur le transport ferroviaire de voyageurs en février 2019. Les travaux relatifs à l'uniformisation du droit ferroviaire au sein du Groupe d'experts de l'uniformisation du droit ferroviaire ont abouti à l'élaboration d'un projet de convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises. Cependant, le Groupe n'est pas parvenu à un consensus pour la mise au point définitive de cette convention. Par conséquent, le SC.2 a tenu des consultations sur l'uniformisation du droit ferroviaire entre ses soixante-quinzième et soixante-seizième sessions et, à cette dernière (novembre 2022), il a décidé de</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Poursuivre et achever l'élaboration de la législation ferroviaire uniformisée et de l'accord OmniBus. 2. Organiser une séance de réflexion sur l'élaboration de nouveaux instruments juridiques relatifs aux transports intérieurs. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le secrétaire du SC.1 (en collaboration avec le Président du SC.1) et le secrétaire du SC.2/GEURL 2. Les secrétaires des groupes de travail concernés, avec la participation du secrétariat du Comité

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>travailler en 2023 à la mise au point définitive de la Convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises dans le cadre d'un système de conventions ferroviaires uniformisées.</p> <p>À sa 114^e session, en octobre 2019, le SC.1 a repris ses discussions sur le projet d'accord OmniBus et progressé sur un certain nombre de questions en suspens. En raison des perturbations des processus de travail habituels découlant de la pandémie de COVID-19 en 2020, les réunions informelles prévues avec la Fédération de Russie, la Suisse et la Türkiye pour régler les questions encore en suspens n'ont pas eu lieu. En novembre 2020, la Suisse et la Türkiye, par des communications distinctes, ont informé le secrétariat qu'elles ne poursuivraient pas leurs discussions sur le projet d'accord. Compte tenu de faits énoncés ci-dessus ainsi que des difficultés suscitées par la pandémie de COVID-19 pour les services de transport de passagers, le SC.1 a décidé (à sa 116^e session) de maintenir ce point à son ordre du jour, mais de suspendre les débats sur ce sujet en attendant le complet rétablissement du secteur des transports (par exemple en 2023 ou 2024).</p> <p>À sa soixante-seizième session, le Groupe de travail des transports par chemin de fer a convenu de la création de règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire. Leur adoption sera discutée par le Comité des transports intérieurs en février 2023. Si elles étaient adoptées, ces Règles deviendraient le soixantième instrument juridique administré par le Comité. Il serait alors nécessaire de mettre sur pied un comité de révision chargé d'assurer leur actualisation.</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>Le WP.1 réfléchit à l'élaboration d'un nouvel instrument juridique sur la conduite automatisée (voir aussi la tâche 5.17).</p> <p>Les débats sur l'élaboration de nouveaux instruments juridiques devraient se poursuivre.</p>		
5.7 Établir un plan global de renforcement des capacités (en 2020)	Le plan d'action du Comité pour le renforcement des capacités (2020-2025), tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/2020/18, a été adopté par le Comité à sa quatre-vingt-deuxième session (février 2020).	Appliquer le plan d'action pour le renforcement des capacités sous réserve de la disponibilité de ressources.	Le Conseiller régional, avec la participation de tous les membres de la Division
5.8 Adapter et mettre à jour les supports de formation existants (à partir de 2020)	<p>Le projet du Compte de l'ONU pour le développement sur la création d'une plateforme d'apprentissage en ligne a été approuvé. L'objectif de ce projet est d'examiner, de mettre à jour et d'intégrer, selon qu'il conviendra, les supports de formation sur les instruments juridiques de l'ONU dans le domaine des transports intérieurs, de créer de nouveaux supports pour la plateforme d'apprentissage en ligne et de tester la plateforme dans les pays bénéficiaires.</p> <p>Les travaux d'élaboration de la plateforme d'apprentissage en ligne sont en cours. La structure est en train d'être parachevée et l'élaboration des cours de formation pour le lancement est bien avancée.</p> <p>La plateforme d'apprentissage LearnITC a été lancée au début du mois de septembre 2022. Elle est accessible à l'adresse suivante : https://learnitc.unece.org/. À ce jour, plus de 150 cours ont été commencés par des participants issus de plus de 20 pays du monde entier.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Exécuter le projet. 2. Adapter et mettre à jour les supports de formation existants. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le fonctionnaire responsable, avec le soutien de tous les membres de la Division 2. Tous les membres de la Division, coordonnés par le Conseiller régional
5.9 Élaborer de nouveaux supports de formation, de nouvelles normes et de nouveaux critères de compétence (à partir de 2022)	<p>Sous réserve de la disponibilité de fonds extrabudgétaires, de nouveaux supports de formation seront élaborés et mis en ligne sur la plateforme LearnITC.</p> <p>De nouvelles normes et de nouveaux critères de compétence seront aussi élaborés par les groupes de travail sous la forme de manuels,</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lancer des projets sous réserve de la disponibilité de fonds extrabudgétaires. 2. Poursuivre l'élaboration de manuels, de normes et de critères de compétence au sein des groupes de travail. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le personnel de la Division, avec le soutien du Conseiller régional 2. Les secrétaires des groupes de travail

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.10 Mettre au point des cours (à partir de 2019)	<p>d'amendements à des instruments juridiques existants ou à de nouveaux instruments.</p> <p>Le WP.24 a rédigé et publié le Manuel pour l'élaboration de plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique (on trouvera plus d'informations au titre de la tâche 5.20).</p> <p>Les informations sur les effets de la pandémie de COVID-19 sur la navigation intérieure recueillies par le SC.3 et le SC.3/WP.3 ont été transmises et reflétées dans la publication « Intermodal Transport in the Age of COVID-19 : Practices, Initiatives and Responses ».</p> <p>À sa soixante-sixième session, le SC.3 a approuvé le Glossaire du transport par voie navigable et demandé au secrétariat de le publier en tant que publication trilingue.</p> <p>Des programmes de cours seront partiellement mis au point dans le cadre du projet du Compte de l'ONU pour le développement (voir la tâche 5.8).</p> <p>En 2021-2022, une formation en ligne pour le certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n° 40) a été élaboré pour la plateforme d'apprentissage en ligne.</p> <p>Un cours sur le développement du transport de marchandises et de la logistique dans un contexte durable a été élaboré en 2022. Il est accessible sur la plateforme d'apprentissage en ligne.</p> <p>En 2022, un cours sur l'ADR a été élaboré pour la plateforme d'apprentissage en ligne.</p> <p>En 2022, un cours sur l'Accord de 1958 a été élaboré pour la plateforme d'apprentissage en ligne.</p>	<p>Débattre de la conclusion d'accords de partenariat aux fins de l'élaboration et de la mise en place de cours, sous réserve de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.</p>	<p>Le Conseiller régional, avec le soutien du secrétariat du Comité et des secrétaires des groupes de travail concernés</p>

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.11 Mettre au point des indicateurs (à partir de 2019)	<p>En 2022, un cours sur les systèmes de transport intelligents a été élaboré pour la plateforme d'apprentissage en ligne.</p> <p>Le projet financé par le Compte de l'ONU pour le développement sur l'élaboration d'indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables (projet SITCIN), exécuté en collaboration avec la CESAO et la CEPALC, atteint sa phase finale. Un ensemble de 215 indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables a été élaboré dans le cadre du projet. Cet ensemble constitue un outil permettant aux pays d'évaluer leur degré de connectivité extérieure en termes de transport, de logistique, d'interopérabilité, de franchissement des frontières et de processus commerciaux.</p> <p>Un cours d'apprentissage en ligne et un outil de collecte de données en ligne sont en cours d'élaboration pour faciliter l'utilisation des indicateurs par les États membres. Pour aider les États membres à utiliser les indicateurs, une formation et un outil de collecte de données ont été élaborés et mis en ligne à l'adresse suivante :</p> <p>https://rise.articulate.com/share/hnNWQFPw_oCSnrhzBN471ZUz_U-zPWV1#/.</p> <p>En octobre 2022, dans le cadre du programme de travail du WP.5, la CEE a publié « Sustainable Inland Transport Connectivity Indicators (SITCIN) – Understanding the performance of road, rail, inland waterway, and inter-modal transport systems » (Indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables (SITCIN) – Ce qu'il faut savoir sur l'efficacité des systèmes de transport routier, ferroviaire, fluvial et intermodal). Parallèlement, un tableau de bord multilingue à l'intention des utilisateurs des indicateurs et une formation ont également été mis en ligne sur le site Web SITCIN.org.</p>	Achever le projet SITCIN et promouvoir et diffuser les indicateurs, en coordination avec le Comité et conformément à ses décisions, pour en assurer une large utilisation.	Le secrétaire du WP.5

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.12 Continuer d'élargir la participation aux travaux du WP.1 et du WP.29 à l'échelle mondiale, et d'accroître la coopération entre ces deux groupes de travail	<p>Le WP.1 et le WP.29 coopèrent et échangent des vues en permanence dans le cadre de sessions communes, qu'ils organisent régulièrement, et de l'élaboration de produits communs, tels que des dispositions communes sur la conduite automatisée.</p> <p>Le WP.1, puis le WP.29, ont proposé d'élargir leurs échanges afin d'intensifier leur collaboration.</p> <p>Le Président du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) assiste aux sessions du WP.1 pour y présenter des informations sur les travaux en cours et sur l'évolution de la réglementation qu'il était prévu d'adopter compte tenu des progrès des technologies automobiles installées à bord des véhicules.</p> <p>Le WP.1 a proposé au Président du GRVA d'organiser (avec le GRVA ou le WP.29) une manifestation conjointe en 2022 afin de permettre aux acteurs de la sécurité routière d'échanger des points de vue et des expériences sur les rapides avancées technologiques des dernières années. La proposition est soumise à l'acceptation du GRVA et du WP.29 Le GRVA a examiné et approuvé cette proposition en septembre 2021. Le WP.1 et le WP.29 vont réfléchir aux modalités d'une collaboration ultérieure. Le groupe informel d'experts de la conduite automatisée (du WP.1) et le groupe de travail informel des prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés (du GRVA) organiseront un atelier les 7 et 8 novembre 2022.</p>	Continuer de collaborer étroitement.	Les secrétaires du WP.1 et du WP.29
5.13 Mettre à jour la base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA) et l'héberger sur le site de la CEE (à partir de 2022)	La DETA est opérationnelle depuis le début de l'année 2020. Elle est actuellement hébergée par l'Allemagne à titre de contribution en nature. Deux modules supplémentaires (l'identifiant unique et la déclaration de conformité) sont en cours d'élaboration et sont financés par des contributions en nature de parties prenantes non	Poursuivre les efforts pour tenir la DETA à jour et l'héberger sur le site de la CEE.	Le secrétaire du WP.29

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.14 Promouvoir l'adhésion à l'e-CMR et sa mise en application (à partir de 2019)	<p>gouvernementales (Comité international de l'inspection technique automobile, Organisation internationale des constructeurs d'automobiles et Association européenne des fournisseurs de l'automobile).</p> <p>Jusqu'à présent, la Cinquième Commission n'a pas approuvé le financement de l'hébergement de la DETA sur le site de la CEE au titre du budget ordinaire.</p> <p>À sa 114^e session (octobre 2019), le SC.1 a créé un groupe informel d'experts de l'e-CMR et l'a chargé d'établir, avec le soutien du secrétariat et en vue de sa présentation à une session ultérieure du Comité, un document détaillant les activités de recherche et autres mesures nécessaires ou recommandées pour mettre en application l'e-CMR. Le document a été achevé et soumis à la 116^e session du SC.1. Le SC.1 a pris note des informations et des conclusions fournies dans le document, qu'il a soumis au Comité à sa quatre-vingt-quatrième session. Le SC.1 a également décidé de créer officiellement un Groupe d'experts de la mise en œuvre de la procédure e-CMR pour une durée de deux ans (2022 et 2023) afin de débattre et, si possible, d'établir les dispositions de l'article 5 du Protocole additionnel à la CMR. Le CTI et le Comité exécutif ont approuvé la création de ce groupe d'experts (respectivement en février et mai 2022). Le GE.22 s'est réuni trois fois en 2022. Il a adopté un programme de travail et bien avancé dans la hiérarchisation de ses objectifs, en se concentrant sur l'analyse des dispositions de l'article 5 et des principales dispositions de la Convention CMR qui devraient être transposées dans un environnement électronique, l'objectif principal étant la mise au point de l'architecture de haut niveau du futur système eCMR et de ses spécifications fonctionnelles.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Poursuivre la mise en application de l'e-CMR. 2. Exécuter le projet e-CMR dans les pays mentionnés grâce au financement de la BID et promouvoir l'adhésion de ces pays à l'e-CMR. 	1-2. Le secrétaire du SC.1

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.15 Développer progressivement le système eTIR pour qu'il puisse éventuellement être complètement en place d'ici à 2023, sous réserve de l'entrée en vigueur de la nouvelle annexe 11 de la Convention TIR	<p>Le projet de la Banque islamique de développement a été finalisé et un rapport a été établi qui : a) résume les points de vue et les besoins des dix États membres de la région de l'Organisation de coopération économique pour le futur système eCMR ; et b) décrit les spécifications fonctionnelles du futur système eCMR sur la base des besoins des États membres de cette région, qui sera soumis au groupe d'experts de l'opérationnalisation de l'eCMR pour examen.</p> <p>La nouvelle annexe 11 et les amendements connexes à la Convention TIR, qui concernent le système eTIR, ont été adoptés par les Parties contractantes à la Convention à la session de février 2020 du Comité de gestion. La nouvelle annexe est entrée en vigueur le 25 mai 2021. La version 4.3 des spécifications conceptuelles, fonctionnelles et techniques eTIR a été adoptée par l'Organe de mise en œuvre technique à sa première session (janvier 2022) et par l'AC.2 à sa soixante-dix-septième session (février 2022).</p> <p>Cela a donné une base juridique et technique complète aux pays qui souhaitent appliquer le système eTIR en 2022.</p> <p>L'Azerbaïdjan, la Géorgie, l'Ouzbékistan, le Pakistan, la Tunisie et la Türkiye ont achevé l'interconnexion de leurs systèmes douaniers nationaux avec le système international eTIR dans l'attente de l'exécution des essais de conformité qui ont déjà été lancés.</p> <p>Pour le compte de ses 27 États membres, la Commission européenne a terminé une validation de principe visant à interconnecter le Nouveau Système de transit informatisé (NSTI) de l'Union européenne avec le système international eTIR.</p> <p>La CEE et l'IRU ont signé un mémorandum d'accord le 22 novembre 2021 en vue</p>	<p>1. Veiller à ce que la nouvelle annexe 11 entre en vigueur en 2021 – fait (voir la colonne « État d'avancement »).</p> <p>2. Encourager les Parties contractantes à la Convention TIR à connecter leurs systèmes douaniers nationaux au système international eTIR en 2020 et 2021.</p> <p>3. Promouvoir la connexion du Nouveau système de transit informatisé (NSTI) avec le système international eTIR de la manière la plus efficace et efficiente.</p> <p>4. Promouvoir l'application du système international eTIR afin d'étendre le système TIR à davantage de transports, notamment au transport intermodal ou au transport de marchandises achetées en ligne.</p>	1-4. Le WP.30 et le secrétariat TIR

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.16 Recenser les nouvelles technologies concernant le rail, la route, la mobilité routière, la navigation intérieure, la logistique et le transport intermodal, et encourager et faciliter leur introduction jusqu'en 2030	<p>d'appliquer la Convention TIR, et plus particulièrement son annexe 11, en assurant l'interconnexion des systèmes de l'IRU avec le système international eTIR.</p> <p>Plusieurs activités sont organisées en dehors de la région de la CEE afin de promouvoir l'adhésion à la Convention TIR et l'utilisation du système international eTIR (Maroc, juin 2022, pour 16 pays subsahariens et Djibouti, décembre 2022, pour les huit États membres de l'Autorité intergouvernementale pour le développement).</p> <p>L'Observatoire international des infrastructures de transport (OIIT) a été mis au point sur la base d'un système d'information géographique (SIG), sous la supervision du WP.5 et dans le cadre d'un projet financé par la BID. Les principaux objectifs de l'Observatoire sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prendre en compte et intégrer toutes les informations et données générées par la Division (infrastructures de transport, couloirs de transport, projets, etc.), y compris toutes celles qui ont trait aux projets d'infrastructures de transport (Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie (LTEA), Autoroute transeuropéenne (TEM), Chemin de fer transeuropéen (TER), etc.), aux accords (Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), etc.) et aux rapports des groupes d'experts (adaptation aux changements climatiques et évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport) ; - Servir d'outil électronique de connectivité régionale et associer ainsi toutes les initiatives relatives à des corridors ou à des réseaux de transport, en particulier les initiatives Europe-Asie (couloir Europe-Caucase-Asie et Programme de coopération économique régionale 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sous réserve de l'accord du Comité, poursuivre les travaux visant à faire de l'Observatoire l'outil d'intégration des travaux du Comité et de la Division dans le domaine de la connectivité, de promotion de la connectivité interrégionale et de facilitation du financement de nouveaux projets d'infrastructures de transport. 2. Mettre à jour l'outil AGC/AGTC pour les paramètres d'infrastructure. 3. Continuer de suivre et de soutenir les progrès techniques et technologiques des transports routier, ferroviaire, fluvial et intermodal. 4. Œuvrer à la numérisation du code CTU. 5. Poursuivre les travaux relatifs à la télématique dans le cadre de la Réunion commune RID/ADR/ADN. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le secrétaire du WP.5 2. Les secrétaires du SC.2 et du WP.24 3. Les secrétaires du SC.1, du SC.2, du SC.3, du WP.5 et du WP.24 4. Le secrétaire du WP.24 5. Le secrétaire du WP.15/AC.1

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>pour l'Asie centrale), mais pas seulement (CESAO) ;</p> <p>- Jouer le rôle d'une bourse virtuelle pour le financement de projets et de services nationaux, régionaux et interrégionaux relatifs aux infrastructures de transport.</p> <p>À sa trente-quatrième session, le WP.5 a invité les parties prenantes intéressées (y compris les gouvernements et les banques multilatérales de développement) à participer à une phase de mise à l'essai de l'OIT. Il a invité le secrétariat à fournir l'assistance nécessaire aux représentants de gouvernements et d'autres parties prenantes pour mettre le système à l'essai, notamment en mettant à disposition des comptes dédiés aux essais. Il a demandé également au secrétariat de lui communiquer, ainsi qu'au Bureau du Comité, des informations sur l'évolution de l'OIT et les résultats des essais une fois que ceux-ci auraient été menés à terme.</p> <p>À sa trente-cinquième session annuelle, en septembre 2022, le WP.5 s'est félicité de l'achèvement de la plateforme après plusieurs années d'efforts combinés de la CEE, de la BID, de la CESAO, du Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale et de l'ECO, et a appelé les États qui ne l'avaient pas encore fait à désigner des points de contact nationaux et à commencer à étudier ses fonctionnalités, à faire part de leur expérience d'utilisateurs et à commencer à l'alimenter avec de nouvelles données géocodées.</p> <p>Le SC.2 envisage la mise en place d'un observatoire de l'innovation ferroviaire pour suivre les principales innovations du secteur.</p> <p>Les groupes de travail concernés réfléchissent aux moyens d'accélérer la mise en place des réseaux électroniques et des installations prévues dans les accords relatifs aux infrastructures via la plateforme SIG, comme le fait par exemple le WP.24</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>pour l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC).</p> <p>Le SC.2 et le WP.24 s'emploient aussi à mettre à jour L'outil commun AGC/AGTC pour les paramètres d'infrastructure afin de lui donner un second souffle a été achevé avec succès. Il permet aux États membres de comprendre les paramètres de ces réseaux. Le WP.24 travaille à l'établissement dans le SIG d'un inventaire des lignes AGTC et des installations connexes. Cet inventaire devrait être constitué, si possible, d'ici octobre 2023.</p> <p>Dans le cadre de sa série consacrée aux tendances et à l'économie des transports sur la période 2018-2019, le WP.5 a fait paraître une publication sur la mobilité en tant que service.</p> <p>Le WP.24 débat régulièrement des mesures techniques et organisationnelles nécessaires à l'optimisation du transport intermodal de marchandises et de la logistique. Dans le cadre de sa soixante-cinquième session, le WP.24 a examiné la numérisation des informations et des documents dans le transport intermodal et le rôle de l'automatisation dans le transport de marchandises et la logistique. Il a décidé d'élaborer un manuel sur l'automatisation dans le transport de marchandises et la logistique.</p> <p>Le WP.24 s'emploie à numériser le Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (code CTU) dans le but de prodiguer au moyen d'une application mobile des conseils pratiques pour le chargement sûr et sécurisé des cargaisons.</p> <p>La question de la télématique appliquée au transport de marchandises dangereuses est étudiée par la Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (RID/ADR/ADN).</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>Les Lignes directrices sur le recours à l'échange électronique de données aux fins de la mise en conformité avec les prescriptions des Règlements RID/ADR/ADN en matière de documentation ont été adoptées et publiées sur le site Web de la CEE² à la demande de la Réunion commune RID/ADR/ADN. À cet égard, les travaux consacrés à l'élaboration de services Web, d'interfaces et d'une architecture de communication facilitant le transfert de données se poursuivent.</p> <p>Par l'intermédiaire de ses groupes de travail subsidiaires, le WP.29 s'efforce de recenser de nouvelles technologies exploitables dans les véhicules à roues et d'en faciliter l'adoption en harmonisant les prescriptions techniques, en assurant la gestion de son écosystème relatif à l'homologation de type et à la reconnaissance mutuelle des certificats, et en soutenant les activités de réglementation des pays qui appliquent des procédures d'autocertification. Il supervise également les activités du groupe de travail informel des systèmes de transport intelligents et de la conduite automatisée. À cet égard, il se concentre sur l'intégration des véhicules dans leur environnement intelligent et suit l'évolution technique dans les secteurs en lien avec les véhicules à roues.</p> <p>Le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA), qui relève du WP.29, est le principal organe chargé d'étudier l'introduction de technologies de pointe et d'innovations dans les véhicules à roues. Il travaille dans un environnement en rapide mutation, celui des technologies qui vont selon toute vraisemblance entrer sur le marché, en se concentrant sur celles qui concernent la sûreté, la sécurité et la connectivité.</p>		

² https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adr/guidelines/ADR_Guidelines_Telematics_f.pdf.

Le GRVA s'est penché sur la question de l'intelligence artificielle, en réfléchissant à des définitions pertinentes pour la conduite automatisée, autonome et connectée. Il a également examiné les effets de l'intelligence artificielle sur les méthodes de validation de la conduite automatisée et ceux de l'apprentissage en ligne et de l'autoapprentissage sur le comportement du véhicule, et il a étudié attentivement l'intelligence artificielle spécialisée (y compris l'apprentissage automatique, l'apprentissage profond, etc.). Le GRVA a organisé deux ateliers techniques sur l'intelligence artificielle en 2022 pour déterminer, entre autres, si l'intelligence artificielle spécialisée, l'apprentissage automatique, l'apprentissage profond, etc. nécessitaient une intervention réglementaire ou si des dispositions neutres sur le plan technologique étaient suffisantes.

Le secrétariat du GRVA a organisé une série de webinaires sur les systèmes de transport intelligents et sur l'application des dispositions relatives à la cybersécurité (Règlement ONU n° 155).

Le GRVA a élaboré le premier Règlement ONU autorisant l'automatisation des véhicules, à savoir le Règlement ONU n° 157 sur le système automatisé de maintien dans la voie (ALKS), qui a été adopté par le WP.29 en juin 2020. Les derniers amendements à ce Règlement ont étendu son champ d'application aux véhicules lourds, en plus des voitures particulières. Lorsqu'un tel système est activé, il devient le principal maître du véhicule et assure les fonctions de conduite dynamique dans certains environnements jusqu'à une vitesse de 130 km/h, y compris les changements de voie. D'autres activités (portant sur d'autres cas d'utilisation des véhicules automatisés que celui de la conduite sur autoroute de l'ALKS) sont menées au titre du document-cadre sur les véhicules automatisés.

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>Le GRVA s'est également penché sur les risques croissants de cyberattaques et a élaboré les Règlements ONU n^{os} 155 et 156, adoptés par le WP.29 en juin 2020. Le Règlement ONU n° 155 fournit un cadre pour l'homologation du système de gestion de la cybersécurité des constructeurs de véhicules en définissant les modalités de vérification de sa fonctionnalité. Le Règlement ONU n° 156 établit des dispositions relatives au système de gestion de la mise à jour des logiciels des constructeurs de véhicules, qui peut prolonger la durée de vie des véhicules et garantir leur sûreté pendant leur durée de vie.</p> <p>D'autres groupes de travail s'intéressent aussi aux innovations, mais de façon moins systématique. Le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG), par exemple, est chargé d'élaborer des prescriptions techniques applicables à l'autopartage pour faciliter l'intégration des véhicules dans les stratégies de transport multimodal. Le GRSG a élaboré une série de nouveaux Règlements ONU visant à protéger les usagers de la route vulnérables au moyen des technologies les plus récentes (Règlements ONU n^{os} 158, 159 et bientôt 165 sur les usagers vulnérables de la route à proximité immédiate de l'avant et du côté du véhicule).</p> <p>Les sessions annuelles du SC.1 sont l'occasion pour les États membres de mettre en commun et de présenter leurs initiatives sur la numérisation des systèmes routiers ou des infrastructures routières.</p> <p>En 2018, le SC.3 a ajouté à son ordre du jour la question de l'automatisation dans le domaine de la navigation intérieure et des transports fluviaux intelligents. En 2019, il a adopté la résolution n° 95, intitulée « Renforcement de la coopération internationale en faveur du développement de la navigation</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>automatisée ». En 2019-2020, le SC.3 a adopté les résolutions révisées n^{os} 48, 63, 79 et 80 concernant les services d'information fluviale, qui ont été suivies par la brochure sur les services d'information fluviale dans la région de la Commission économique pour l'Europe, publiée en 2022. Le SC.3 travaille actuellement à la mise à jour de la résolution n^o 58, intitulée « Services de trafic fluvial sur les voies navigables ».</p> <p>En 2021, le SC.3 a adopté la sixième révision du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) sur la base des résolutions récemment mises à jour, des normes du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) et des nouvelles évolutions du secteur.</p> <p>La base de données SIG du réseau de voies navigables E, fondée sur le Livre bleu et régulièrement mise à jour, ainsi que la base de données des certificats internationaux de conducteur de bateau de plaisance délivrés par les différents pays sont accessibles depuis la page Web du SC.3.</p> <p>Le SC.3 et le SC.3/WP.3 poursuivent leurs travaux sur la navigation intérieure automatisée, en échangeant des informations sur le sujet. L'application des principes de navigation intérieure autonome aux voies de navigation intérieures peut grandement contribuer au développement de systèmes de transport intelligents dans le secteur et favoriser ainsi l'application des objectifs de développement durable.</p> <p>En 2022, le SC.3 a été invité à examiner une proposition actualisée de recensement des voies navigables E, établie par le secrétariat.</p> <p>En marge de la trente-cinquième session annuelle du WP.5, qui s'est tenue en septembre 2022, un atelier interrégional sur l'électrification de la mobilité urbaine et ses promesses</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.17 Renforcer la promotion des véhicules automatisés à partir de 2019, y compris en continuant de modifier les normes et instruments juridiques existants, et éventuellement en élaborant de nouveaux accords	<p>et défis pour les transports, l'énergie et l'aménagement du territoire a été organisé dans le cadre du module de travail du WP.5 sur la mobilité urbaine durable, les transports publics et le cyclisme. L'atelier a notamment permis de réfléchir, et de compléter le document ECE/TRANS/WP.5/2022/2, intitulé « État des lieux des nouvelles tendances en ce qui concerne les infrastructures de recharge pour véhicules électriques », qui avait été établi par le secrétariat à la demande formulée par le Comité à sa précédente session, en février 2022.</p> <p>Entre autres, ce document pose des idées et des recommandations préliminaires pour un renforcement du rôle du Comité, de celui du WP.5 en tant que groupe de réflexion du Comité, et de celui des autres groupes de travail.</p> <p>Le WP.1 et le WP.29 se consacrent à cette tâche prioritaire. Le WP.1 débat de la nécessité de modifier la Convention sur la circulation routière de 1968 et les instruments connexes pour y intégrer des dispositions relatives au déploiement en toute sécurité de véhicules automatisés dans la circulation. Il réfléchit aussi à la possibilité d'élaborer un nouvel instrument distinct, qui régirait le déploiement de véhicules automatisés dans la circulation routière internationale. La proposition d'amendement à la Convention de 1968 sur la circulation routière, élaborée par le WP.1, visant à faciliter le déploiement des véhicules automatisés sur le territoire des Parties contractantes, est entrée en vigueur le 14 juillet 2022. Un groupe d'experts du WP.1 a travaillé à l'élaboration d'un nouvel instrument juridique sur l'utilisation des véhicules automatisés dans la circulation internationale.</p> <p>Le WP.29 s'emploie à l'élaborer des règlements techniques applicables aux véhicules automatisés. À sa quatre-vingt-deuxième session</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Poursuivre les travaux du WP.1 et du WP.29. 2. Tenir une session commune chaque année. 	<ol style="list-style-type: none"> 1-2. Les secrétariats du WP.1 et du WP.29

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>(février 2020), le Comité a approuvé un document-cadre du WP.29 sur les véhicules automatisés/autonomes. Un nouveau Règlement ONU relatif aux véhicules automatisés de niveau supérieur, qui prévoit des prescriptions relatives aux systèmes de stockage de données pour la conduite automatisée, et des nouveaux Règlements ONU sur la cybersécurité et les mises à jour des logiciels sont mis aux voix ont été adoptés à la 181^e session du WP.29 (juin 2020).</p> <p>En mars 2022, le WP.29 a décidé que tous les groupes de travail procéderaient à un examen des Règlements et RTM ONU pour déterminer s'ils étaient adaptés aux systèmes de conduite automatisée jusqu'en mars 2023, et il a décidé de relancer la réflexion sur une méthode coordonnée de notification. Plusieurs groupes de travail ont créé des équipes spéciales qui ont déjà échangé leurs points de vue sur le processus et commencé l'examen.</p> <p>En juin 2022, le WP.29 a adopté un amendement important au Règlement ONU n° 157 sur le système automatisé de maintien dans la voie (ALKS), qui vise aussi les véhicules lourds, en plus des voitures particulières. Lorsque le système est activé, il devient le principal maître du véhicule et prend en charge les tâches de conduite dynamique dans certains environnements jusqu'à une vitesse de 130 km/h, y compris les changements de voie, ce qui en fait le premier véritable système de conduite automatique sur autoroute.</p> <p>Le WP.1 et le WP.29 ont resserré leur collaboration sur cette tâche prioritaire par l'intermédiaire de leur équipe spéciale exécutive et en organisant des manifestations conjointes. Le document ECE/TRANS/WP.1/2020/3 définit un cadre pour une collaboration et une méthode commune. Les échanges réguliers d'informations entre les deux groupes de travail au sujet de</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.18 Tenir des débats de haut niveau sur divers thèmes relatifs à la viabilité des transports intérieurs (à partir de 2019)	<p>l'automatisation des véhicules sont importants et bénéfiques. À l'avenir, chaque président devrait participer aux sessions de l'autre organe. En outre, les deux groupes de travail se sont dit intéressés par l'organisation d'une manifestation annuelle commune.</p> <p>Les débats de haut niveau sont traditionnellement organisés en ouverture des sessions annuelles du Comité. En 2020, le débat de haut niveau a été consacré aux défis environnementaux à la viabilité des transports intérieurs. Il a réuni des ministres des transports de pays d'Afrique, d'Asie, d'Europe et du Moyen-Orient, ainsi que près de 400 participants de 72 pays, dont 36 pays non membres de la CEE, des chefs et hauts représentants d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales, et d'autres parties prenantes clefs du secteur des transports intérieurs. En 2021, le débat de haut niveau avait pour thème « Retour vers un futur viable : parvenir à une connectivité résiliente pour un redressement et une croissance économique durables après la pandémie de COVID-19 ». Y ont participé des ministres des transports d'Afrique, d'Amérique latine, d'Asie, d'Europe et du Moyen-Orient. Le discours d'ouverture a été prononcé par la Commissaire européenne à la mobilité et aux transports. Cette manifestation a réuni 440 participants de plus de 83 pays, dont 40 pays non membres de la CEE, et les chefs et représentants de haut niveau d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales ainsi que les principaux acteurs des transports intérieurs.</p> <p>En 2022, la quatre-vingt-quatrième session du Comité (tenue sous forme hybride, du 22 au 25 février 2022), qui marquait son soixante-quinzième anniversaire, a été ouverte par la réunion ministérielle anniversaire dont le thème était le suivant :</p> <p>« Soixante-quinzième anniversaire du Comité des transports intérieurs : relier les pays et</p>	Continuer de suivre l'actualité et de proposer de nouveaux sujets de débat.	Le secrétariat du Comité

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.19 Ajouter à l'ordre du jour du Comité des points sur les défis à relever dans différentes régions (à partir de 2020)	<p>favoriser la mobilité durable ». Ce débat ministériel a été ouvert par S.E. Georges Gilkinet, Vice-Premier Ministre et Ministre de la mobilité de la Belgique (pays présidant le Comité). Des ministres des transports d'Afrique, d'Asie, d'Europe, d'Amérique latine et du Moyen-Orient y ont participé. Les discours d'ouverture ont été prononcés par S.E. Simonetta Sommaruga, ancienne Présidente de la Confédération suisse et Chef (Ministre) du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication de la Suisse (pays hôte) ; S.E. Mohammed Abdeljalil, Ministre des transports et de la logistique du Maroc ; et S.E. Juan Edghill, Ministre des infrastructures publiques de la République du Guyana. Cette manifestation a réuni 550 participants venus de plus de 92 pays, dont 49 non membres de la CEE, et les chefs et représentants de haut niveau d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales ainsi que les principaux acteurs du secteur des transports intérieurs. Les aspects les plus marquants de ce débat politique de haut niveau figurent à l'annexe I du document ECE/TRANS/316/Add.1.</p> <p>Voir aussi la tâche 4.5.</p>	Continuer de recenser les nouveaux problèmes rencontrés et de les intégrer à l'ordre du jour.	Le secrétariat du Comité
	Des documents de recherche détaillés sur les tendances et les défis dans d'autres régions ont été élaborés et ont servi de base aux débats sur ces points de l'ordre du jour.		

<p>5.20 Appuyer la connectivité et la mobilité intermodales intégrées (à partir de 2020), y compris les projets TEM et TER, l'intermodalité et la logistique</p>	<p>Le WP.24 contribue aux travaux sur le transport intermodal de marchandises et la logistique, l'objectif étant d'améliorer la connectivité des transports. Le WP.24 a rédigé et publié le Manuel pour l'élaboration de plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique. Ce manuel a été conçu pour aider les États à favoriser un développement durable du secteur du fret et de la logistique. Le WP.24 a approuvé une résolution sur le renforcement du transport intermodal de marchandises, que le Comité a ensuite adoptée. L'application de cette résolution, sous la direction du WP.24, doit contribuer à rendre le transport de marchandises plus efficace et plus durable. À sa soixante-quatrième session, le WP.24 a pris des décisions importantes pour lancer les actions qui lui étaient demandées dans la résolution.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Poursuivre les travaux consacrés au transport intermodal de marchandises et à la logistique, conformément au programme de travail du WP.24, harmonisé avec la Stratégie. 2. Poursuivre les travaux consacrés au transport intermodal de passagers en milieu urbain et, au besoin, étudier la question du transport intermodal de passagers dans un contexte plus large. 3. Poursuivre les travaux menés dans les domaines stratégiques du plan stratégique du TEM pour la période 2017-2021 (protection de l'environnement, organisation et financement des routes, gestion des infrastructures routières, innovation et sécurité routière). 4. Dans le cadre du projet TER, poursuivre les activités destinées à faciliter l'intégration des réseaux de chemin de fer des pays participants pour développer le secteur ferroviaire de ces pays. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le secrétaire du WP.24 2. Le secrétaire du WP.5 3. Le Conseiller régional 4. Le secrétaire du SC.2
	<p>En 2022, les secrétariats du SC.3 et du WP.24 ont établi un projet de résolution du Comité intitulé « Promotion du développement du transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures » (ECE/TRANS/SC.3/2022/2-ECE/TRANS/WP.24/2022/15). À leurs sessions annuelles, les deux groupes de travail ont approuvé le projet et demandé au secrétariat de le soumettre au Comité à sa quatre-vingt-cinquième session pour adoption.</p>		
	<p>Le WP.5 se consacre au transport intermodal de passagers au niveau urbain, dans le cadre du volet « mobilité urbaine durable » de son programme de travail, pour renforcer la connectivité urbaine du transport de passagers. Un manuel sur la mobilité urbaine durable et l'aménagement du territoire, élaboré dans le cadre du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), a été lancé en septembre 2020.</p>		
	<p>Le projet TEM est axé sur la gestion des infrastructures et vise à aider les États participants à atteindre les ODD en lien avec les infrastructures routières au moyen d'initiatives stratégiques.</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.21 Continuer d'améliorer la collecte, la validation et la diffusion des données afin de produire des statistiques précises, qui permettent de fonder sur des données factuelles la prise de décisions dans le domaine des transports (à partir de 2019)	<p>Le projet TER est axé sur le développement du réseau ferroviaire des pays participants. Des activités telles que l'évaluation des réseaux et le Plan directeur pour les trains à grande vitesse favorisent la connectivité, l'intégration et l'harmonisation.</p> <p>Grâce à la publication de la cinquième édition du Glossaire des statistiques de transport, les pays sont en mesure de produire des statistiques comparables sur la sécurité routière, la répartition entre modes de transport et l'utilisation des transports publics. Le WP.6 s'est employé à élaborer un cadre d'orientation pour la mesure de l'indicateur 9.1.2 des ODD (nombre de passagers et volume de fret transportés), et il a publié de nouvelles données sur l'utilisation des tramways et des métros, qui donnent une idée de l'indicateur 11.2.1 des ODD, et restructuré son ordre du jour autour des ODD.</p>	Continuer d'améliorer la collecte, la validation et la diffusion des données afin de produire des statistiques précises.	Le secrétaire du WP.6
5.22 Assurer un appui à la connectivité et aux corridors interrégionaux de transport intérieur (à partir de 2019)	<p>Le WP.5 se consacre à cette tâche prioritaire. Le développement des réseaux ou des liaisons de transport est l'un des principaux volets de ses travaux. Dans ce contexte, le WP.5 réfléchit aux moyens de promouvoir plus activement la mise en service des liaisons de transport Europe-Asie. Depuis plus de vingt ans, il est l'organe de tutelle du projet LTEA, ainsi que des projets TEM et TER et d'autres projets et initiatives connexes.</p> <p>Le WP.5 a consulté d'autres groupes de travail concernés par ce volet.</p> <p>Dans le cadre de ces travaux et conformément aux décisions du Comité et du Bureau du Comité, les secrétariats du WP.24 et de la CESAP ont organisé un forum sur la connectivité durable des transports entre l'Europe et l'Asie à la soixante-deuxième session du WP.24 (28 octobre-1^{er} novembre 2019).</p> <p>Dans le cadre du WP.5, les Gouvernements azerbaïdjanais, géorgien, kazakh, turc et ukrainien ont décidé d'élaborer et d'expérimenter un mécanisme de</p>	<p>1. Poursuivre et renforcer le dialogue en organisant des tables rondes sur la connectivité interrégionale des transports dans le cadre du WP.5 et du WP.24, conformément aux orientations du Comité sur la recherche d'idées en matière de connectivité interrégionale.</p> <p>2. Promouvoir plus activement la mise en service des liaisons de transport Europe-Asie et d'autres corridors de transport sur la base d'idées et de propositions concrètes, soumises par les pays concernés.</p> <p>3. Continuer d'élaborer des publications, de mener des études et d'organiser des activités ciblées de renforcement des capacités à l'appui des travaux sur la connectivité.</p>	1-3. Les secrétaires du WP.5 et du WP.24, en collaboration avec ceux des autres groupes de travail concernés

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>gestion de la coordination du couloir de la route 3 des liaisons de transport Europe-Asie et un mécanisme d'évaluation de ce couloir. À sa trente-quatrième session (septembre 2021), le WP.5 s'est félicité de cette initiative et a demandé au secrétariat de continuer à la soutenir et de lui rendre compte à sa session suivante des progrès réalisés en la matière.</p> <p>Le WP.24 soutient les travaux de mise en service des couloirs de transport Europe-Asie en s'appuyant sur l'adhésion à l'AGTC et en renforçant son application.</p> <p>À sa trente-quatrième session (septembre 2021), le WP.5 s'est félicité des consultations interrégionales menées sur la connectivité durable des transports. Le WP.5 a invité le secrétariat à continuer à organiser et à faciliter de telles consultations sur des sujets ciblés d'intérêt interrégional, en coopération, si possible, avec les autres commissions régionales des Nations Unies ainsi qu'avec d'autres organisations régionales et interrégionales et projets pertinents.</p> <p>Dans le cadre de ce mandat, le secrétariat du WP.5, conjointement avec le secrétariat de l'Organisation de coopération économique (OCE), a organisé, en marge de la trente-cinquième session annuelle du WP.5, une table ronde d'experts à propos de la capacité ferroviaire fonctionnelle des couloirs Transcaspien et Almaty-Istanbul, et notamment de la disponibilité d'horaires et de tarifs fiables convenus à l'échelle du couloir, ainsi que de l'efficacité des points de passage frontaliers en cours de route. Cette table ronde a réuni de hauts responsables des chemins de fer, des transports et des douanes des pays des deux couloirs, à savoir l'Azerbaïdjan, la Géorgie, l'Iran (République islamique d'), le Kazakhstan, l'Ouzbékistan et la Türkiye. Sur la base du document ECE/TRANS/WP.5/2022/1, établi par le secrétariat, la table ronde a</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>débouché sur une liste de mesures prioritaires concernant l'harmonisation des tarifs, des services et des horaires, ainsi que les difficultés physiques et non physiques et les goulets d'étranglement déjà répertoriés. Ce document présente des données et des informations sur les couloirs recueillies par un réseau de correspondants nationaux dans le domaine des chemins de fer, des transports et des douanes. Il donne un aperçu de l'évolution du commerce et des transports entre l'Europe et l'Asie et ses incidences sur les couloirs Transcaspien et Almaty-Istanbul. Le WP.5 a pris note avec satisfaction des échanges approfondis qui ont eu lieu lors de la table ronde organisée par les secrétariats de la CEE et de l'ECO pour étudier la capacité ferroviaire fonctionnelle des couloirs Transcaspien et Almaty-Istanbul. Il a accueilli favorablement la demande des compagnies ferroviaires participantes et des administrations douanières des pays situés sur les deux couloirs de créer un comité de coordination qui se réunirait périodiquement sous la forme d'un groupe d'amis de la Présidence du WP.5, avec le concours du secrétariat de l'OCE, pour échanger des vues et des informations sur les questions suivantes, entre autres : les questions d'interopérabilité technique en suspens, l'établissement d'un calendrier et de tarifs unifiés pour les deux couloirs ; l'élaboration d'un plan de promotion des couloirs qui pourrait servir de base pour susciter un plus grand intérêt de la part des transporteurs et des transitaires du secteur privé, ainsi que pour stimuler les initiatives de numérisation des documents de transport et de douane. Le WP.5 a demandé aux pays concernés et au secrétariat d'établir un rapport actualisé avant sa session annuelle suivante.</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.23 Promouvoir les transports et la mobilité urbaine durables au moyen de nouveaux outils et de nouvelles activités (à partir de 2019) (Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), poursuite du développement du module sur les polluants locaux du modèle ForFITS et examens relatifs aux transports et à la mobilité durables)	<p>À sa trente-quatrième session, le WP.5 a décidé de créer un groupe d'experts chargé d'élaborer un module consacré aux infrastructures destinées au cyclisme et adopté le mandat et le cahier des charges proposés, que le Comité a approuvés à sa quatre-vingt-quatrième session (février 2022), Le Groupe d'experts devrait commencer à commencé en mai 2022 ses travaux visant à établir un réseau cyclable à l'échelle de la CEE et à en définir les normes minimales. Ces travaux visent à favoriser une mobilité cycliste sans discontinuité dans la région de la CEE.</p> <p>Pour harmoniser son programme de travail avec la Stratégie, le WP.5 y a ajouté un volet sur la mobilité urbaine durable. Dans ce contexte, il mène des travaux sur les transports et la mobilité urbaine durables. Il a notamment élaboré un manuel sur la mobilité urbaine et l'urbanisme durables (voir aussi la tâche 5.20).</p> <p>Un atelier sur les transports urbains écologiques a été organisé dans le cadre de la trente-quatrième session du WP.5. Les participants à l'atelier ont souligné l'importance de la mise au point d'un cadre réglementaire solide aux niveaux national et local concernant la mobilité urbaine et ses incidences sur la santé et l'environnement.</p> <p>Un atelier interrégional sur l'électrification de la mobilité urbaine et ses promesses et défis pour les transports, l'énergie et l'aménagement du territoire pour les transports, l'énergie et l'aménagement du territoire a été organisé en marge de la trente-cinquième session annuelle du WP.5.</p> <p>Le PPE-TSE (qui n'est pas un organe subsidiaire du Comité) se concentre sur des aspects particuliers de la mobilité urbaine, conformément à son mandat.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Poursuivre les travaux sur les transports et la mobilité urbaine durables. 2. Continuer d'appliquer le modèle ForFITS. 3. Continuer de prêter assistance au PPE-TSE. 4. Faire annuellement rapport au Comité sur les aspects du transport liés à l'économie circulaire et sur les transports durables. 5. Charger un groupe de travail d'examiner les initiatives lancées dans le domaine des transports durables et de mettre en lien les initiatives menées au sein de la Division. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le secrétaire du WP.5 et le secrétariat du PPE-TSE 2. Le secrétariat du WP.29 3. Le secrétariat du PPE-TSE 4. Les secrétaires de tous les groupes de travail concernés 5. Le secrétariat du Comité

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.24 Évaluer l'incidence des changements climatiques sur les infrastructures de transport	<p>Des activités interdivisions sur l'économie circulaire et les transports durables sont en cours.</p> <p>Le secrétariat applique les recommandations formulées à l'issue de l'évaluation du modèle ForFITS au cours de la période 2014-2018. Il s'efforce de trouver des possibilités d'interaction avec les groupes et outils existants de modélisation pour accroître les capacités de modélisation du modèle ForFITS à moindre coût tout en veillant à la cohérence des résultats entre les différents outils.</p> <p>Un atelier a été organisé dans le cadre du projet d'autopartage et de covoiturage pour présenter l'étude préliminaire sur ce secteur aux pays d'Asie centrale. Ce projet met actuellement l'accent sur des activités de conseil relatives à ce que pourrait être le cadre juridique autorisant les initiatives d'autopartage et de covoiturage dans trois États d'Asie centrale qui sont membres de la CEE.</p>	Poursuivre et élargir les travaux consacrés aux effets des changements climatiques sur les transports dans le cadre du mandat de l'EGCCIA pour la période 2020-2025.	Les secrétaires du WP.5 et de l'EGCCIA
	<p>Le WP.5 se consacre à cette tâche prioritaire. En février 2020, il a publié un rapport consacré aux effets des changements climatiques sur les réseaux de transport internationaux et à l'adaptation à ces changements, établi par son 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 Groupe d'experts chargé d'évaluer les effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et l'adaptation à ces changements (EGCCIA) poursuit ces travaux et les élargit dans le cadre de son mandat pour la période 2020-2025. Ses principales tâches sont les suivantes :</p> <p>a) élaborer de nouvelles cartes présentant des projections de phénomènes météorologiques extrêmes et liées à des seuils spécifiques de ces phénomènes ;</p> <p>b) discuter des épreuves de résistance pour les infrastructures de transport ; c) réaliser une analyse de rentabilité pour</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>l'adaptation des transports ; d) réfléchir à une base de données des mesures d'adaptation pour les transports.</p> <p>Une conférence internationale intitulée « Assessment of Climate Change Impacts : Deployment of New Technologies and Materials for Maintaining Design Road Characteristics During Adaptation of Transport Infrastructure to Climate Change » (Évaluation des effets des changements climatiques : Déployer de nouvelles technologies et de nouveaux matériaux pour maintenir les caractéristiques nominales des routes pendant l'adaptation des infrastructures de transport aux changements climatiques) s'est tenue à Moscou les 15 et 16 novembre 2021. Elle a contribué à sensibiliser les experts des transports des pays d'Europe de l'Est, du Caucase et d'Asie centrale aux techniques d'évaluation des futures incidences climatiques sur les systèmes de transport et à la recherche de mesures d'adaptation appropriées afin de prévenir d'éventuelles perturbations dans les transports.</p> <p>L'atelier intitulé « Changements climatiques et situation hydrique extrême sur les voies navigables européennes et conséquences sur les transports par voie navigable » s'est tenu le 17 février 2021, à la cinquante-huitième session du SC.3/WP.3. Les exposés et les débats ont porté sur : a) les effets des phénomènes de changement climatique sur la navigation intérieure et côtière ; b) les mesures et stratégies visant à faire face aux effets des changements climatiques sur les transports par voie navigable ; c) les obstacles à l'intégration des mesures d'adaptation aux changements climatiques dans les processus de planification et d'exploitation du secteur ; d) les sources de données et les méthodologies des projections</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>climatiques ; e) les mesures recommandées pour que le SC.3 aide les pays à relever ce défi. Les participants ont souligné les graves dommages économiques causés par les faibles niveaux d'eau sur les rivières européennes et insisté sur la nécessité de mesures d'adaptation urgentes et de stratégies d'adaptation adoptées de façon harmonisée.</p> <p>En 2022, le SC.3 et le SC.3/WP.3 ont organisé des ateliers et des tables rondes au cours desquels divers aspects des mesures d'atténuation et d'adaptation aux changements climatiques ont été abordés : a) le 16 février 2022, la prévention de la pollution par les bateaux de navigation intérieure et l'écologisation du secteur du transport par voie navigable ; b) le 29 juin 2022, la mise en place d'un réseau de voies navigables modernes, durables et résilientes ; c) le 13 octobre 2022, les matériaux, équipements et technologies novateurs dans les transports par voie navigable. Les ateliers ont abordé les projets et expériences récents et en cours dans le domaine de l'écologisation et du réaménagement des bateaux, des carburants de substitution, des technologies novatrices et de l'écologisation des infrastructures et des ports.</p> <p>En 2022, un atelier a été organisé au sein du SC.2, intitulé « Les conséquences des changements climatiques sur les chemins de fer : comment s'en protéger, s'y adapter et les limiter ».</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
6. Mesures relatives à la priorité spéciale que constitue la sécurité routière			
6.1 Aider la communauté internationale à atteindre les objectifs relatifs à la sécurité routière dans le monde au moyen d'activités de renforcement des capacités	<p>Le secrétariat a mené des études de performance en matière de sécurité routière et d'autres activités de renforcement des capacités, financées par l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière.</p> <p>La CEE accueille le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, qui soutient l'exécution de projets de renforcement des capacités en matière de sécurité routière dans les pays à revenu faible et intermédiaire.</p> <p>Des projets d'assistance technique visant à promouvoir les instruments juridiques de l'ONU relevant de la compétence du Comité, en particulier dans le domaine des Règlements concernant les véhicules, ont été soumis et approuvés avec succès lors des premier-et, deuxième et troisième appels lancés par le Fonds.</p> <p>Des activités de renforcement des capacités en dehors de la région de la CEE sont organisées avec le soutien de l'Envoyé spécial, la dernière l'ayant été en novembre 2021 au Botswana.</p> <p>Dans le cadre des projets financés par le Fonds, des activités de renforcement des capacités axées sur la sûreté des véhicules ont été menées en 2022 en Côte d'Ivoire et au Rwanda.</p> <p>En 2022, les activités de renforcement des capacités en ligne menées sur la sûreté des véhicules concernaient le Botswana, le Kenya, l'Arabie saoudite, le Viet Nam, le Turkménistan, la Serbie et la Bosnie-Herzégovine.</p>	<p>1. Continuer de produire des études de performance en matière de sécurité routière. Deux de ces études seront menées avec le soutien de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière.</p> <p>2. Poursuivre les activités de renforcement des capacités en fonction de la demande. Trois à cinq de ces activités seront menées avec le soutien de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière.</p> <p>3. Mettre au point des projets d'assistance technique dans le cadre des demandes d'aides financières au Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière pour appliquer les instruments juridiques de l'ONU ou de l'application des recommandations du Comité concernant l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière (voir aussi la tâche 6.2).</p>	<p>1-2. Le secrétariat de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière, en collaboration avec les secrétaires des groupes de travail concernés, sous réserve de la prorogation du mandat de l'Envoyé spécial</p> <p>3. Les secrétaires des groupes de travail concernés, coordonnés par le secrétariat du Comité</p>

<i>Tâches</i>	<i>État d'avancement</i>	<i>Prochaines étapes</i>	<i>Entité ou personne responsable au sein de la Division</i>
6.2 Aider la communauté internationale à atteindre les objectifs relatifs à la sécurité routière dans le monde au moyen de travaux analytiques, de dialogues sur les mesures à prendre et d'outils	<p>Le Comité a adopté ses recommandations concernant l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière. Ces recommandations constituent un plan directeur universel, qui peut être appliqué au système national de sécurité routière de n'importe quel pays. Elles aident les pays à recenser les lacunes de leur système et à y remédier par des mesures ciblées et interdépendantes, qui doivent être prises par différents acteurs. Les pays devraient les appliquer prochainement.</p> <p>Les Recommandations ont ensuite été intégrées dans le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030, qui a été élaboré en application directe de la résolution 74/299 de l'Assemblée générale, ce qui a permis d'accroître la visibilité des Recommandations.</p> <p>À l'occasion du soixante-quinzième anniversaire du Comité, une brochure consacrée aux recommandations du Comité a été publiée afin de les promouvoir auprès des pays à revenu faible ou intermédiaire.</p>	<p>1. Promouvoir et faire connaître les recommandations du Comité concernant l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière.</p> <p>2. Revoir et actualiser périodiquement les recommandations pour les maintenir en phase avec l'évolution des instruments juridiques de l'ONU relatifs à la sécurité routière et des bonnes pratiques, notamment.</p>	1-2. Le secrétariat du Comité, en collaboration avec les Secrétaires des groupes de travail concernés

7. Mobilisation de ressources

Le secrétariat a établi un document dans lequel sont présentées plusieurs options de renforcement de la capacité du sous-programme « Transports » à attirer des ressources à consacrer aux effectifs. Ce document est en cours d'examen par le Bureau du Comité.

Divers projets, tels que le projet SITCIN ou le projet de plateforme d'apprentissage en ligne, sont financés par le Compte de l'ONU pour le développement.

La Fédération de Russie a fourni des ressources extrabudgétaires au WP.5 pour l'aider à mener ses travaux sur la mobilité urbaine et l'urbanisme.

Les Pays-Bas ont apporté un soutien financier aux activités d'évaluation des effets des changements climatiques sur les infrastructures de transport et **ont offert des fonds supplémentaires en**

1. Adopter et exécuter le plan de mobilisation de ressources.

2. Mettre au point des projets ciblés de mobilisation de ressources auprès de donateurs publics ou privés pour faciliter l'exécution des tâches prioritaires de la Stratégie.

1. Le secrétariat du Comité, en collaboration avec le Bureau du Comité

2. Le secrétariat du Comité, en collaboration avec les Secrétaires des groupes de travail concernés

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>2021 et 2022 pour appuyer les travaux sur la résilience des transports.</p> <p>La BID soutient les travaux de mise au point de l'Observatoire des infrastructures de transport sur la base d'un SIG (voir aussi la tâche 5.16).</p> <p>Depuis plus de dix ans, l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) soutient financièrement les travaux consacrés aux liaisons de transport Europe-Asie et à la sécurité des transports intérieurs. Elle a récemment financé la mise au point d'un portail d'information et de formation en ligne sur le système eTIR.</p> <p>La Fédération de Russie a fourni un financement extrabudgétaire pour soutenir les travaux de transformation numérique du Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (code CTU).</p> <p>En 2022, deux projets financés par le Fonds ont été menés à bien par la Division des transports durables de la CEE :</p> <p>a) « Des véhicules d'occasion plus sûrs et plus propres pour l'Afrique », en coopération avec le PNUE ;</p> <p>b) « Des casques plus sûrs pour le Rwanda », en coopération avec la CEA.</p> <p>L'Allemagne a détaché un administrateur auxiliaire auprès de la Section de la réglementation des véhicules et de l'innovation dans les transports de la Division des transports durables pour soutenir, de novembre 2021 à novembre 2023, les travaux sur les systèmes de transport intelligents et la conduite automatisée.</p> <p>Un administrateur auxiliaire a été mis à disposition par l'Allemagne d'octobre 2022 à octobre 2024 pour appuyer les travaux du Comité.</p> <p>L'organisation du soixante-quinzième anniversaire du CTI a bénéficié du soutien généreux des Gouvernements suisse et</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
8. Partenariats	<p>autrichien, ainsi que du Comité international de l'inspection technique automobile.</p> <p>La Division des transports durables collabore, dans le domaine des transports intérieurs, avec d'autres commissions régionales de l'ONU. Elle les associe à quelques projets qu'elle dirige (voir aussi la tâche 4.6).</p> <p>La CEE coopère, dans le domaine des transports en général, avec diverses organisations, associations et institutions internationales (BASD, CEMN, OACI, OMI, OIT, OMS, UPU, UIC, OSCE, OSJD, OMD, OMC, OTIF, CCNR, AIEA, CIT, IRU, OCE et CETMO). Cette coopération sera renforcée à chaque fois que cela se justifiera. La CEE a commencé à collaborer avec l'Organisation de Shanghai pour la coopération en 2020. En outre, la Division des transports durables coopère étroitement avec d'autres sous-programmes du secrétariat. Cette coopération se fait dans le cadre de domaines d'interaction. La Division des transports durables dirige les travaux menés au titre du domaine d'interaction « mobilité durable et connectivité intelligente » et contribue à trois autres domaines d'interaction : « utilisation durable des ressources naturelles », « villes intelligentes et durables pour tous les âges », et « mesure et suivi des ODD ».</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Poursuivre et resserrer la collaboration avec d'autres commissions régionales de l'ONU. 2. Poursuivre et resserrer la collaboration avec diverses organisations, associations et institutions internationales, y compris avec des établissements d'enseignement, en particulier pour appliquer la Stratégie. 3. Poursuivre les travaux dans le cadre des domaines d'interaction de la CEE. 	<ol style="list-style-type: none"> 1-2. Le secrétariat du Comité, en collaboration avec les secrétariats des groupes de travail concernés 3. Les membres de la Division, selon les besoins