



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Quatre-vingt-quatrième session

Genève, 22-25 février 2022

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

Réunion sur la mise en œuvre de la Stratégie du Comité des transports intérieurs, réservée aux représentants des États, avec la participation des présidents des organes subsidiaires du Comité

Mise en œuvre de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030

Note du secrétariat

I. Introduction

1. À sa quatre-vingt-troisième session (Genève, 23-26 février 2021), le Comité des transports intérieurs (CTI) a examiné le document ECE/TRANS/2021/3, qui contient des informations sur l'état d'avancement en 2020 de la mise en œuvre de sa stratégie à l'horizon 2030 (ci-après, la Stratégie) et définit les prochaines étapes à atteindre.
2. Le CTI s'est félicité des activités que menaient ses groupes de travail pour mettre leurs travaux en concordance avec la Stratégie. Il a entre autres invité ses groupes de travail à prendre les mesures proposées, avec l'appui du secrétariat, et à ainsi faire progresser la mise en œuvre de la Stratégie. Il a aussi prié le secrétariat à suivre la mise en œuvre des prochaines étapes et à faire le point sur les progrès accomplis.
3. Le présent document a pour objet de fournir au CTI un état actualisé des progrès réalisés au cours de l'année 2021 (jusqu'à la fin du mois d'octobre) grâce aux travaux entrepris par les groupes de travail et par le secrétariat. On trouvera en caractères gras les éléments ajoutés en 2021, tandis que les informations devenues caduques sont barrées.
4. La version préliminaire du présent document a été soumise pour observations au Bureau, qui a demandé au secrétariat de rendre compte des progrès dans la mise en œuvre de la Stratégie réalisés au cours de la séance restreinte tenue au cours de la quatre-vingt-quatrième session du CTI. Le Bureau a également recommandé que les groupes de travail examinent, s'il y a lieu, les possibilités, les risques ou les problèmes énumérés pour des conventions ou des accords particuliers au titre de la tâche 5.4 du tableau ci-dessous.



II. État d'avancement et prochaines étapes

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
<p>1 Vision : Le CTI, en tant que plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs, contribue à répondre efficacement aux besoins mondiaux et régionaux dans ce domaine</p>	<p>Le CTI 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).</p>	<p>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 CTI en tant qu'organisme des Nations Unies chargé des transports intérieurs. Il s'agira en particulier :</p>	<p>1-3. Le secrétariat du CTI, en collaboration avec tous les Secrétaires des Groupes de travail</p>
<p>2 Mission : La mission du CTI 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>	<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>	<ul style="list-style-type: none"> - De créer une page Web consacrée à la promotion de la vision du CTI ; - 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 CTI en tant que principale entité</p>	
	<p>La CEE a participé 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 CTI 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, qui en est un des principaux résultats, salue le rôle de chef de file du CTI et la place prépondérante des instruments juridiques relevant de</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>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 des brochures sur la vision du CTI et sur le rôle de la Division des transports durables de la CEE. Ces travaux sont en cours.</p>	<p>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 Piliers			
3.1 Le CTI en tant que 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 Le CTI en tant que 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		
3.3 Le CTI en tant que plateforme des Nations Unies pour les dialogues régionaux,	Voir les informations relatives aux tâches 5.18 et 5.19		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
interrégionaux et mondiaux sur les politiques des transports intérieurs			
3.4 Le CTI en tant que 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 Aligner les plans de travail des Groupes de travail sur la stratégie	<p>Le 26 juin 2019, le Président du CTI 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'aligner les travaux des Groupes de travail sur la stratégie.</p> <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'alignement 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 CTI. À l'issue de cet examen, il a adopté le document informel n° 4 (mars 2020), dans lequel figure le plan d'alignement de ses activités sur la stratégie.</p> <p>- WP.5 : Le CTI a été informé à sa quatre-vingt-deuxième session (ECE/TRANS/294, par. 47) que le WP.5 avait aligné son programme de travail sur la stratégie. Le CTI 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</p>	<p>Conformément à ce que le CTI a décidé à sa quatre-vingt-troisième session, les « prochaines étapes » déterminent les travaux à mener à l'appui de la mise en œuvre de la Stratégie. Ces étapes peuvent être ajustées si le CTI en décide ainsi, sur la base de propositions faites par le secrétariat en consultation avec le Bureau et les groupes de travail.</p> <p>Élaborer, pour examen par le CTI par l'intermédiaire du Bureau, un plan d'alignement cohérent pour les thèmes suivants:</p> <p>– Les transports durables, qui doivent relever d'un Groupe de travail (voir aussi le point 5 de la tâche 5.23);</p> <p>– Le transport intermodal de passagers au-delà des villes, qui relèvera du WP.5, tout comme le transport intermodal de passagers en ville.</p>	Le secrétariat du CTI et tous les Secrétaires des Groupes de travail

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>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 mise en œuvre 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 approuvé en 2021 un mandat révisé qui fait explicitement concorder ses activités avec la Stratégie (ECE/TRANS/WP.6/2021/3) (sous réserve que le CTI l'approuve à son tour), et a 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 CTI à l'horizon 2030 à sa soixante-seizième session (ECE/TRANS/WP.11/243, par. 8 à 18), approuvé les projets de recommandations du CTI et estimé que ses travaux étaient déjà pleinement conformes à la stratégie. À sa soixante-dix-septième session, le WP.11 a pris note des travaux de mise en œuvre de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030 et des mesures requises dans le cadre de cette mise en œuvre, présentés dans le document ECE/TRANS/2021/3, conformément aux débats tenus à sa soixante-seizième session. Les délégations souhaitant apporter des informations complémentaires à la rubrique « État d'avancement et prochaines étapes » ont été invitées à envoyer leurs contributions au Bureau du WP.11 et au secrétariat avant le 15 janvier 2022, de sorte qu'elles puissent être communiquées au CTI à sa quatre-vingt-quatrième session (22-25 février 2022).</p> <p>- WP.15 : Le WP.15 a examiné la stratégie du CTI à l'horizon 2030 à sa 107^e session (ECE/TRANS/WP.15/248, par. 9 à 15), approuvé les projets de</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>recommandations du CTI 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'alignement des travaux du WP.15 sur la stratégie du CTI 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 la mise en œuvre 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 aligné sur 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) (sous réserve que le CTI l'approuve à son tour). Le mandat révisé fait directement référence au soutien du WP.24 à la mise en œuvre de la Stratégie du CTI et aux tâches pertinentes pour le WP.24 qu'elle contient.</p>		
	<p>- WP.29 : Le WP.29 a approuvé un programme de travail aligné sur la stratégie et est en train de hiérarchiser les activités de ses six groupes de travail subsidiaires par ordre de priorité (ECE/TRANS/WP.29/2020/1 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 aligner ses travaux sur la</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>stratégie. Il s'est déclaré prêt, en principe, à appuyer la mise en œuvre de la stratégie, et a 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).</p> <p>- SC.1 : Le SC.1 a aligné son programme de travail sur la stratégie et apporté à son ordre du jour des modifications, qui prendront effet à sa prochaine 115^e session (la 115^e), pour tenir compte de cet alignement. Le secrétariat du CTI a été mis au courant de ces changements en novembre 2019 et le CTI en a été informé de ces changements à sa quatre-vingt-deuxième session.</p> <p>- SC.2 : Le CTI a été informé à sa quatre-vingt-deuxième session que le SC.2 avait aligné son programme de travail sur la stratégie. Comme étape suivante, le SC.2 a également actualisé son mandat pour refléter l'alignement de son programme de travail sur la Stratégie.</p> <p>- SC.3 : Le CTI a été informé à sa quatre-vingt-deuxième session (ECE/TRANS/294, par. 112) que le SC.3 avait aligné son programme de travail sur la stratégie. Comme prochaine étape, le SC.3 est invité à mettre à jour son mandat afin d'y refléter l'alignement de son programme de travail sur la Stratégie.</p> <p>Un plan cohérent d'alignement des travaux des Groupes de travail devrait être élaboré.</p> <p>Il reste à réfléchir aux points suivants :</p> <p>— Le WP.5 traite actuellement la question du transport intermodal et de la mobilité intermodale des passagers en ville. Le CTI pourrait lui demander de s'intéresser également au transport intermodal de passagers au-delà des villes. Le WP.24 est favorable à cette approche ;</p> <p>— Aucun des Groupes de travail n'a été expressément chargé de diriger les</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>activités relatives aux transports durables.</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 CTI et les Secrétaires des Groupes de travail concernés
4.3 Modifier le règlement intérieur du CTI	<p>Le CTI a adopté son règlement intérieur et son mandat révisé respectivement en février 2020 et en février 2019. Son mandat révisé a été approuvé par la CEE en avril 2019 et est maintenant en cours d'examen par l'ECOSOC. Le secrétariat a envoyé des notes d'information aux principaux membres de l'ECOSOC.</p> <p>Le secrétariat de la CEE a présenté un exposé aux membres du Conseil économique et social et a fourni des notes d'information actualisées et un soutien général aux délibérations des États Membres en vue de la préparation de la session de 2021 du Conseil, ainsi qu'après celle-ci, pour l'application des décisions pertinentes de celui-ci.</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 CTI (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>Le WP.11 a pris note du paragraphe 18 du rapport ECE/TRANS/294 du CTI, 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</p>	Promouvoir et appuyer le mandat du CTI de sorte qu'il soit examiné d'un œil favorable par l'ECOSOC.	Le secrétariat du CTI

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
4.4 Promouvoir la mise en œuvre de la stratégie	<p>celles récemment adoptées pour le CTI, le WP.11 a demandé au secrétariat de faire pour la prochaine session une comparaison entre le règlement intérieur du Comité et le sien sur ces points.</p> <p>Au même titre que le CTI, les Groupes de travail jouent un rôle important dans la mise en œuvre de la stratégie. On trouvera dans le plan d'alignement (voir aussi la tâche 4.1) des informations sur les mesures qu'ils peuvent prendre pour y contribuer plus activement encore. Ce plan figure dans le programme de travail annuel de tous les membres de la Division.</p> <p>Les groupes de travail s'impliquent activement dans la mise en œuvre de la Stratégie. Dans une lettre datée du 12 mars 2021, les présidents des groupes de travail ont été invités à appliquer activement les mesures approuvées par le CTI sa quatre-vingt-troisième session en 2021 pour faire avancer la mise en œuvre de la Stratégie. Les éléments d'actualisation fournis dans le présent document reflètent leurs réponses à la lettre.</p>	<p>Après son adoption par le CTI en 2021, mettre en œuvre le plan d'alignement des travaux des Groupes de travail sur la stratégie. Il s'agira pour les Groupes de travail de se coordonner en interne et d'organiser. Les groupes de travail continueront à coordonner leur action et à organiser régulièrement des réunions afin de veiller à la pleine mise en œuvre de la stratégie et la pleine conformité de leurs travaux avec celle-ci. Les Présidents des Groupes de travail et le Président du CTI pourraient tenir des réunions (virtuelles) pour convenir d'activités ou de tâches communes.</p>	Le secrétariat du CTI et tous les Secrétaires des Groupes de travail
4.5 Adapter la session annuelle du CTI si nécessaire	<p>L'ordre du jour du CTI 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 stratégie et de nouveaux points ont été ajoutés.</p> <p>Voir aussi les tâches 5.18 et 5.19.</p>	Continuer de réfléchir, avec le Bureau, aux modifications à apporter à l'organisation de la session du CTI pour mieux appuyer la mise en œuvre de la stratégie et la prise de décisions du CTI.	Le secrétariat du CTI
4.6 Tenir des consultations et nouer des relations de coopération avec d'autres commissions régionales de l'ONU	<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</p>	Poursuivre et resserrer la collaboration avec d'autres commissions régionales de l'ONU.	Le secrétariat du CTI, 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>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 CTI. Dans le cadre du dialogue du CTI 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>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 la mise en œuvre de la Stratégie du CTI 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</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	régionales et interrégionales et des représentants de projets pertinents.		
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 et a 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.</p> <p>Le WP.24 a adopté des amendements à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) :</p> <p>- en octobre 2020, suite aux propositions faites par l'Allemagne, l'Autriche, la Croatie, la Grèce et la Tchéquie ;</p> <p>- 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.</p> <p>À sa soixante-quatrième session, en octobre 2021, le WP.24 a établi un mécanisme de suivi de la mise en œuvre de la Convention. À cette fin,</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 CTI</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>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 l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles (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 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</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>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 a été d'avis que l'exercice en cours devait désormais être considéré comme achevé et 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).</p> <p>Le WP.29/AC.4 travaille sur un document-cadre définissant un modèle de conformité permanente des véhicules aux prescriptions en matière de sécurité et de respect de l'environnement.</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 a été adoptée en 2017 et est entrée en vigueur en 2018. 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>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</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.2 Modifier le mandat du CTI (en 2020)	<p>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'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) pour faciliter l'application effective de celui-ci et améliorer la sécurité routière. Il a encouragé le CTI 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 présentés par les exploitants, 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 un projet de version révisée de la feuille de route pour l'adhésion à l'ADR et sa mise en œuvre (ECE/TRANS/WP.15/2021/15). À sa 110^e session, le WP.15 modifiera ce projet, y apportera des observations et le parachèvera avant de demander au CTI l'autorisation de publier la Feuille de route en tant que publication électronique.</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>	Voir les informations relatives à la tâche 4.3.	Le secrétariat du CTI

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.3 Modifier les instruments juridiques auxquels l'adhésion est entravée par des obstacles géographiques ou procéduraux (d'ici à 2025)	<p>L'adjectif « européen » a été supprimé du titre de l'ADR. Bien que l'Accord était déjà ouvert à l'adhésion de tous les États Membres de l'ONU, cette modification pourrait faciliter l'adhésion de ceux pour lesquels la mention de l'adjectif « européen » pouvait être un obstacle. Elle entrera 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 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 débattrà 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 de l'article 14 en ce sens.</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 sur la question à la 117^e session du SC.1, le secrétariat invitera les représentants d'autres commissions régionales de l'ONU à fournir des informations sur leurs accords régionaux équivalents.</p> <p>Une équipe spéciale interne a été créée et chargée d'examiner les différents instruments juridiques sous cet angle. Au cours de cet examen, l'équipe spéciale n'a pas</p>	Recenser les instruments juridiques pour lesquels les obstacles géographiques ou procéduraux 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
5.4 Examiner la relation entre les instruments juridiques existants et formuler des recommandations (d'ici à 2022)	<p>relevé de convention supplémentaire dont les barrières géographiques ou procédurales pourraient être levées pour l'ouvrir à une adhésion mondiale :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ou bien les conventions avaient déjà une couverture globale, - ou bien il s'agissait de protocoles à des conventions ayant une couverture mondiale, qui introduisaient des dispositions régionales particulières en s'appuyant sur les dispositions mondiales, - ou bien ils ont été établis pour servir un objectif régional particulier, par exemple les accords relatifs aux infrastructures définissant un plan de développement du réseau régional, - ou bien la discussion sur le processus d'ouverture de l'instrument avait eu lieu au sein du groupe de travail concerné (par exemple, l'examen mené par le SC.1 concernant l'AETR). <p>Les Groupes de travail n'ont pas encore accompli cette tâche prioritaire.</p> <p>À sa soixante-quatrième session, le SC.3 a échangé des informations sur l'impact de l'épidémie de COVID-19 sur la navigation intérieure et 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>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 	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>marchandises aux frontières, du 21 octobre 1982 – possibilité : transformation numérique ;</p> <p>- Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et commerciaux (1956) – possibilité : dématérialisation du carnet de passage en douane (CPD) ;</p> <p>- Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), du 19 janvier 1996 – risque : l'AIPCN élabore de nouveaux principes pour la classification des voies de navigation intérieures, et cela pourrait avoir une incidence à l'avenir ;</p> <p>- Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure, du 15 février 1966 – possibilité : dématérialisation du certificat de jaugeage ;</p> <p>- 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 ;</p> <p>- 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 couverts par l'Accord, de même que d'autres biens périssables importants comme les vaccins et les produits pharmaceutiques en général ;</p> <p>- Accords relatifs aux infrastructures – possibilité : mettre en place un mécanisme de suivi de l'application s'il n'existe pas encore ;</p> <p>- Circulation routière (1968) – lacune : règles pour la conduite automatisée (discussion en cours au sein du WP.1) ;</p> <p>- Signalisation routière (1968) – possibilité : informatisation de la</p>		

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>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 pas encore eu d'informatisation pour les signaux et les marquages) ;</p> <p>- Protocole sur les marques routières (1973) – possibilité : informatisation du Protocole en ce qui concerne les marques routières ;</p> <p>- Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) (1985) – lacune : pas de couverture des nœuds de transport ferroviaire de voyageurs (l'équivalent de l'AGTC pour les passagers). Ne couvre pas 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> <p>Sachant que les possibilités, les risques ou les lacunes sont propres à chaque instrument, le CTI pourrait inviter, s'il y a lieu, ses différents groupes de travail à entreprendre des travaux pour exploiter les possibilités, combler les lacunes ou prévenir les risques, si de tels travaux n'ont pas encore été entrepris.</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 lancé la création du Groupe d'experts des nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs (approuvée par le CTI en 2021) dans le but de déterminer s'il est possible de créer</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>un instrument juridique qui permettrait de faciliter encore le transfert modal des voyageurs vers le rail.</p> <p>Face à la pandémie de COVID-19 et à son impact 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 CTI 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 CTI à sa quatre-vingt-troisième session (ECE/TRANS/2021/4). Le CTI 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 CTI et d'autres institutions spécialisées des Nations Unies. À cette fin, une troisième session virtuelle a été 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</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>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 a 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 prochaine session du CTI 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 maintiennent 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.</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</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>sera organisé afin de découvrir s'il y a des domaines ou des questions, autres que ceux qui sont déjà couverts 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 CTI a adopté la Convention sur le transport ferroviaire de voyageurs en février 2019. Les travaux relatifs à la législation ferroviaire uniformisée ont été prolongés jusqu'en 2020 de manière à mener à bien le mandat et éventuellement à élaborer un projet de convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises.</p> <p>Les travaux relatifs à la législation ferroviaire uniformisée se poursuivent, le rapport sur les résultats du mandat en cours devant être présenté au SC.2 en novembre 2021.</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 Le Président du SC.1 continue de collaborer avec la Fédération de Russie, la Suisse et la Turquie pour régler les questions encore en suspens dans le projet de texte n'ont pas eu lieu. En novembre 2020, la Suisse et la Turquie, 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 jusqu'à ce que le secteur des transports ait eu</p>	<p>1. Poursuivre et achever l'élaboration de la législation ferroviaire uniformisée et de l'accord OmniBus.</p> <p>2. Organiser une séance de réflexion sur l'élaboration de nouveaux instruments juridiques relatifs aux transports intérieurs.</p>	<p>1. Le Secrétaire du SC.1 (en collaboration avec le Président du SC.1) et le Secrétaire du SC.2/GEURL</p> <p>2. Les Secrétaires des Groupes de travail concernés, avec la participation du secrétariat du CTI</p>

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>l'occasion de se rétablir plus complètement (par exemple en 2023 ou 2024).</p>		
	<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)	<p>Le plan d'action du CTI pour le renforcement des capacités (2020-2025), tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/2020/18, a été adopté par le CTI à sa quatre-vingt-deuxième session (février 2020).</p>	<p>Mettre en œuvre le plan d'action pour le renforcement des capacités sous réserve de la disponibilité de ressources.</p>	<p>Le Conseiller régional, avec la participation de tous les membres de la Division</p>
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>1. Exécuter le projet, sous réserve de la disponibilité des fonds, avec la participation de consultants.</p> <p>2. Adapter et mettre à jour les supports de formation existants.</p>	<p>1. Le fonctionnaire responsable, avec le soutien de tous les membres de la Division</p> <p>2. Tous les membres de la Division, coordonnés par le Conseiller régional</p>
	<p>Le travail d'élaboration de la plateforme d'apprentissage en ligne est en cours. La structure est en train d'être parachevée et la préparation des cours de formation pour le lancement est bien avancée. Le plan actuel prévoit de lancer la plateforme à la session de février 2022 du CTI.</p>		
5.9 Élaborer de nouveaux supports de formation, de nouvelles normes et de nouveaux critères de compétence (à partir de 2022)	<p>De nouveaux supports de formation seront mis au point sous réserve de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.</p> <p>De nouvelles normes et de nouveaux critères de compétence seront aussi élaborés par les Groupes de travail sous la forme de manuels, d'amendements à des instruments juridiques existants ou de nouveaux instruments juridiques.</p>	<p>1. Lancer des projets sous réserve de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.</p> <p>2. Poursuivre l'élaboration de manuels, de normes et de critères de compétence au sein des Groupes de travail.</p>	<p>1. Le personnel de la Division, avec le soutien du Conseiller régional</p> <p>2. Les Secrétaires des Groupes de travail</p>

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>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 l'impact 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>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>Débatte 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 CTI et des Secrétaires des Groupes de travail concernés</p>
5.11 Mettre au point des indicateurs (à partir de 2019)	<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 est en cours d'exécution. Les indicateurs devront couvrir les trois piliers du développement durable. Ils viseront à mesurer la connectivité des transports routiers et ferroviaires, du transport par voies de navigation intérieures, ainsi que du transport intermodal. Un outil de collecte de données en ligne est développé pour faciliter l'utilisation des indicateurs par les États membres. 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</p>	<p>Achever le projet SITCIN et promouvoir et diffuser les indicateurs, en coordination avec le CTI et conformément à ses décisions, pour en assurer une large utilisation.</p>	<p>Le Secrétaire du WP.5</p>

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>ligne sont en cours d'élaboration pour faciliter l'utilisation des indicateurs par les États membres.</p> <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 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 et/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/ou du WP.29.</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)	<p>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 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</p>	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>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 CTI, un document détaillant les activités de recherche et autres mesures nécessaires ou recommandées pour mettre en application l'e-CMR. Ce document devrait contribuer à mieux faire connaître l'e-CMR et à favoriser l'adhésion à celui-ci. 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, et l'a soumis au CTI 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, de convenir des dispositions de l'article 5 du Protocole additionnel à la CMR, et demande au CTI et au Comité exécutif d'approuver la création de ce groupe d'experts.</p> <p>En mars 2020, la Banque islamique de développement (BID) a approuvé le financement d'un projet destiné à promouvoir l'adhésion à l'e-CMR dans les pays suivants : Afghanistan, Azerbaïdjan, Iran (République islamique d'), Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, Pakistan, Tadjikistan, Turkménistan et Turquie. Le projet prévoit l'organisation de deux ateliers de renforcement des capacités et le recrutement d'un consultant chargé de définir des spécifications techniques que les pays devront utiliser pour mettre en place un système de lettres de voiture électroniques.</p>	<p>1. Poursuivre la mise en application de l'e-CMR.</p> <p>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.</p>	1-2. Le Secrétaire du SC.1
5.15 Développer progressivement le système eTIR en vue de son éventuelle mise en	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	1. Veiller à ce que la nouvelle annexe 11 entre en vigueur en 2021 – fait (voir	1-4. Le WP.30 et le secrétariat TIR

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
œuvre complète d'ici à 2023, sous réserve de l'entrée en vigueur de la nouvelle annexe 11 de la Convention TIR	la session de février 2020 du Comité de gestion. La nouvelle annexe devrait entrer en vigueur en le 25 mai 2021. En parallèle, le secrétariat a mis au point le « système international eTIR », qui est fondé sur la dernière version des spécifications eTIR, y compris toute la documentation explicative nécessaire pour l'exécution des projets d'interconnexion , et vise à faciliter l'application de cette nouvelle annexe. Le secrétariat avait invité les Parties contractantes à commencer à connecter leurs systèmes douaniers nationaux au système international eTIR. Jusqu'à présent, 21 six Parties contractantes ont répondu par l'affirmative à cette demande et sept Parties contractantes ont lancé des projets d'interconnexion entre leurs systèmes douaniers nationaux et le système international eTIR . Grâce aux efforts déployés par ces Parties à ces avancées , l'interconnectivité des systèmes douaniers nationaux via l'ONU a commencé à devenir possible bien avant l'année d'échéance, à savoir 2023.	<p>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 la mise en œuvre du système international eTIR afin d'étendre le système TIR à davantage d'opérations de transport, notamment au transport intermodal ou au transport de marchandises achetées en ligne.</p>	
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>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> <p>- Prendre en compte et intégrer toutes les informations et données générées par la Division (infrastructures de transport, corridors 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</p>	<p>1. Sous réserve de l'accord du CTI, poursuivre les travaux visant à faire de l'Observatoire l'outil d'intégration des travaux du CTI 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.</p> <p>2. Mettre à jour l'outil AGC/AGTC pour les paramètres d'infrastructure.</p> <p>3. Continuer de suivre et de soutenir les progrès techniques et technologiques des transports routier, ferroviaire, fluvial et intermodal.</p> <p>4. Œuvrer à la numérisation du code CTU.</p>	<p>1. Le Secrétaire du WP.5</p> <p>2. Les Secrétaires du SC.2 et du WP.24</p> <p>3. Les Secrétaires du SC.1, du SC.2, du SC.3, du WP.5 et du WP.24</p> <p>4. Le Secrétaire du WP.24</p> <p>5. Le Secrétaire du WP.15/AC.1</p>

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>rapports des groupes d'experts (adaptation aux changements climatiques et évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport) ;</p> <p>- 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 pour l'Asie centrale), mais pas seulement (CESAO) ;</p> <p>- Servir de place de marché virtuelle permettant d'attirer des ressources pour le financement de projets et de services nationaux, régionaux et interrégionaux relatifs à des 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'OIIT. 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 CTI, des informations sur l'évolution de l'OIIT et les résultats des essais une fois que ceux-ci auraient été menés à terme.</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>Être un outil novateur de facilitation du financement de nouveaux projets d'infrastructures de transport, qui mette en relation les gouvernements et les institutions financières internationales.</p> <p>Les Groupes de travail concernés réfléchissent aux moyens de mettre</p>	<p>5. Poursuivre les travaux relatifs à la télématique dans le cadre de la Réunion commune RID/ADR/ADN.</p>	

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>d'accélérer la mise en place des réseaux électroniques et de faciliter l'application des installations prévues dans les accords relatifs aux infrastructures via la plateforme SIG, comme le fait par exemple le WP.24 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. 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, technologiques et organisationnelles relatives au transport intermodal de marchandises et à la logistique pour contribuer à l'optimisation des opérations dans ces domaines.</p> <p>Le WP.24 s'emploie à numériser le Code de bonne pratique pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (code CTU) afin de rendre les pratiques de chargement sûr et sécurisé des cargaisons disponibles via une application mobile.</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). 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</p>		

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>publiées sur le site Web de la CEE¹ 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. Dans ce contexte, il se concentre sur l'intégration des véhicules dans leur environnement intelligent et veille à se tenir au courant du progrès technologique 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> <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</p>		

¹ https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adr/guidelines/ADR_Guidelines_Telematics_f.pdf.

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>l'autopartage pour faciliter l'intégration des véhicules dans les stratégies de transport multimodal.</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 maritimes intelligents. En 2019, il a adopté la résolution n° 95, intitulée « Renforcement de la coopération internationale en faveur du développement de la navigation automatisée ». Il travaille actuellement à la révision des résolutions sur les services d'information fluviale. La base de données SIG du réseau de voies navigables E, fondée sur le Livre bleu, et la base de données des certificats internationaux de conducteur de bateau de plaisance octroyés par les différents pays sont accessibles depuis sa page Web.</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 la mise en œuvre des objectifs de développement durable.</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</p>	<p>1. Poursuivre les travaux du WP.1 et du WP.29.</p> <p>2. Tenir une session commune chaque année.</p>	<p>1-2. Les secrétariats du WP.1 et du WP.29</p>

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.18 Tenir des débats de haut niveau au sein du CTI sur divers thèmes relatifs à la viabilité des transports intérieurs (à partir de 2019)	<p>dans la circulation routière internationale.</p> <p>Le WP.29 s'emploie à l'élaboration de règlements techniques applicables aux véhicules automatisés. À sa quatre-vingt-deuxième session (février 2020), le CTI a approuvé un document-cadre du WP.29 sur les véhicules automatisés et/ou autonomes. Un nouveau Règlement ONU sur le renforcement de la présence des véhicules automatisés, qui prévoit des prescriptions relatives aux systèmes de stockage de données pour la conduite automatisée, ainsi que de nouveaux Règlements ONU sur la cybersécurité et les mises à jour des logiciels, seront mis aux voix à la 181^e session du WP.29 (juin 2020).</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 leur collaboration et leurs stratégies communes. Les échanges réguliers d'informations entre les deux Groupes de travail au sujet de 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 dits 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 CTI. En 2020, le débat de haut niveau a été consacré aux défis environnementaux à la viabilité des transports intérieurs et 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 clés du secteur des transports intérieurs. En 2021, le débat de haut niveau a eu pour thème « Retour vers un futur viable : parvenir à une connectivité</p>	Continuer de suivre l'actualité et de proposer de nouveaux sujets de débat.	Le secrétariat du CTI

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
5.19 Ajouter à l'ordre du jour du CTI des points sur les défis à relever dans différentes régions (à partir de 2020)	<p>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. Voir aussi la tâche 4.5.</p> <p>Les défis que rencontrent différentes régions dans le domaine du transport ont été intégrés à l'ordre du jour des quatre-vingt-deuxième et quatre-vingt-troisième sessions du CTI. Un rapport de la CESAP a été présenté au titre des points 7 b) et 7 c) de l'ordre du jour.</p> <p><i>Avec la modification de l'organisation de la session du CTI (tâche 4.5), il se peut que d'autres changements soient apportés à la façon dont les enjeux du transport dans d'autres régions seront abordés par le CTI.</i></p> <p>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>	Continuer de recenser les enjeux nouveaux et de les intégrer à l'ordre du jour.	Le secrétariat du CTI
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>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 gouvernements dans les efforts qu'ils mènent en faveur d'un développement durable du secteur du fret et de la logistique. Le WP.24</p>	<p>1. Poursuivre les travaux consacrés au transport intermodal de marchandises et à la logistique, conformément au programme de travail du WP.24, aligné sur la stratégie.</p> <p>2. Poursuivre les travaux consacrés au transport intermodal de passagers en ville et, au besoin, étudier la question du transport</p>	<p>1. Le Secrétaire du WP.24</p> <p>2. Le Secrétaire du WP.5</p> <p>3. Le Conseiller régional</p> <p>4. Le Secrétaire du SC.2</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	<p>a approuvé une résolution sur le renforcement du transport intermodal de marchandises, que le CTI 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 la mise en œuvre des tâches qui lui étaient attribuées dans la résolution.</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. En septembre 2020, 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.</p> <p>Le projet TEM est axé sur la gestion des infrastructures et vise à aider les gouvernements participants à atteindre les ODD en lien avec les infrastructures routières au moyen d'initiatives stratégiques.</p> <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>La cinquième édition du Glossaire des statistiques de transport, qui a été publiée, permet aux pays de produire des statistiques comparables sur la sécurité routière, la répartition entre modes de transport et l'utilisation des transports publics. Le WP.6 a travaillé à l'élaboration d'un cadre d'orientation pour la mesure de l'indicateur 9.1.2 des ODD (nombre de passagers et volume de fret</p>	<p>intermodal de passagers au-delà des villes.</p> <p>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).</p> <p>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.</p>	Le Secrétaire du WP.6

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
la prise de décisions dans le domaine des transports (à partir de 2019)	transportés), 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.		
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 quinze 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 consulte a consulté d'autres groupes de travail concernés par ce volet.</p> <p>Dans le cadre de ces travaux et conformément aux décisions du CTI et du Bureau du CTI, 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'entreprendre l'élaboration et l'expérimentation d'un mécanisme de gestion de la coordination du couloir de la route 3 des liaisons de transport Europe-Asie et d'un mécanisme d'examen des performances 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 sa prochaine session 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</p>	<ol style="list-style-type: none"> 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 CTI sur la recherche d'idées en matière de connectivité interrégionale. 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. 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. 	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>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>	<p>l'Accord AGTC et en renforçant son application.</p> <p>À sa trente-quatrième session (septembre 2021), le WP.5 s'est félicité des consultations interrégionales qui ont eu lieu 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>À sa trente-quatrième session, le WP.5 a également décidé de créer un groupe d'experts chargé d'élaborer un module consacré aux infrastructures destinées au cyclisme et a adopté le mandat et le cahier des charges proposés (sous réserve que le CTI l'approuve). Le Groupe d'experts devrait proposer l'établissement d'un réseau cycliste à l'échelle de la CEE et en définir les normes minimales. Ces travaux visent à favoriser une mobilité cycliste sans discontinuité dans la région de la CEE.</p> <p>Pour aligner son programme de travail sur 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>Le PPE-TSE (qui n'est pas un organe subsidiaire du CTI) se concentre sur</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 CTI 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 CTI

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
	<p>des aspects particuliers de la mobilité urbaine, conformément à son mandat.</p> <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>		
5.24 Évaluer l'incidence des changements climatiques sur les infrastructures de transport	<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.</p> <p>Ce rapport a été 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) poursuivra ces travaux et les élargira au cours de la période 2020-2025.</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
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 CTI, en particulier</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>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,</p>

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
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>dans le domaine des règlements concernant les véhicules, ont été soumis et approuvés avec succès lors des premier et deuxième 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>Le CTI 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 au moyen de 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>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 aux fins de la mise en œuvre des instruments juridiques de l'ONU ou de l'application des recommandations du CTI concernant l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière (voir aussi la tâche 6.2).</p> <p>1. Promouvoir et faire connaître les recommandations du CTI 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>	<p>coordonnés par le secrétariat du CTI</p> <p>1-2. Le secrétariat du CTI, en collaboration avec les Secrétaires des Groupes de travail concernés</p>
7 Mobilisation de ressources	<p>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 CTI.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>1. Adopter et mettre en œuvre le plan de mobilisation de ressources.</p> <p>2. Mettre au point des projets ciblés de mobilisation de ressources auprès de donateurs publics et/ou privés pour appuyer la mise en œuvre des tâches prioritaires de la stratégie.</p>	<p>1. Le secrétariat du CTI, en collaboration avec le Bureau du CTI</p> <p>2. Le secrétariat du CTI, en collaboration avec les Secrétaires des Groupes de travail concernés</p>

Tâches	État d'avancement	Prochaines étapes	Entité ou personne responsable au sein de la Division
8 Partenariats	<p>Les Pays-Bas ont apporté un soutien financier aux activités d'évaluation des effets des changements climatiques sur les infrastructures de transport et envisagent de continuer de financer ces activités en 2020 et 2021 (voir aussi la tâche 5.24).</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 bonne pratique pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (code CTU).</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>1. Poursuivre et resserrer la collaboration avec d'autres commissions régionales de l'ONU.</p> <p>2. Poursuivre et resserrer la collaboration avec diverses organisations, associations et institutions internationales, y compris avec des établissements d'enseignement, en particulier aux fins de la mise en œuvre de la stratégie.</p>	<p>1-2. Le secrétariat du CTI, en collaboration avec les secrétariats des Groupes de travail concernés</p> <p>3. Les membres de la Division, selon les besoins</p>
	<p>La Division des transports durables collabore avec d'autres commissions régionales de l'ONU dans le domaine des transports. Elle les associe à quelques projets qu'elle dirige (voir aussi la tâche 4.6).</p> <p>La CEE coopère avec diverses organisations, associations et institutions internationales dans le domaine du transport et cette coopération sera renforcée à chaque fois que cela se justifiera. Ces organisations, associations et</p>		

<i>Tâches</i>	<i>État d'avancement</i>	<i>Prochaines étapes</i>	<i>Entité ou personne responsable au sein de la Division</i>
	<p>institutions sont notamment les suivantes : BAsD, CEMN, OACI, OMI, OIT, OMS, UPU, UIC, OSCE, OSJD, OMD, OMC, OTIF, CCNR, AIEA, CIT, IRU, OCE et CETMO. La CEE collabore aussi avec les institutions financières internationales et 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 au sein 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>	<p>3. Poursuivre les travaux dans le cadre des domaines d'interaction de la CEE.</p>	