

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

Genève, 20-23 février 2018

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

**Projet de rapport annuel sur les activités menées
par les organes subsidiaires du Comité en 2017****Projet de rapport annuel de la Division des transports
durables de la Commission économique pour l'Europe
pour 2017****Note du secrétariat***Résumé*

Le présent document récapitule les réalisations du Comité des transports intérieurs (CTI) et du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques du Conseil économique et social de l'ONU.

Les réunions de certains des organes subsidiaires du Comité et du Comité d'experts du Conseil économique et social ayant lieu vers la fin de l'année, le projet de rapport annuel transmis aux services de traduction en décembre est susceptible d'être modifié avant la session du Comité, qui se tient en février. Le secrétariat s'efforce toutefois de présenter un projet aussi complet que possible. Une version complète du rapport, comprenant des photographies, sera présentée à la session annuelle du Comité en tant que document informel.

Compte tenu de l'attention croissante accordée par la communauté internationale et, en particulier, par l'Organisation des Nations Unies, à la réalisation des objectifs de développement durable, le Comité souhaitera peut-être :

- **Noter avec satisfaction** que le rapport met fortement l'accent sur le lien existant entre les activités de la Division des transports durables et les objectifs de développement durable ;
- **Donner son avis** sur le fond ainsi que sur la présentation des sujets traités, des résultats obtenus et des défis à relever ; et
- **Donner de indications** sur la manière d'améliorer la diffusion des résultats ainsi que sur l'utilisation future de ce rapport.



I. Introduction

1. La Division des transports durables assure le secrétariat du Comité des transports intérieurs de la CEE (CTI), de ses 20 groupes de travail, des comités d'experts du Conseil économique et social sur le transport des marchandises dangereuses et sur le système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques, ainsi que de 12 organes conventionnels qui se réunissent régulièrement pour actualiser et modifier les instruments juridiques des Nations Unies dont ils ont la responsabilité. Elle est également chargée, en collaboration avec la Division des transports de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), du secrétariat du Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale (SPECA). La Division est l'agent d'exécution des projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER). Le Bureau régional de l'OMS pour l'Europe et les Divisions des transports et de l'environnement de la CEE assurent le secrétariat du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE). Depuis 1999, la Division fournit des services de secrétariat financés par des fonds extrabudgétaires pour le système TIR. Depuis mai 2015, elle assure, grâce à des fonds extrabudgétaires, le secrétariat de l'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière.

2. Le Comité des transports intérieurs est un organe intergouvernemental de l'ONU unique en son genre, dont l'objectif principal est de développer des transports intérieurs sûrs, efficaces et respectueux de l'environnement. La fonction première du Comité et de ses organes subsidiaires est d'administrer les 58 conventions, accords et autres instruments juridiques des Nations Unies qui forment le cadre juridique international applicable aux transports intérieurs routiers, ferroviaires et par voie navigable, au transport intermodal, au transport des marchandises dangereuses et à la construction des véhicules. Ces activités consistent en débats d'orientation et en travaux de réglementation et d'analyse, de renforcement des capacités et d'assistance technique. Les décisions de la Division ont une incidence directe sur la vie quotidienne des personnes et des entreprises à travers le monde.

3. À la soixante-dix-neuvième session du CTI (21 au 24 février 2017, Genève), qui coïncidait avec le soixante-dixième anniversaire du Comité, les ministres des transports de la région de la CEE et des parties contractantes aux conventions relevant de la compétence du Comité qui participaient à la réunion ministérielle intitulée « Passé et avenir du Comité des transports intérieurs de la CEE » ont fêté l'anniversaire du CTI, fait le bilan de ses contributions passées et fixé ses missions futures.

4. Cette réunion ministérielle s'est conclue par la signature d'une résolution (ECE/TRANS/2017/2). Le CTI a accueilli avec satisfaction et approuvé la résolution intitulée « Embrasser l'ère nouvelle de la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité » et s'est engagé à appliquer les décisions qu'elle contient.

5. Dans la résolution ministérielle, il est demandé au CTI :

a) D'œuvrer au développement durable de la mobilité et des transports intérieurs, en particulier dans le contexte du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et des objectifs de développement durable (décision 2) ;

b) D'accorder une attention particulière à la promotion du transport durable en s'attaquant aux problèmes posés par les changements climatiques (décision 4) ;

c) D'améliorer la sécurité routière dans tous les modes de transport intérieur, notamment en prenant des mesures concertées et efficaces pour réduire le nombre de morts sur les routes de moitié d'ici à 2020 (décision 5) ;

d) De faire en sorte qu'il soit davantage tenu compte des systèmes de transport intelligents et de la conduite automatisée dans ses travaux et dans ceux de ses organes subsidiaires, et de faire progresser la numérisation des documents de transport, en premier lieu dans le domaine des transports internationaux (décision 7) ;

e) De s'employer à améliorer la connectivité régionale et intercontinentale (décision 9).

6. La session était également marquée par quatre manifestations parallèles de haut niveau : le Festival mondial du film sur la sécurité routière ; la Conférence de la CEE et du PNUE sur l'exportation des véhicules d'occasion ; la Conférence de haut niveau sur les transports par voie navigable et l'atelier de renforcement des capacités de la Banque islamique de développement et de la CEE sur les conventions des Nations Unies relatives aux transports.

7. Les soixante-dix années du Comité ont été retracées par une exposition et dans une brochure.

8. Les décisions du CTI visaient à renforcer l'action du Comité concernant l'ensemble des objectifs de développement durable liés aux transports, par exemple en invitant ses groupes de travail à envisager de réviser leur mandat pour y inscrire ces objectifs (décision 6 du CTI).

II. Environnement et transports

9. Les Divisions de l'environnement et des transports durables de la CEE collaborent dans le cadre des études de la performance environnementale (EPE). Le personnel spécialisé dans les transports a organisé des missions d'information et ébauché des études des secteurs des transports de pays dans le cadre d'EPE. Ces analyses, dans lesquelles il est question des politiques des transports pouvant être menées à l'aide de l'outil de modélisation des émissions de CO₂ ForFITS, sont assorties de conclusions et de recommandations à l'intention des autorités nationales. Le même personnel a également participé à des activités connexes de renforcement des capacités (en décembre 2017, à Tbilissi) avec la participation de représentants de pays en cours d'EPE ou s'appêtant à en effectuer une, lesquelles établissaient un lien entre l'analyse et les recommandations figurant dans le chapitre de l'EPE relatif aux transports et la réalisation des objectifs de développement durable dans les pays concernés. Les rapports des EPE s'adressent principalement aux responsables gouvernementaux, aux institutions financières internationales, aux organisations intergouvernementales et non gouvernementales, à la société civile, aux chercheurs et aux entreprises.

10. Les études, analyses et recommandations concernant les transports figurant dans les EPE relèvent des objectifs de développement durable 3, 9, 11, 12 et 13.

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

11. La course de relais du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement a été relancée à Paris dans la mesure où elle constitue l'un des principaux mécanismes de mise en œuvre de la Déclaration de Paris sur les transports, la santé et l'environnement. L'année 2017 a également été marquée par la célébration du deux centième anniversaire de l'invention de la Draisine – un ancêtre de la bicyclette – à Mannheim (Allemagne). Cette ville a accueilli l'étape de la course de relais du PPE-TSE intitulée « Cycling and walking make THE Link – Transport, Health and Environment » (Le vélo et la marche font le lien entre les transports, la santé et l'environnement) le 21 septembre 2017. Comme il est d'usage dans les courses de relais du PPE-TSE, l'atelier s'est ouvert sur le passage de témoin des représentants de la ville de Vladivostok (Fédération de Russie), où s'est déroulée la précédente course de relais, aux représentants de la ville de Mannheim. Dans le cadre de la course de relais, les émissions de CO₂ du système de transport de Mannheim ont été analysées avec l'outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS).

12. Le colloque annuel du Programme paneuropéen s'intitulait, en 2017 : « Gérer une mobilité viable et favoriser un système de transport plus efficient : innovation et convergence des politiques pour promouvoir les transports verts et sains. ». Les travaux de

ce colloque ont porté sur les difficultés rencontrées et les meilleures pratiques adoptées dans les domaines suivants :

- a) La gestion de la mobilité, en gardant à l'esprit les besoins différents des divers groupes d'utilisateurs ;
- b) Le déploiement de systèmes perfectionnés d'information sur la gestion de la mobilité fondés sur les technologies de l'information et de la communication qui atténuent les embouteillages dans les villes, réduisent la pollution et ont des effets positifs sur la santé ;
- c) Les plateformes informatiques qui favorisent des pratiques novatrices allant du covoiturage et de la mise en commun d'automobiles et de bicyclettes aux migrations alternantes intermodales s'effectuant avec fluidité ;
- d) Les pratiques rationnelles des entreprises et les plans de mobilité qui favorisent le choix de modes de transport verts et sains pour leurs employés et pourraient avoir un effet mesurable sur la demande de mobilité.

13. Les activités menées dans le cadre du PPE-TSE relèvent des objectifs de développement durable 1, 3, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15 et 17.

III. Renforcement des capacités et assistance technique

14. En 2017, les activités d'assistance technique de la Division comprenaient des projets de renforcement des capacités, des services consultatifs et des ateliers, destinés à renforcer les capacités des pays afin de leur permettre d'adhérer aux instruments juridiques des Nations Unies administrés par le CTI et de les mettre en œuvre. Le secrétariat a fourni aux États membres des conseils relatifs aux transports, coorganisé des ateliers et réalisé des projets de renforcement des capacités et de développement d'infrastructures au niveau infrarégional. Deux projets de renforcement des capacités en matière de sécurité routière (le projet SafeFITS et le projet consacré au renforcement des capacités de certains pays en développement ou en transition en matière de gestion de la sécurité routière) devraient donner aux États membres les moyens d'améliorer encore la sécurité routière. La réunion du Groupe de travail sur les projets relatifs aux transports et aux mouvements transfrontières du SPECA, qui s'est tenue à Astana en septembre 2017, a été consacrée aux questions : a) de la réalisation des objectifs de développement durable dans le domaine des transports et de la connectivité régionale ; b) du transit et de l'amélioration de l'intégration des pays en développement sans littoral ; et c) du renforcement des capacités des pays bénéficiaires du Programme spécial à améliorer les statistiques relatives aux transports routiers et à la sécurité routière. Cette année, des études et des ateliers thématiques ont confirmé la tendance des projets d'infrastructure sous-régionaux, à savoir le projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie (LTEA), et les projets TEM et TER, à produire des résultats concrets ; la coopération régionale en matière de transport (Organisation de coopération économique de la mer Noire, Partenariat euroméditerranéen, Observatoire des transports de l'Europe du Sud-Est) a visé à améliorer le transport intermodal et la connectivité, à faciliter le passage des frontières et à promouvoir la coopération et l'intégration en matière de transports.

A. Liaisons de transport Europe-Asie

15. La phase III du projet LTEA, dont le principal objectif était d'améliorer la capacité opérationnelle et la connectivité des axes de transport intérieur entre l'Asie et l'Europe, s'est achevée en 2017. Cette phase portait principalement sur l'analyse des tendances du commerce, l'évaluation des flux de marchandises entre l'Asie et l'Europe, l'analyse comparative des coûts et des délais de livraison sur divers itinéraires, l'intégration des horaires et la coordination des tarifs des modes de transport intérieur et l'évaluation des obstacles physiques et non physiques aux transports intérieurs internationaux.

16. Dans le cadre de la phase III, une analyse des points forts, des points faibles, des possibilités et des risques (SWOT) a été effectuée et des recommandations sur l'amélioration de la capacité opérationnelle et de la connectivité des axes de transport

intérieur entre l'Asie et l'Europe ont été formulées. Plus précisément, l'analyse SWOT a établi des liens entre des questions reconnues comme étant particulièrement pertinentes pour le développement et la mise en service des liaisons de transport intérieur Europe-Asie, telles que l'accès des pays en développement sans littoral aux marchés, la connectivité des transports routiers, les trains-blocs de conteneurs, les réformes des chemins de fer, l'harmonisation et la facilitation des procédures sur les itinéraires intérieurs, les régimes juridiques universels ou les infrastructures. Cette étude a permis de formuler, à l'intention des gouvernements, des organisations intergouvernementales et non gouvernementales et des milieux d'affaires, des recommandations aux fins : a) de l'élaboration des politiques de transport en général ; b) de la facilitation du commerce et des réformes institutionnelles ; et c) de l'amélioration des infrastructures.

17. Une fois adoptées, ces mesures contribueront à l'amélioration de la capacité et de la connectivité des itinéraires de transport intérieurs entre l'Asie et l'Europe, et permettront au minimum aux pays traversés (notamment les pays en développement sans littoral) de progresser dans la réalisation des objectifs de développement durable de la façon suivante :

- a) Cible 8.1 : en facilitant les échanges grâce à un dédouanement plus rapide des marchandises aux frontières et en instaurant la fiabilité et la sécurité juridique pour les négociants et les opérateurs ;
- b) Cible 9.1 et 9.a : en rendant les infrastructures plus fiables et en créant des réseaux d'infrastructures régionaux et transfrontières ;
- c) Cible 9.3 : par la modernisation des infrastructures existantes, par exemple l'électrification des lignes de chemin de fer ;
- d) Cible 11.a : en planifiant et en mettant en place des infrastructures de transit reliant les zones rurales et périurbaines aux villes ;
- e) Cible 17.14 : en élaborant des politiques cohérentes au plan régional en matière de facilitation du commerce et du transit.

B. Groupe de travail thématique du transport durable, du transit et de la connectivité du Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale (SPECA)

18. La vingt-deuxième session du Groupe de travail thématique du transport durable, du transit et de la connectivité du SPECA (TWG-STTC) s'est tenue à Astana les 1^{er} et 2 novembre 2017. Elle était organisée par le Ministère des investissements et du développement du Kazakhstan, avec la CEE et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP). Des représentants de l'Afghanistan, du Kazakhstan, du Turkménistan et du Tadjikistan y ont participé ainsi que des représentants de la Banque islamique de développement. Cette session a porté sur l'amélioration de la connectivité régionale (développement des infrastructures, élimination des goulets d'étranglement), le transit international (facilitation du passage des frontières), la collecte de statistiques sur les transports et la sécurité routière. Tous les sujets traités se rattachaient aux objectifs de développement durable relatifs aux transports. Le Groupe de travail thématique a adopté le programme de travail pour 2017-2018, dont la plupart des activités ont trait à l'assistance fournie aux pays en vue de la réalisation des objectifs de développement durable. Le TWG-STTC a encouragé les pays membres du SPECA :

- a) À faire des progrès supplémentaires en ce qui concerne l'adhésion aux conventions des Nations Unies relatives aux transports et leur mise en œuvre ;
- b) À faciliter davantage le transport international routier et ferroviaire ;
- c) À prendre des mesures pour améliorer la qualité et la fiabilité des statistiques afin de suivre les progrès accomplis vers la réalisation des objectifs de développement durable liés aux transports.

19. Immédiatement après la session du TWG-STTC, le Ministère des investissements et du développement du Kazakhstan et la Division des transports durables ont organisé l'atelier du SPECA sur les objectifs de développement durable relatifs aux transports

(2 et 3 novembre 2017). Cet atelier a réuni près de 50 représentants de pays membres du SPECA, à savoir l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan, le Kirghizistan, le Tadjikistan, le Turkménistan, ainsi que des représentants du Bélarus, de la Fédération de Russie, et de la Serbie et des organisations suivantes : CESAP, CEE, Bureau du Programme des Nations Unies pour le développement au Kazakhstan, Forum international des transports, Banque mondiale, Banque asiatique de développement et Banque islamique de développement. Le but de l'atelier était de faire mieux connaître aux pays du SPECA et aux pays d'Europe orientale les objectifs de développement durable liés aux transports. Il a de ce fait aidé les participants à comprendre l'incidence desdits objectifs sur leurs activités quotidiennes et les avantages à retirer de l'action menée en vue de leur réalisation. L'échange, entre les participants, de renseignements et de données d'expérience sur la collecte et la communication d'informations relatives aux objectifs en matière de transports a été l'un des aspects les plus importants de l'atelier. Les pays du SPECA ont exposé la situation actuelle en matière de sécurité routière et de transports routiers et présenté des exemples réussis de collecte et de diffusion de données relatives au transport.

20. Le Groupe de travail thématique du transport durable, du transit et de la connectivité du SPECA s'efforce de contribuer à la réalisation des objectifs de développement durable 3, 9 et 11.

C. Projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) et projet de chemin de fer transeuropéen (TER)

1. Activités du projet TEM en 2017

21. La soixante-huitième session du Comité directeur du projet TEM s'est tenue à Genève les 20 et 21 février, et sa soixante-neuvième session s'est déroulée à Sarajevo du 6 au 8 novembre 2017. Le texte modifié du Plan stratégique du TEM pour la période 2017-2021 a été adopté. L'Accord relatif au fonds d'affectation spéciale pour le projet TEM 2017-2021 a également été adopté sur la base des activités définies dans le Plan stratégique.

22. Conformément aux décisions de la soixante-huitième session du Comité directeur du projet TEM, la CEE a recruté le Directeur du projet et le Coordonnateur de la stratégie. Ces deux personnes sont responsables de l'exécution du projet et de l'administration du Bureau central du projet.

23. La vingt-quatrième réunion annuelle de la zone V du programme TEM-iHEEP (International Highway Engineering Exchange Program) s'est tenue à Dubrovnik (Croatie) du 4 au 7 juin 2017. Elle était consacrée à l'un des thèmes prioritaires du projet TEM, à savoir les normes d'entretien des routes et autoroutes. Des représentants de pays participant au projet TEM et du Département des transports de quatre États des États-Unis d'Amérique ont fait part de leurs expériences et de leurs meilleures pratiques en matière de financement de la construction, de la réfection et de l'entretien des routes.

24. Un colloque sur le fonctionnement et le financement de la gestion nationale de l'infrastructure routière s'est tenu à Sarajevo le 7 novembre 2017. Plus de 20 experts de pays membres du projet TEM et de l'Union européenne ont mis en commun leurs expériences.

2. Activités du projet TER en 2017

25. La quarante-deuxième session du Comité directeur du projet TER s'est tenue à Belgrade les 3 et 4 avril, et la quarante-troisième session s'est tenue à Genève le 27 novembre 2017. Le Bureau central du projet TER à Belgrade a été officiellement inauguré et a démarré ses activités.

26. Le rapport sur la première phase du Plan directeur pour le réseau ferroviaire à grande vitesse du projet TER a été présenté, puis parachevé et approuvé après l'insertion des observations des membres du Comité directeur.

27. Les activités menées dans le cadre des projets TEM et TER sont liées aux objectifs de développement durable 3 et 9.

IV. Transport routier

28. Dans les villes s'étendant en tache d'huile et dans les zones rurales, les transports individuels et commerciaux s'effectuent essentiellement à bord de gros véhicules circulant sur des voies rapides. La motorisation se développe à un rythme plus élevé que celui de l'ouverture de nouvelles routes ou de l'élargissement des voies existantes et les embouteillages sont un problème pour les grandes villes. Sachant que les citoyens devraient représenter 60 % de la population d'ici à 2030, les effets négatifs de l'urbanisation devraient s'aggraver considérablement si rien n'est mis en œuvre pour y faire face.

29. S'ils construisent de nouvelles routes, les gouvernements des pays de la région de la CEE s'emploient également à investir dans l'amélioration des réseaux de transports publics. Ces initiatives sont conformes aux objectifs 9 (industrie, innovation et infrastructure) et 11 (villes et communautés durables) du Programme de développement durable à l'horizon 2030. La cible 9.1 vise à mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente, y compris une infrastructure régionale et transfrontière, pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain, en protégeant un accès universel, financièrement abordable et équitable. La cible 11.2 vise à assurer à tous, d'ici à 2030, l'accès à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées.

30. Les progrès techniques récents ne concernent pas uniquement l'intelligence artificielle et à l'automatisation des véhicules. L'informatisation des processus, des procédures et des documents progresse également à un rythme rapide. La cible 2 de l'objectif de développement durable 8, qui est relatif à la promotion de la croissance économique et du travail décent, vise à parvenir à un niveau élevé de productivité économique par la diversification, la modernisation technologique et l'innovation, notamment en mettant l'accent sur les secteurs à forte valeur ajoutée et à forte intensité de main-d'œuvre.

31. Au fil des années, la CEE a favorisé par l'intermédiaire du Groupe de travail des transports routiers (SC.1) le développement et la facilitation des transports internationaux de marchandises et de voyageurs par la route. En 2017, elle a facilité le renouvellement ou la poursuite de son engagement et du centrage de ses activités dans les domaines suivants :

- a) Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR)
 - Entrée en vigueur le 5 décembre 2017 des amendements à l'AGR proposés par le Gouvernement norvégien afin de prolonger l'itinéraire E134 jusqu'à Vassum via Drøbak et des amendements proposés par les Gouvernements finlandais et norvégien afin de prolonger l'E45 de Karesuando (Suède) à Älta (Norvège) en passant par Kaarasuvanto, Palojoensuu, Hetta (Finlande) et Kautokeino (Norvège).
- b) Accord multilatéral relatif au transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (OmniBUS)
 - Les membres du SC.1 ont décidé de reprendre les travaux afin de mener le projet d'accord OmniBUS à bonne fin en 2018.
- c) Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) de 1956 et Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique de 2008 (e-CMR).
 - Une session spéciale sur le e-CMR a été organisée par la CEE en coopération avec l'Union internationale des transports routiers (IRU) pendant la 112^e session du SC.1 pour faire le point sur le développement des lettres de voiture électroniques et envisager l'évolution future. La session a été bien accueillie et une session de suivi sera organisée en 2018.

V. Sécurité routière

A. Futurs systèmes sûrs de transport intérieur

32. En 2017, la Division des transports durables a travaillé sur deux projets d'assistance technique dans le domaine de la sécurité routière, l'un largement axé sur l'assistance technique et le renforcement des capacités institutionnelles, et l'autre portant sur la compréhension et la modélisation des grandes questions de sécurité routière.

33. Le modèle de sécurité routière «Futurs systèmes sûrs de transport intérieur (SafeFITS)» vise à faciliter, dans le domaine des politiques des transports, la prise de décisions éclairées en ce qui concerne la réduction du nombre de victimes d'accidents de la route. Son objectif principal est d'aider les gouvernements et les décideurs des pays développés ou en développement à choisir les politiques et mesures à adopter pour obtenir des résultats tangibles en matière de renforcement de la sécurité routière. Le modèle SafeFITS, qui est fondé sur les données relatives à la sécurité routière collectées au fil du temps et sur les relations entre plusieurs paramètres s'y rapportant, devrait fournir des renseignements sur les résultats de divers scénarios ayant trait à la sécurité routière élaborés en fonction des politiques et mesures retenues.

34. Afin de recueillir des observations sur le modèle SafeFITS et d'examiner les statistiques et la modélisation relatifs à la sécurité routière, la CEE et l'IRU ont organisé le 30 juin 2017 à Genève, une table ronde SafeFITS pour d'éminents chercheurs du domaine de la sécurité routière et des représentants des organisations internationales, du milieu universitaire, des institutions financières internationales, etc. À cette occasion, deux experts réputés ont présenté des rapports d'examen collégial du modèle SafeFITS. En conclusion, les participants ont estimé qu'il convenait d'améliorer sensiblement la collecte et la diffusion des données sur la sécurité routière à l'échelle mondiale et recommandé d'actualiser le projet de modèle SafeFITS.

35. L'application en ligne, mise au point pendant l'été 2017, a pu être mise à l'essai. Des essais pilotes effectués en Albanie et en Géorgie ont permis de mettre à l'essai l'application et de faire les derniers ajustements nécessaires avant la mise en service sur le site Web de la CEE. À cet égard, SafeFITS a permis de mettre à l'épreuve les recommandations définies dans le projet consacré au renforcement des capacités de certains pays en développement ou en transition en matière de gestion de la sécurité routière et de créer une synergie entre deux projets menés par la CEE. Ces essais pilotes et ces ajustements seront suivis de la phase opérationnelle proprement dite, au cours de laquelle le modèle SafeFITS deviendra accessible au public.

36. Il conviendrait d'effectuer une révision annuelle ou semestrielle de toutes les composantes de SafeFITS (base de données et modèles statistiques), afin de tenir compte de tout fait nouveau survenu dans le domaine de la sécurité routière et de tirer parti des avantages qu'offrent des données de plus en plus fiables, au fur et à mesure de leur disponibilité.

37. Les activités menées au titre du modèle SafeFITS relèvent de la cible 3.6 et de l'objectif 11.

B. Études de performance en matière de sécurité routière appuyées par le Compte de l'ONU pour le développement

38. Ce projet vise à aider les gouvernements à améliorer leur gestion des capacités nationales en matière de sécurité routière et à prendre des mesures efficaces pour améliorer les résultats dans ce domaine. Des études de performance nationale en matière de sécurité routière permettent de déterminer les aspects les plus critiques de la sécurité routière et les besoins prioritaires des pays bénéficiaires. Les conclusions de ces études sont prises en compte dans le cadre d'ateliers nationaux de renforcement des capacités qui fournissent un complément de formation dans les domaines prioritaires pertinents mis en évidence. Une deuxième série d'ateliers de renforcement des capacités porte sur l'adhésion aux

instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux aspects de la sécurité routière mis en évidence dans les études, et sur l'application de ces instruments. Le projet permettra à cet égard d'aider certains pays (Albanie, Géorgie, République dominicaine et Viet Nam) à améliorer leurs capacités nationales de gestion de la sécurité routière. Il les aidera également à sensibiliser leur public aux questions de sécurité routière et à alerter les secteurs public et non gouvernemental sur la nécessité de fixer des objectifs ambitieux en matière de sécurité routière et d'adopter des mesures spécifiques pour les atteindre.

39. La Division des transports durables de la CEE dirige le projet en coopération avec la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) et la CESAP. En 2016, des missions d'enquête ont été menées, des équipes nationales ont été créées dans les quatre pays et l'élaboration d'études de performance en matière de sécurité routière a débuté. En 2017, des équipes de consultants nationaux ont été recrutées pour élaborer des projets de rapports sur ces études. Conformément aux domaines prioritaires retenus, des ateliers de renforcement des capacités ont été organisés à Hanoï (12 et 13 janvier 2017) et à Hô Chi Minh-Ville (16 et 17 janvier 2017), au Viet Nam. En outre, des réunions consultatives sur les principales conclusions des études de performance menées au Viet Nam, ainsi que des ateliers de renforcement des capacités sur les audits de sécurité routière, ont eu lieu du 12 au 20 juin 2017 à Hanoï et du 19 au 27 juin 2017 à Hô Chi Minh-Ville. Sur la base des conclusions préliminaires des études de performance en matière de sécurité routière, un atelier de renforcement des capacités a été organisé à Kachreti (Géorgie) les 26 et 27 avril 2017. Dans le cadre d'un atelier national de renforcement des capacités sur la mobilité durable, la logistique et la sécurité routière tenu en République dominicaine (19 et 20 avril 2017), des séances ont été consacrées aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière et à la concertation sur les conclusions des études de performance menées en la matière. Il était prévu que les ateliers nationaux de renforcement des capacités en Albanie et en République dominicaine, ainsi que la présentation et la publication des études de performance menées dans tous les pays bénéficiaires, aient lieu avant la fin du mois de novembre 2017, et que le projet soit achevé en décembre 2017.

40. Ce projet financé par le Compte de l'ONU pour le développement est complété par l'étude de performance en matière de sécurité routière en Afrique (Cameroun et Ouganda) appuyée par l'Envoyé spécial, dans le cadre de la coopération en cours entre la CEE, l'Envoyé spécial et la Commission économique pour l'Afrique (CEA). Les études de performance tiennent également compte de l'outil d'évaluation des systèmes d'intervention en cas d'accident mis au point par l'OMS, lequel aide à évaluer les systèmes d'intervention en cas d'accident au niveau national ou régional et à relever les insuffisances et à définir des priorités pour améliorer les systèmes en place. En compagnie de représentants de l'Albanie et de la Géorgie, des acteurs de la sécurité routière du Cameroun et de l'Ouganda ont activement participé à l'atelier intitulé « United Nations transport legal instruments – a tool for better Road Safety Management » (Instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports : un outil pour améliorer la gestion de la sécurité routière) (5 et 7 juillet 2017, Genève).

41. L'objectif du Compte de l'ONU pour le développement est de financer des projets de développement des capacités dans les domaines prioritaires définis par le programme de l'ONU, en matière de développement pour les pays en développement et les pays en transition. Ces projets constituent un prolongement naturel des activités normatives et générales menées par les commissions régionales et complètent parfaitement les activités d'assistance technique de la Division des transports durables. Sachant que le renforcement des capacités, l'assistance technique et l'échange des meilleures pratiques sont de la plus haute importance pour les pays en transition, la Division des transports durables continuera de soumettre des propositions de financement de projet au Compte de l'ONU pour le développement.

42. Les activités menées dans le cadre des études de performance en matière de sécurité routière appuyées par le Compte de l'ONU pour le développement relèvent de la cible 3.6 et de l'objectif 11.

C. Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière

43. Face à la crise mondiale de la sécurité routière, le Secrétaire général de l'ONU, M. Ban Ki-moon, a annoncé le 29 avril 2015 la nomination de M. Jean Todt en qualité d'Envoyé spécial pour la sécurité routière. L'Envoyé spécial a notamment pour mandat de contribuer à susciter un engagement politique durable, de faire mieux connaître et de promouvoir les conventions des Nations Unies relatives à la sécurité routière et de faire campagne pour collecter des fonds suffisants pour la sécurité routière dans le monde.

44. Pour un compte rendu complet des activités de l'Envoyé spécial, prière de consulter le document ECE/TRANS/2018/11.

45. Les activités de l'Envoyé spécial pour la sécurité routière correspondent à deux cibles du Programme de développement durable à l'horizon 2030. La première est la cible 3.6, qui tend à diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route d'ici à 2020. La seconde est la cible 11.2, qui tend à assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées.

D. Réalisations en matière de réglementation pour la sécurité routière

46. Garantir des transports sûrs, efficaces, sécurisés et viables est souvent considéré comme allant de soi. Rares sont ceux qui réfléchissent à la question de savoir pourquoi les réseaux routiers fonctionnent comme ils le font. Or, avec l'augmentation du nombre de véhicules, de conducteurs et de passagers sur les routes, ainsi que l'essor du commerce international et national des marchandises, il est de plus en plus difficile d'assurer la sécurité routière à l'échelle mondiale. La CEE a poursuivi tout au long de l'année 2017 ses travaux sur cette question cruciale en contribuant à la réalisation des objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière et de la cible 3.6, spécifiquement consacrée à la sécurité routière dans l'objectif du Programme de développement durable à l'horizon 2030 relatif à la santé, récemment approuvée. Dans cette optique, elle s'est appuyée sur son plan d'action pour la sécurité routière, dont les 11 objectifs spécifiques renvoient aux cinq volets de la Décennie d'action pour la sécurité routière.

47. Dans ce contexte, les principales réalisations auxquelles est parvenue la CEE en 2017 en matière de sécurité sont :

- a) Groupe d'experts de la signalisation routière :
 - Examen de quelque 5 000 éléments de signalisation le long des routes des parties contractantes, à l'aide d'une plateforme Web élaborée par la CEE ;
 - Formulation de plus de 130 recommandations visant à améliorer la Convention et à renforcer sa mise en œuvre ;
 - Établissement de la version quasi définitive de la Convention sur la signalisation routière sous forme électronique (e-CoRSS).
- b) Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau :
 - Approbation du rapport final présenté par son organe de tutelle, le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1).
- c) Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) :
 - Demande officielle du Gouvernement libanais concernant une proposition d'amendement visant à permettre l'adhésion du Liban à l'AETR ;
 - Décision du Groupe d'experts de l'AETR d'examiner au cours de ses réunions de 2018 une proposition d'amendement visant à créer un nouvel appendice 1C portant sur les tachygraphes « intelligents ».

VI. Activités d'analyse et publications connexes

A. Travaux d'analyse et activités de renforcement des capacités

48. En 2017, le Groupe de travail du Comité des transports intérieurs chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), groupe de réflexion de la Division des transports durables, a poursuivi ses travaux sur :

a) L'élaboration, en coopération avec le PPE-TSE, du plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme ;

b) La mise en place d'un observatoire international des infrastructures de transport en Asie et en Europe dans le cadre d'un système d'information géographique (SIG), pour suivre l'évolution de la situation des infrastructures de transport dans la région de la CEE, et de nouveaux projets menés en coopération avec la Banque islamique de développement ;

c) Le renforcement de la connectivité dans les pays d'Asie du Sud et d'Asie centrale, en particulier dans les pays sans littoral et les pays les moins avancés, pour établir des liens avec les réseaux de transport et commerciaux sous-régionaux et régionaux, en coopération avec la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique ;

d) Le renforcement des capacités, grâce à la tenue, au cours de la session du WP.5, d'ateliers consacrés aux couloirs d'infrastructure de transport en Asie et en Europe et à la mobilité en tant que service ;

e) L'élaboration de la publication « Tendances et économie des transports sur la période 2015-2016 : de nouveaux outils pour le financement des infrastructures de transport » ; la CEE a également décidé de consacrer la prochaine publication à la mobilité en tant que service.

49. Les activités du WP.5 relèvent des objectifs 1, 2, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 12 et 13.

B. Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux et nœuds de transport internationaux

50. Le Groupe d'experts a :

a) Établi des inventaires des réseaux de transport de la région de la CEE vulnérables aux effets des changements climatiques, y compris une carte des zones sensibles ;

b) Utilisé, ou projette de mettre au point, des modèles, méthodes, outils et bonnes pratiques permettant de faire face aux risques potentiels ou extrêmes (températures élevées et inondations, par exemple) auxquels sont exposées certaines infrastructures de transport intérieur de la région ;

c) Rassemblé des études de cas axées sur les conséquences économiques, sociales et environnementales que peuvent avoir les changements climatiques.

51. Les activités du Groupe d'experts relèvent des objectifs 9, 11 et 13.

C. Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport

52. Le Groupe d'experts a :

a) Dégagé des modèles, méthodes, outils et bonnes pratiques permettant d'évaluer, de calculer et d'analyser les coûts de construction des infrastructures de transport ;

b) Inventorié la terminologie employée dans la région de la CEE en matière de coûts de construction des infrastructures de transport intérieur et projeté d'établir, si possible, un glossaire des termes convenus, accompagné d'explications ;

c) Collecté et analysé des données en vue d'établir une évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport dans la région de la CEE pour chaque mode de transport intérieur (routier, ferroviaire, par voies navigables intérieures), en prenant en compte les terminaux intermodaux ainsi que les plateformes logistiques, les centres de fret et les ports.

53. Les activités du Groupe d'experts relèvent des objectifs 9, 11 et 12.

VII. Statistiques des transports

54. En 2017, le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) a continué de réfléchir à la contribution qu'il pouvait apporter à la réalisation du Programme de développement durable à l'horizon 2030. Les débats concernant la prochaine révision du glossaire des statistiques des transports, dont l'achèvement interviendra dans les années à venir, se sont également poursuivis. La publication « CEE-ONU 2017 – Statistiques des transports intérieurs pour l'Europe et l'Amérique du Nord » est parue en juin 2017.

55. À sa soixante-huitième session, en juin 2017, le WP.6 a organisé un atelier sur les sources de données des statistiques ferroviaires intitulé « Promoting Data Quality in Rail Statistics: Sharing Country Practices » (Promotion de la qualité des données statistiques ferroviaires : mettre en commun les pratiques nationales). Cet atelier était le premier d'une série consacrée par la CEE aux statistiques des transports. Des représentants d'instituts nationaux de statistique, de ministères des transports et d'organisations ferroviaires internationales ont fait des exposés à cette occasion et la manifestation s'est terminée par un débat entre tous les participants. L'atelier, qui a contribué à l'amélioration de l'échange d'informations entre différents fournisseurs et utilisateurs de données ferroviaires, s'inscrit dans la démarche de dialogue en cours, que la CEE continuera d'encourager dans ce domaine. La CEE prévoit que la révision du glossaire des statistiques des transports et les activités menées par d'autres groupes de travail concernés permettront de continuer à promouvoir la communication et la collaboration entre les pays dans le domaine de la collecte de données statistiques ferroviaires.

56. Pour terminer, un atelier visant à renforcer les capacités dans les pays du SPECA a été organisé du 1^{er} au 3 novembre 2017 à Astana, en conjonction avec la réunion annuelle du Groupe de travail du SPECA sur les transports. Il avait pour thème la collecte et la diffusion de statistiques sur les transports routiers et la sécurité routière. Le programme de l'atelier prévoyait un échange approfondi de pratiques optimales entre les pays participants et un certain nombre d'exposés du secrétariat sur la meilleure manière de recueillir et de diffuser des statistiques sur les transports.

57. Les activités menées dans le cadre du WP.6 ont contribué à la réalisation des cibles suivantes :

a) Cible 3.6 – collecte de données sur l'indicateur 3.6.2 (sécurité routière) ;

b) Cible 9.1 – collecte de données sur l'indicateur 9.1.2 (nombre de passagers et volume de fret) ;

c) Cible 11.2 – fourniture de données pertinentes pour l'indicateur 11.2.1 (accessibilité des transports publics).

VIII. Transport ferroviaire

A. Accroître l'efficacité du transport ferroviaire

58. Le Groupe de travail des transports par chemin de fer a continué d'accorder une très grande attention à l'amélioration de l'efficacité du transport ferroviaire et à la réalisation des objectifs de développement durable. Cette année a été marquée par l'adoption de

nouvelles modifications à l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) et la poursuite de la coopération avec le Centre d'excellence en matière de partenariats public-privé de la CEE. Dans le cadre de l'évaluation des chemins de fer menée actuellement, un atelier sur la réforme des chemins de fer dans la région de la CEE a été organisé, et une publication a été établie à partir de ses résultats et d'interventions précédentes.

59. La plateforme en ligne de l'observatoire de la sécurité ferroviaire créé au cours des années précédentes, ayant été actualisée et mise en service, les États membres et d'autres parties prenantes peuvent échanger des renseignements sur leurs meilleures pratiques. D'autres discussions sur la sûreté des chemins de fer ont eu lieu. Elles ont principalement porté sur la manière de rendre les infrastructures et les activités plus sûres.

60. De nouveaux indicateurs de productivité dans le transport ferroviaire ont été publiés en 2016 et le Groupe de travail a examiné les informations fournies par les États membres en accordant une attention particulière à l'amélioration de l'efficacité dans ce secteur.

61. Ces activités s'inscrivent dans les efforts déployés pour atteindre les cibles relevant des objectifs 8, 9 et 11.

B. Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire

62. Afin de rendre plus efficace le transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie, le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire a élaboré, au cours de son mandat, des dispositions juridiques concernant le contrat de transport, en particulier les droits et obligations des parties au contrat, les documents nécessaires, la responsabilité, les réclamations et les relations entre les transporteurs dans le cadre d'une législation ferroviaire uniformisée. Il a tenu compte des bonnes pratiques déjà mises en œuvre dans le cadre des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM-COTIF), de l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS) et d'autres conventions relatives aux transports internationaux. Le Groupe d'experts a également défini les principes essentiels d'un système de gestion convenant à une législation ferroviaire uniformisée.

63. En 2017, le Groupe a mis l'accent sur :

a) La coordination de l'établissement de documents concernant le transport ferroviaire et/ou de l'examen de documents déjà établis par les associations internationales concernées du secteur des chemins de fer pour donner suite à des projets de dispositions juridiques ;

b) Le suivi des résultats des essais pilotes concernant les projets de dispositions juridiques et l'élaboration de recommandations.

64. Les activités du Groupe d'experts relèvent des objectifs 9 et 11.

C. Nouvelle convention visant à faciliter le franchissement des frontières nationales, par voie ferrée, par les voyageurs et leurs bagages

65. Après que les parties intéressées eurent élaboré, en 2016, les premières ébauches d'un instrument juridique complet applicable à tous les types de contrôle aux frontières dans le cadre de la circulation internationale de voyageurs et de leurs bagages par voie ferrée, un document d'orientation a été établi en vue de l'achèvement de cette convention. Des modifications ont été apportées en 2017 à partir dudit document et il était prévu que le texte serait achevé à la fin de l'année 2017.

IX. Transport par voies navigables intérieures

A. Réunions internationales de haut niveau et Programme de développement durable à l'horizon 2030

66. En 2017, les activités du CTI et de ses organes subsidiaires, à savoir le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) et le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) ont porté sur les difficultés et les perspectives relatives au transport par voies navigables intérieures.

67. La Conférence de haut niveau intitulée « Sur la voie du Programme de développement durable à l'horizon 2030 : rôle, enjeux et perspectives pour le transport par voie navigable » s'est tenue le 22 février 2017 à l'occasion du soixante-dixième anniversaire du CTI. Les participants ont mis l'accent sur les initiatives visant à améliorer le rôle du transport par voie navigable et les perspectives de développement de ce mode de transport au niveau mondial. Il a notamment été question des échanges de bonnes pratiques, de la promotion de l'intermodalité des opérations de transport par voie navigable et des mesures répondant efficacement aux nouvelles exigences du marché.

68. Une conférence internationale concernant le transport par voies navigables intérieures intitulée « Les liaisons par la navigation intérieure » sera organisée conjointement par le Ministère polonais de l'économie maritime et de la navigation intérieure et le CTI à Wrocław (Pologne) les 18 et 19 avril 2018. Un groupe spécial créé dans le cadre du SC.3 est en train de préparer la conférence, notamment en rédigeant un projet de déclaration ministérielle.

69. Ces activités, qui s'inscrivent dans un cadre mondial, sont liées aux objectifs de développement durable 8, 9, 11, 13 et 14.

B. Évolution de la réglementation

70. En 2017, le SC.3 a adopté des amendements à l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN). Ces amendements, qui donnent suite aux travaux que mènent les États membres pour développer les grandes voies navigables européennes d'importance internationale, sont appuyés par un nombre croissant de parties contractantes à l'AGN, lesquelles sont au nombre de 19 depuis l'adhésion de la Pologne, en 2017. Les amendements tiennent compte de la troisième version révisée de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu), adoptée en 2017. Cette activité est conforme aux objectifs de développement durable 8, 9 et 11. Des informations actualisées sont disponibles sur la base de données en ligne du Livre bleu (www.unece.org/trans/main/sc3/bluebook_database.html).

71. Le SC.3 a adopté la deuxième version révisée de l'Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E en tant que Résolution n° 87.

72. Le SC.3 et ses organes subsidiaires ont continué à s'efforcer de mettre en œuvre et d'actualiser la cinquième édition révisée du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), qui correspond aux objectifs de développement durable 7, 9 et 11. Pour ce faire, ils ont mené les actions suivantes :

a) Élaboration d'amendements à la cinquième édition du CEVNI, consistant notamment en dispositions nouvelles relatives aux bateaux utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme carburant, qui ont été adoptées en tant que Résolution n° 88 ;

b) Révision de la Signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI) sur le fondement de la cinquième édition révisée du CEVNI, des Directives relatives à la signalisation et au balisage des voies navigables et de faits nouveaux survenus dans les États membres. Les travaux se poursuivront en 2018 ;

c) Actualisation du document concernant la mise en œuvre du CEVNI par les États membres et les commissions fluviales ;

d) Tenue, à la soixante et unième session du SC.3, d'un atelier intitulé « Code européen des voies de navigation intérieure : mise en œuvre et voie à suivre ». Les participants ont souligné que le principal intérêt pratique de l'uniformisation des règles de navigation intérieure était l'harmonisation des normes relatives à la sécurité de la navigation. Les débats ont porté sur les moyens d'introduire les dispositions du CEVNI dans la législation nationale, sur l'intérêt de ce texte pour l'évaluation des compétences professionnelles des conducteurs, sur la manière dont on pouvait rendre ce code plus fonctionnel et sur les faits nouveaux.

73. En application des objectifs de développement durable 9 et 11, le SC.3 et le SC.3/WP.3 ont poursuivi les travaux visant à harmoniser, à l'échelle paneuropéenne, les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure figurant dans l'annexe à la Résolution n° 61, dans sa version révisée, avec le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), la réglementation des commissions fluviales et la législation nationale. Les groupes de travail se sont également penchés sur les meilleures pratiques en matière de contrôle des installations flottantes et des bateaux en stationnement et sur la modernisation et la mise en conformité des bateaux anciens.

74. La navigation de plaisance jouant un rôle dans la réalisation des objectifs de développement durable 8, 9 et 12, le SC.3 a adopté des amendements à la Résolution n° 40, intitulée « Certificat international de conducteur de bateau de plaisance » et révisé les directives concernant l'application de cette résolution. Le Groupe de travail a poursuivi ses travaux sur la base de données en ligne des spécimens de certificats (voir www.unece.org/trans/main/sc3/icc_resolution_40.html).

C. Groupes d'experts

75. Le Groupe d'experts du CEVNI a tenu ses vingt-cinquième et vingt-sixième réunions les 13 juin et 3 octobre 2017. Le Groupe a examiné les propositions d'amendements au CEVNI et à la SIGNI et l'éventuelle actualisation du CEVNI au vu des faits nouveaux concernant les commissions fluviales.

76. La dixième réunion du Groupe de volontaires chargé de la Résolution n° 61 s'est tenue les 2 et 3 octobre 2017. Le Groupe a terminé l'élaboration des chapitres concernant les dispositions spéciales applicables aux bateaux navigant sur les voies navigables des zones 3 et 4, aux bateaux munis de systèmes de propulsion ou de systèmes auxiliaires utilisant des combustibles dont le point d'éclair est égal ou inférieur à 55 °C et aux installations de traitement des eaux ménagères. Il a débattu de la poursuite des travaux concernant l'harmonisation des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure figurant dans la Résolution n° 61 avec la Directive 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 et le standard ES-TRIN. Le Groupe d'experts a commencé à élaborer le texte consolidé de l'annexe à la Résolution n° 61.

77. En application de la décision du SC.3 a été créé un nouveau groupe de travail informel sur la navigation de plaisance, qui s'est réuni pour la première fois les 2 et 3 août 2017 à Genève. Les activités de ce groupe porteront sur le champ d'application de la Résolution n° 40, sur la délivrance et la reconnaissance du Certificat international de conducteur de bateau de plaisance, en particulier sur les voies navigables européennes, sur l'encouragement à l'application de la Résolution n° 40 et la promotion du tourisme nautique, et sur les meilleures pratiques en matière de formation et de certification des conducteurs de bateaux de plaisance ainsi que les questions connexes.

D. Renforcement des capacités

78. Un atelier consacré aux prescriptions techniques applicables aux bateaux s'est tenu le 15 février 2017, à la cinquantième session du SC.3/WP.3. Les participants ont examiné la situation actuelle et les récents développements observés dans le domaine des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, échangé des bonnes pratiques et recensé les besoins et les difficultés auxquels les États membres, l'Union européenne et les commissions fluviales doivent faire face. Il a été question :

a) Des stratégies actuelles et des cadres réglementaires et réglementations techniques en vigueur, en ce qui concerne les bateaux, dans l'Union européenne et dans les bassins du Rhin, du Danube et de la Save ainsi que sur les parcours côtiers de la mer Noire, de la mer d'Azov et de la mer Caspienne ;

b) Nouveaux types de bateaux utilisant le GNL comme carburant, bateaux de navigation fluvio-maritime ;

c) Problèmes que rencontrent les flottes actuelles et qui pourraient être examinés à l'échelle paneuropéenne.

79. L'atelier sur le thème « Voies et ports de navigation intérieure : passerelles d'intermodalité » s'est tenu le 14 juin 2017, à la cinquante et unième session du SC.3/WP.3. Les participants ont mis en lumière le rôle capital des voies de navigation intérieure dans les chaînes d'approvisionnement intermodales et ont examiné les moyens de rendre le secteur plus compétitif pour le marché, la question du renforcement des liens entre le transport par voie navigable et les autres modes de transport et celle du renforcement du rôle des ports E dans le cadre de l'AGN. Cet atelier a contribué à la mise en œuvre des objectifs de développement durable 8, 9 et 11. Il a été proposé d'examiner plus avant les questions :

a) De la garantie de conditions de navigation optimales sur les principales voies navigables et de la lutte contre les changements climatiques ;

b) De la mise en place d'une infrastructure de haute qualité et du développement des voies navigables d'importance internationale, tout en œuvrant à l'établissement de bonnes liaisons intermodales ;

c) De la réduction de l'engorgement et de la lutte contre les effets des changements climatiques en intensifiant la réorientation vers le transport par voie navigable ;

d) De la promotion des innovations et de la numérisation du secteur et de la prise en compte des nouvelles exigences du marché, ainsi que d'autres questions pertinentes.

X. Transport intermodal

80. Le transport intermodal a continué à contribuer de façon décisive à ce que le transport de marchandises satisfasse aux exigences du Programme de développement durable à l'horizon 2030. Si l'atelier de 2016 avait permis d'examiner la manière dont l'innovation dans le secteur du transport intermodal pouvait contribuer au développement durable, celui de 2017 a porté sur la question des chemins de fer et de la contribution de l'informatisation des documents au transport intermodal.

81. D'autres travaux ont été menés pour moderniser l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC). En outre, les activités concernant la rédaction des lignes directrices relatives à l'élaboration des plans directeurs logistiques nationaux, la réalisation d'une étude sur les terminaux intermodaux et la mise en œuvre du code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans les conteneurs ont été amorcées.

82. Ces activités ont trait aux objectifs de développement durable 9 et 11.

XI. Facilitation du franchissement des frontières et Convention TIR

A. Élargissement géographique

83. Le 5 juin 2017, l'Inde a adhéré à la Convention TIR, ce qui porte à 71 le nombre de parties contractantes à la Convention. La Chine et le Pakistan ont également adhéré à la Convention en 2016. La population cumulée de ces trois pays représente 40 % de la population mondiale, ce qui offre au système TIR d'importantes perspectives de croissance au cours des années à venir. Dans un premier temps, la Chine et le Pakistan ont autorisé les associations nationales à délivrer des carnets TIR et à se porter caution. En outre, le Pakistan est en train de choisir ses premiers titulaires de carnets TIR agréés.

B. Transparence accrue

84. Des progrès ont été accomplis pour accroître la transparence du système de garanties TIR en donnant davantage de possibilités au Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2) d'examiner les états financiers vérifiés soumis chaque année par l'organisme international habilité à faire appliquer le régime international de garanties ainsi qu'à éditer et à délivrer les carnets TIR, notamment en l'autorisant à demander des examens complémentaires. Dans le même temps, les prescriptions imposées à cet organisme international en ce qui concerne la tenue des registres et la réalisation d'un audit externe indépendant ont encore été modifiées. Après de longues discussions, l'AC.2 a adopté ces propositions, ainsi qu'un grand nombre de propositions diverses, à sa session d'octobre 2017. Les propositions ont été transmises au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour diffusion et, à terme, acceptation par toutes les parties contractantes à la Convention TIR.

C. Appui à la formation des agents des douanes en matière d'application de la procédure TIR

85. Le secrétariat de la Convention TIR a participé à des ateliers et séminaires aux niveaux national, régional ou mondial, parmi lesquels notamment :

- a) Un atelier consacré aux Directives sur le transit de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) (23-27 janvier 2017, La Paz) ;
- b) La Réunion de haut niveau des Nations Unies pour la région de l'Eurasie sur le renforcement de la coopération en faveur du transit, de la facilitation du commerce et du Programme de développement durable à l'horizon 2030 (7-9 mars 2017, Hanoi) ;
- c) Un séminaire sur l'automatisation des procédures de transit et l'échange électronique de données dans le contexte de la facilitation du commerce (19 et 20 avril 2017, Istanbul) ;
- d) Un atelier sur le corridor TIR informatisé régional (11 et 12 mai 2017, Batumi) ;
- e) Un atelier régional de sensibilisation sur les principaux instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports routiers (4 juillet 2017, Bruxelles) ;
- f) La Conférence mondiale de l'OMD sur le transit (10 et 11 juillet 2017, Bruxelles) ;
- g) La cinquième réunion du Groupe de coordination interinstitutions sur le suivi et la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024 (3-5 octobre 2017, New York).

D. Informatisation du régime TIR

86. L'informatisation de la procédure TIR a pris un nouvel élan en 2017, en particulier pour ce qui est du financement. Le projet pilote CEE-IRU entre la République islamique d'Iran et la Turquie s'est achevé avec succès en février 2017 et a abouti à la signature, le 26 septembre 2017, d'un mémorandum d'accord de cinq ans sur la coopération entre la CEE et l'IRU dans le domaine de l'informatisation du régime TIR. Ce mémorandum d'accord est complété par un accord de financement, signé le même jour et pour la même durée, en vue de l'informatisation totale du régime TIR. Cet accord de financement devrait contribuer au financement des activités de la CEE concernant eTIR, notamment de l'amélioration constante et de l'administration de ce système. En outre, à la session du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) qui s'est tenue en octobre 2017, l'IRU a confirmé qu'elle serait prête à modifier l'accord de financement s'il fallait disposer de fonds supplémentaires pour assurer le développement et le déploiement rapides de nouvelles fonctions du système international eTIR demandées par les parties contractantes participant à des projets eTIR.

87. Le projet pilote eTIR entre la Géorgie et la Turquie suit son cours. Des mesures seront prises pour l'intégrer au projet global visant à l'informatisation complète du régime TIR.

88. Le Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (GE.2) a achevé ses travaux et a présenté au WP.30 une première version de la nouvelle annexe 11, qui incorpore dans le texte de la Convention TIR des dispositions juridiques relatives à l'informatisation. L'annexe sera facultative, ce qui permettra aux pays qui ne sont pas encore prêts pour l'informatisation complète de continuer à utiliser le système TIR classique jusqu'au moment où ils franchiront le pas.

E. Convention sur l'harmonisation

89. En 2017, l'élaboration d'une nouvelle annexe à la Convention sur l'harmonisation relative aux procédures de franchissement des frontières dans les ports maritimes s'est poursuivie. Alors que plusieurs délégations continuaient à plaider en faveur du nouveau projet, en particulier pour ce qui concerne les liaisons avec l'arrière-pays au sein de la chaîne d'approvisionnement, d'autres ont déclaré douter de l'utilité du projet d'annexe 10, en raison notamment de l'existence de la Convention de l'Organisation maritime internationale (OMI) visant à faciliter le trafic maritime international, et ont averti que l'introduction d'une telle annexe pourrait créer une confusion juridique, voire une contradiction. Pour finir, on a estimé que même s'il correspondait pleinement à la demande explicite du CTI et en dépit de tous les efforts déployés à ce stade pour établir un projet d'instrument adapté, le texte, en raison de son caractère déclaratoire et répétitif, ne remportait pas suffisamment l'adhésion des participants du WP.30 pour qu'il soit possible de continuer d'y travailler.

F. Transport ferroviaire de voyageurs

90. Bien que les parties n'aient pas pu s'entendre sur la nécessité d'adopter une nouvelle convention sur les moyens de faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs, aux bagages et aux bagages non accompagnés dans le cadre du transport ferroviaire international, elles sont parvenues à un consensus sur le texte de cet instrument, notamment sur les clauses finales. Le WP.30 devrait l'adopter à sa session de février 2018 aux fins de son approbation par le CTI à sa session annuelle de 2018.

G. Lien avec le Programme de développement durable à l'horizon 2030

91. Les activités liées à la facilitation du passage des frontières et à la Convention TIR sont liées à la réalisation des objectifs de développement durable 9, 12 et 17.

XII. Faits nouveaux les plus récents pour les Règlements concernant les véhicules

A. Accord de 1958

92. En 2017, cinq nouveaux Règlements de l'ONU concernant les véhicules et visant à améliorer leur sécurité et leur performance environnementale sont entrés en vigueur :

a) Le Règlement n° 139 sur le système d'assistance au freinage d'urgence, adopté à la session de juin 2016 du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), qui porte sur le renforcement du niveau de sécurité en cas de freinage d'urgence ;

b) Le Règlement n° 140 sur le contrôle électronique de la stabilité, adopté à la session de juin 2016 du WP.29, qui porte sur l'intervention automatique du système lorsque le conducteur semble perdre la maîtrise de son véhicule ;

c) Le Règlement n° 141 sur le système de surveillance de la pression des pneumatiques, adopté à la session de juin 2016 du WP.29, qui porte sur le contrôle de la pression des pneus en vue de l'amélioration de la sécurité et de la baisse de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre des véhicules ;

d) Le Règlement n° 142 sur le montage des pneumatiques, adopté à la session de juin 2016 du WP.29, dont les prescriptions relatives à l'emploi de pneumatiques appropriés influent sur la sécurité des véhicules ;

e) Le Règlement n° 143 sur les systèmes d'adaptation des moteurs de véhicules utilitaires lourds à la bicarburant, adopté à la session de novembre 2016 du WP.29, qui porte sur les prescriptions relatives à la performance environnementale pour l'utilisation de carburants de remplacement en plus du gazole.

93. Des Règlements existants ont été actualisés par 107 amendements destinés à les adapter aux innovations technologiques les plus récentes et à y introduire des limites plus strictes pour améliorer la sécurité des véhicules tout en les rendant moins polluants. Le WP.29 a par exemple adopté, en mars 2017, un amendement au Règlement n° 79 (Équipement de direction des véhicules) contenant des dispositions applicables aux fonctions de direction à commande automatique (ACSF), accompagnées de prescriptions de sécurité et des procédures d'essai correspondantes pour les aides au maintien dans la voie, les correcteurs de trajectoire et le parage télécommandé. Ces amendements sont une première étape sur la voie de l'élaboration d'une réglementation relative aux véhicules automatisés.

94. Le WP.29 a également continué, en 2017, à élaborer des prescriptions applicables aux systèmes intelligents pour véhicules et aux systèmes d'aide à la conduite pour les véhicules automatisés et, partant, à ouvrir la voie aux futurs véhicules autonomes. Le groupe de travail informel des systèmes de transport intelligents et de la conduite automatisée du WP.29 a axé ses activités sur les points ci-après :

a) L'élaboration d'une proposition de définition harmonisée des « technologies de conduite automatisée » ;

b) La détermination des questions à examiner en vue de l'établissement de règlements harmonisés internationalement concernant les technologies de conduite automatisée qui permettraient aux conducteurs de bénéficier d'un degré élevé d'automatisation des tâches qui leur incombent ;

c) Les lignes directrices harmonisées en matière de cybersécurité (« eSecurity » et « eSafety ») dans les véhicules à moteur, qui ont été adoptées en tant qu'annexe à la Résolution d'ensemble R.E.3.

95. Le 14 septembre 2017, la révision 3 de l'Accord de 1958 sur les homologations de type des véhicules et de leurs pièces et composants est entrée en vigueur. Cette révision vise principalement à :

a) Ajouter de nouvelles dispositions relatives à l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) ;

b) Permettre aux parties contractantes de délivrer des homologations de type en vertu de versions précédentes des Règlements ;

c) Créer, à la CEE, une base de données électronique pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA) entre toutes les parties contractantes à l'Accord ;

d) Modifier les modalités actuelles de vote (majorité des deux tiers) régissant l'adoption de nouveaux Règlements ONU ou d'amendements à des Règlements existants ;

e) Examiner et renforcer les dispositions actuelles dans le but d'améliorer le fonctionnement et la fiabilité des procédures d'homologation de type et les conditions pour leur reconnaissance mutuelle, à savoir l'évaluation de l'assurance-qualité, les procédures d'agrément et de vérification de la conformité de la production, les tâches, les responsabilités et les compétences des parties concernées et les aspects liés à l'application effective de la réglementation, tels que la surveillance des marchés et les mesures de garantie.

96. Les États membres de la CEE ayant montré leur désaccord, lors des consultations ayant précédé la session de 2017, sur le financement de l'hébergement de la base de données DETA au titre du budget ordinaire de la Commission, le WP.29 a décidé d'utiliser des fonds extrabudgétaires. À cette fin, la CEE a contacté toutes les parties contractantes à l'Accord de 1958 pour lever des fonds.

B. Accord de 1997

97. En 2017, des amendements aux dispositions applicables aux contrôles techniques périodiques des véhicules à roues en ce qui concerne la protection de l'environnement (Règle n° 1) et leur l'aptitude à la circulation (Règle n° 2) ont été adoptés.

98. La nouvelle résolution R.E.6 sur les dispositions administratives et techniques nécessaires à une mise en œuvre des contrôles techniques conforme aux prescriptions techniques énoncées dans les Règles annexées à l'Accord de 1997 a été adoptée en mars 2017.

C. Accord de 1998

99. En 2017, le WP.29 a mené à terme plusieurs années de travail sur :

a) Le nouveau Règlement technique mondial n° 19 relatif à une mesure des émissions par évaporation dans la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers, qui a été adopté à la session de juin 2016 du WP.29, par lequel sont mises en place des procédures d'essai harmonisées qui permettent de mesurer les émissions de gaz de carter et les émissions par évaporation et, par la suite, de limiter l'émission de carburant imbrûlé, qui est toxique par nature ;

b) L'élaboration et l'adoption d'amendements aux Règlements techniques mondiaux n° 1 (serrures et organes de fixation des portes) et n° 15 (procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers).

100. La réalisation de l'objectif visant à garantir une plus grande transparence contenu dans la résolution spéciale R.S.2 adoptée à la session de juin 2016 du WP.29 s'est poursuivie. Le secrétariat a commencé d'agir en améliorant l'ergonomie du site Web du WP.29 et en modifiant le Règlement intérieur du Forum mondial, en vue de simplifier les modalités de participation des organisations non gouvernementales, des universitaires et des représentants de la société civile à ses sessions.

D. Lien avec le Programme de développement durable à l'horizon 2030

101. L'adhésion aux Accords de l'ONU relatifs aux véhicules et aux Règlements, aux Règles et aux Règlements techniques mondiaux y annexés peuvent contribuer à l'atteinte des cibles 3.6, 3.9, 7.3, 9.1, 11.2 et 13.2 des objectifs de développement durable.

XIII. Transport des marchandises dangereuses et classification et étiquetage des produits chimiques

102. Une réglementation a été mise en place afin de mieux protéger la santé humaine et l'environnement pendant la manutention, le transport et l'utilisation des produits chimiques. L'ONU a établi des mécanismes relatifs à l'harmonisation des critères de classification et d'étiquetage des produits chimiques et à leurs conditions de transport pour tous les modes. Ce dispositif vise à :

a) Faciliter le signalement de ces produits et définir les conditions permettant de garantir la sécurité de leur transport, de leur manutention et de leur emploi ;

b) Éviter autant que possible les accidents matériels ou de personnes, la dégradation de l'environnement et la détérioration du matériel de transport utilisé et des autres marchandises.

103. Il s'agit du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH), ainsi que les Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses : Règlement type. Ces systèmes sont du ressort du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques de l'ECOSOC, dont la CEE assure le secrétariat.

104. Les activités de la CEE consistant à administrer et à mettre à disposition des instruments juridiques relatifs à l'acheminement, par tous les modes de transport, des marchandises dangereuses, et à la classification et à l'étiquetage des produits chimiques, ainsi que les recommandations du Conseil économique et social s'y rapportant, contribuent à une gestion sûre des produits chimiques tout au long de leur cycle de vie (production, stockage, transport et utilisation sur les lieux de travail et par les consommateurs).

105. La mise en place d'une réglementation du transport des marchandises dangereuses fondée sur le Règlement type et la classification et l'étiquetage de produits chimiques conformément au SGH garantissent la sécurité du transport, de la manutention et de l'emploi de produits chimiques dangereux. Grâce à ces mécanismes d'harmonisation, les entreprises, les pays, les travailleurs et les consommateurs disposent d'informations cohérentes et utiles sur les produits chimiques qu'ils importent, produisent, manipulent, transportent ou utilisent, et sont informés des risques physiques, sanitaires et écologiques auxquels les exposent ces produits tout au long de leur cycle de vie. Quand les risques que supposent les produits chimiques sont correctement définis et signalés, les personnes qui transportent, manipulent ou utilisent de tels produits peuvent prendre les précautions voulues, à savoir :

a) Se protéger, en évitant ou en limitant autant que possible l'exposition aux produits chimiques, ce qui réduit considérablement le nombre de décès et de maladies dus aux produits chimiques dangereux (objectif de développement durable 3, cible 3.9) ;

b) Éviter ou limiter autant que possible les rejets dans l'environnement ce qui réduit la pollution et la contamination de l'air, de l'eau et du sol et protège les écosystèmes liés à l'eau (cibles 3.9, 6.3, 6.6 et 14.1 des objectifs de développement durable).

106. L'accès à des informations cohérentes et utiles sur les produits chimiques (par exemple des critères et des recommandations en matière de classification et d'étiquetage harmonisés à l'échelle mondiale permettant de garantir la sécurité du transport quel que soit le mode employé) permet aux pays de créer les infrastructures nécessaires et de prendre les mesures voulues pour maîtriser l'exposition aux produits chimiques dangereux. Ces mesures peuvent comprendre, par exemple, des restrictions du transport (concernant en particulier le passage de véhicules contenant certaines marchandises dangereuses dans les

tunnels routiers, ou au milieu des zones fortement peuplées), ou l'aménagement de zones sécurisées pour le stockage temporaire en cours de route. L'application de ces dispositions, selon les recommandations du Règlement type ou de ses instruments connexes relatifs au transport, contribue à rendre les villes et les établissements humains sûrs en améliorant la sécurité routière et en réduisant le nombre de décès dus à des catastrophes et à des accidents (cibles 3.6, 11.2 et 11.5). Elle renforce aussi les moyens dont disposent tous les pays, en particulier les pays en développement, en matière d'alerte rapide, de réduction des risques et de gestion des risques sanitaires nationaux et mondiaux (cible 3.d).

107. Étant donné l'ampleur du commerce mondial des produits chimiques et des autres marchandises dangereuses, l'harmonisation des règles et des règlements sur les plans national, régional et mondial est aussi un facteur important de facilitation des échanges. En effet :

a) L'application, au niveau mondial, du système de classification, de nomenclature, d'emballage, de marquage, d'étiquetage, de placardage et de documentation du Règlement type pour le transport de marchandises dangereuses se traduit pour les transporteurs, les expéditeurs et les autorités de contrôle par une simplification des opérations de transport, de manutention et de contrôle, ainsi que par une réduction des pertes de temps liées aux formalités ;

b) Grâce à l'harmonisation mondiale des critères de classification et des éléments de signalement des dangers (étiquettes et fiches de données de sécurité) prévue par le SGH, les entreprises pratiquant le commerce international ne devraient pas avoir à appliquer des critères de classification et d'étiquetage différents d'un pays à un autre, et les pays dépourvus de système de classification et d'étiquetage des produits chimiques disposent d'un modèle pour créer leur propre dispositif.

108. Les procédures douanières et les coûts et les temps de transport comptent parmi les principaux obstacles à l'intégration des pays en développement dans les chaînes de valeur mondiales. En facilitant le commerce, la mise en œuvre des instruments susmentionnés peut aider les pays en développement à accéder à une croissance économique soutenue, partagée et durable tout en évitant la dégradation de leur environnement (cibles 8.1, 8.2 et 8.4).

109. Afin de faire face aux nouvelles difficultés et de garantir la sécurité des personnes, des biens et de l'environnement, ces instruments sont régulièrement mis à jour au gré des progrès techniques, lorsqu'apparaissent de nouvelles matières dangereuses et de nouveaux matériaux de construction, ou en fonction des besoins des systèmes modernes de transport. On trouvera ci-après quelques exemples de leur évolution au fil des difficultés rencontrées :

a) Les dispositions relatives à la sécurité du transport des batteries au lithium (devant l'accélération de la mise au point et de l'utilisation de technologies énergétiques non polluantes) ;

b) Les dispositions relatives à la sécurité du transport de matières infectieuses (adoptées lorsque sévissait la maladie de la vache folle et, plus récemment, pendant l'épidémie d'Ebola) ;

c) Les dispositions relatives à la sécurité du transport des marchandises dangereuses qui risquent d'être utilisées à mauvais escient par des terroristes (introduites après les attentats de septembre 2011).

110. Ces instruments favorisent aussi :

a) Une industrialisation inclusive et durable, dans la mesure où ils facilitent la mise en œuvre de technologies et de procédés industriels propres et respectueux de l'environnement (cible 9.4) ;

b) Une gestion écologiquement rationnelle des produits chimiques (y compris des déchets) tout au long de leur cycle de vie, et la réduction de leur déversement dans l'air, l'eau et le sol (cible 12.4) ;

c) La prévention et une nette réduction de tous les types de pollution marine, en particulier ceux qui résultent des activités terrestres (cible 14.1).

111. En 2017, les instruments juridiques internationaux régissant les transports aériens, maritimes et terrestres des marchandises dangereuses ont été mis à jour à la suite de la transposition des dispositions contenues dans le Règlement type (19^e éd. révisée) et dans le SGH (6^e éd. révisée). À cet égard, les organisations internationales concernées se sont concertées afin que les dispositions puissent être appliquées simultanément pour tous les modes de transport à compter du 1^{er} janvier 2017. Ces organisations ont procédé de la manière suivante :

a) Pour le transport aérien et maritime, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Organisation maritime internationale (OMI) ont publié en 2017 des versions actualisées des Instructions techniques de l'OACI et du Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) ;

b) Pour le transport par route et voies de navigation intérieures, la CEE a publié les éditions 2017 de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure (ADN) ;

c) Pour le transport ferroviaire, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) a publié l'édition 2017 du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

112. Le secrétariat de la CEE a aussi établi des éditions d'ensemble révisées du Règlement type (20^e éd. révisée) et des SGH (7^e éd. révisée) pour tenir compte des décisions prises par les organes intergouvernementaux chargés de ces instruments pendant l'exercice biennal 2015-2016. Les travaux de transposition des dispositions contenues dans ces textes dans les instruments juridiques internationaux régissant le transport aérien, maritime et terrestre des marchandises dangereuses conduiront à la publication de versions actualisées desdits instruments en 2018, permettant ainsi leur application simultanée pour tous les modes de transport à compter du 1^{er} janvier 2019.

113. En ce qui concerne la mise en œuvre, de nombreux pays ont élaboré une législation nationale relative au transport intérieur des marchandises dangereuses totalement ou partiellement fondée sur le Règlement type de l'ONU (par exemple l'Australie, le Brésil, le Canada, la Chine, la Colombie, les États-Unis d'Amérique, la Fédération de Russie, l'Indonésie, la Malaisie, le Mexique, la République de Corée, la Thaïlande et la Zambie). Au niveau régional, tous les pays de l'Union européenne sont tenus par la Directive 2008/68/CE d'appliquer les prescriptions du RID, de l'ADR et de l'ADN relatives à la circulation intérieure. Les pays du marché commun du Sud (MERCOSUR) (à savoir l'Argentine, le Brésil, le Paraguay et l'Uruguay) appliquent un accord sur le transport intérieur des marchandises dangereuses fondé sur le Règlement type, le RID et l'ADR. Le Protocole n° 9 à l'Accord-cadre de l'ASEAN sur la facilitation du transport des marchandises en transit, qui prévoit la simplification des procédures et des prescriptions relatives au transport en transit des marchandises dangereuses dans les pays de l'ASEAN, est fondé sur le Règlement type et sur l'ADR. L'annexe I (Transport de marchandises dangereuses) à l'Accord sur les transports transfrontières dans le bassin du Mékong fait également appel au Règlement type et à l'ADR pour les transports transfrontières.

114. Pour ce qui concerne la classification et l'étiquetage des produits chimiques, plus de 70 pays du monde entier ont élaboré ou actualisé leur législation nationale en conformité avec les dispositions du SGH, ou sont en train de le faire.

115. En 2017, le secrétariat de la CEE a organisé ou participé à des activités d'assistance technique, notamment en vue du renforcement des capacités et de la sensibilisation concernant le transport des marchandises dangereuses et le SGH, à l'intention des pouvoirs publics et des professionnels, au Bélarus, en Chine, en Croatie, en Équateur, en Fédération de Russie, au Liban et en Mongolie.

116. L'action menée dans le domaine du transport de marchandises dangereuses et de la classification et de l'étiquetage des produits chimiques contribue au développement durable dans ses trois dimensions – économique, sociale et environnementale –, notamment parce qu'elle concerne les objectifs de développement durable 3, 6, 8, 9, 11, 12 et 14 et les cibles connexes.

XIV. Transport des denrées périssables

117. L'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) vise à garantir que les denrées alimentaires réfrigérées et surgelées sont transportées d'une manière efficace et sûre, dans de bonnes conditions d'hygiène et sans danger pour la santé humaine. Il aide aussi les pays à éviter le gaspillage d'aliments altérés par une mauvaise régulation de la température durant le transport. Cinquante pays – dont certains ne sont pas membres de la CEE (le Maroc, la Tunisie et l'Arabie saoudite) – sont parties contractantes à l'ATP.

118. L'Accord ATP prévoit des normes communes pour les engins de transport à la température régulée, qu'il s'agisse de véhicules routiers, de wagons ou de conteneurs, ainsi que les essais garantissant leur isothermie et l'efficacité de leurs dispositifs thermiques.

119. En réglementant le matériel et en garantissant le transport de denrées périssables dans des conditions harmonisées et très strictes qui préservent les qualités de ces denrées, l'ATP contribue à :

- a) Faciliter le commerce de marchandises sensibles à la température ;
- b) Établir dans le secteur du transport routier une uniformité de traitement qui garantit la qualité et la sécurité des marchandises transportées (cible 8.2) ;
- c) Prévenir les maladies qui pourraient résulter de la consommation de produits ayant été conservés dans de mauvaises conditions (cible 3.d).

120. Dans le transport des denrées réfrigérées et surgelées, plusieurs facteurs ont une incidence sur les changements climatiques :

- a) L'emploi de mousses isolantes et d'agents gonflants nouveaux à la fois sans danger pour la couche d'ozone et d'une haute efficacité (cible 9.5) ;
- b) Le réglage de la consommation de carburant des groupes frigorifiques alimentés à partir d'un véhicule afin d'améliorer leur efficacité énergétique et de réduire leurs émissions ;
- c) Le coefficient K du matériel de transport isotherme, qui influe directement sur les émissions finales de CO₂ du moteur thermique ;
- d) L'élaboration de systèmes d'étiquetage énergétique ou de normes minimales d'efficacité à l'intention du secteur des transports frigorifiques, qui orientent les utilisateurs vers des produits plus efficaces sur le plan énergétique (cible 9.4).

121. L'ATP contribue à la réduction globale du gaspillage alimentaire dû à des conditions de transport inadaptées. Le gaspillage de millions de tonnes de denrées périssables et de ressources très rares ou non renouvelables utilisées pour leur production telles que la terre, l'eau, l'énergie, les engrais chimiques et les pesticides, contribue au réchauffement climatique. Le gaspillage des denrées alimentaires a également une incidence sur la sécurité alimentaire (cibles 2.1, 2.2, 8.4, 12.2, 12.3 et 12.5).

122. Le secrétariat de la CEE a établi une édition d'ensemble révisée de l'accord ATP afin de prendre en considération les amendements adoptés au cours de l'exercice biennal 2015-2016.

123. L'action menée dans le domaine du transport de denrées périssables contribue au développement durable dans ses trois dimensions – économique, sociale et environnementale – notamment parce qu'elle concerne les objectifs de développement durable 2, 3, 8, 9 et 12 et les cibles connexes.

Annexe I

[Anglais seulement]

Links between the 2017 activities of the ECE Sustainable Transport Division and the 2030 Agenda for Sustainable Development

		Sustainable Development Goals and Targets															
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	17
Activities of the ECE Sustainable Transport Division In 2017	I. Inland Transport Committee	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	II. Transport and environment	✓		✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓
	III. Capacity-building and technical assistance			✓					✓	✓		✓					✓
	IV. Road transport							✓	✓		✓						
	V. Road safety			✓								✓					
	VI. Analytical activities and related publications	✓	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓			
	VII. Transport statistics			✓						✓		✓					
	VIII. Rail transport							✓	✓		✓						
	IX. Inland water transport							✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		
	X. Intermodal transport									✓		✓					
	XI. Border crossing facilitation and TIR									✓			✓				✓
	XII. Vehicle regulations			✓				✓		✓		✓		✓			
	XIII. Transport of dangerous goods and classification and labelling of chemicals			✓			✓		✓	✓		✓	✓		✓		
	XIV. Transport of perishable foodstuffs		✓	✓					✓	✓			✓				

Glossary of Sustainable Development Goals and Targets in the work of the ECE Sustainable Transport Division

 <p>1 NO POVERTY</p> <p>Icon showing a family of four (two adults and two children) in white silhouette on a red background.</p>	<p>End poverty in all its forms everywhere</p>
 <p>2 ZERO HUNGER</p> <p>Icon showing a white bowl with three wavy lines above it, representing steam or food, on a gold background.</p>	<p>End hunger, achieve food security and improved nutrition and promote sustainable agriculture</p> <p>Targets:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2.1 By 2030, end hunger and ensure access by all people, in particular the poor and people in vulnerable situations, including infants, to safe, nutritious and sufficient food all year round • 2.2 By 2030, end all forms of malnutrition, including achieving, by 2025, the internationally agreed targets on stunting and wasting in children under 5 years of age, and address the nutritional needs of adolescent girls, pregnant and lactating women and older persons
 <p>3 GOOD HEALTH AND WELL-BEING</p> <p>Icon showing a white heartbeat line and a heart symbol on a green background.</p>	<p>Ensure healthy lives and promote well-being for all at all ages</p> <p>Targets:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3.6 By 2020, halve the number of global deaths and injuries from road traffic accidents • 3.9 By 2030, substantially reduce the number of deaths and illnesses from hazardous chemicals and air, water and soil pollution and contamination <p>3.d Strengthen the capacity of all countries, in particular developing countries, for early warning, risk reduction and management of national and global health risks</p>



Ensure inclusive and quality education for all and promote lifelong learning



Achieve gender equality and empower all women and girls



Ensure access to water and sanitation for all

Targets:

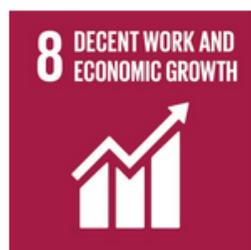
- **6.3** By 2030, improve water quality by reducing pollution, eliminating dumping and minimizing release of hazardous chemicals and materials, halving the proportion of untreated wastewater and substantially increasing recycling and safe reuse globally
- **6.6** By 2020, protect and restore water-related ecosystems, including mountains, forests, wetlands, rivers, aquifers and lakes



Ensure access to affordable, reliable, sustainable and modern energy for all

Targets:

- **7.3** By 2030, double the global rate of improvement in energy efficiency



Promote inclusive and sustainable economic growth, employment and decent work for all

Targets:

- **8.1** Sustain per capita economic growth in accordance with national circumstances and, in particular, at least 7 per cent gross domestic product growth per annum in the least developed countries
- **8.2** Achieve higher levels of economic productivity through diversification, technological upgrading and innovation, including through a focus on high-value added and labour-intensive sectors
- **8.4** Improve progressively, through 2030, global resource efficiency in consumption and production and endeavour to decouple economic growth from environmental degradation, in accordance with the 10-year framework of programmes on sustainable consumption and production, with developed countries taking the lead



Build resilient infrastructure, promote sustainable industrialization and foster innovation

Targets:

- **9.1** Develop quality, reliable, sustainable and resilient infrastructure, including regional and transborder infrastructure, to support economic development and human well-being, with a focus on affordable and equitable access for all
- **9.3** Increase the access of small-scale industrial and other enterprises, in particular in developing countries, to financial services, including affordable credit, and their integration into value chains and markets
- **9.4** By 2030, upgrade infrastructure and retrofit industries to make them sustainable, with increased resource-use efficiency and greater adoption of clean and environmentally sound technologies and industrial processes, with all countries taking action in accordance with their respective capabilities
- **9.5** Enhance scientific research, upgrade the technological capabilities of industrial sectors in all countries, in particular developing countries, including, by 2030, encouraging innovation and substantially increasing the number of research and development workers per 1 million people and public and private research and development spending
- **9.a** Facilitate sustainable and resilient infrastructure development in developing countries through enhanced financial, technological and technical support to African countries, least developed countries, landlocked developing countries and small island developing States



Reduce inequality within and among countries



Make cities inclusive, safe, resilient and sustainable

Targets:

- **11.2** By 2030, provide access to safe, affordable, accessible and sustainable transport systems for all, improving road safety, notably by expanding public transport, with special attention to the needs of those in vulnerable situations, women, children, persons with disabilities and older persons
- **11.5** By 2030, significantly reduce the number of deaths and the number of people affected and substantially decrease the direct economic losses relative to global gross domestic product caused by disasters, including water-related disasters, with a focus on protecting the poor and people in vulnerable situations
- **11.a** Support positive economic, social and environmental links between urban, peri-urban and rural areas by strengthening national and regional development planning



Ensure sustainable consumption and production patterns

Targets:

- **12.2** By 2030, achieve the sustainable management and efficient use of natural resources
- **12.3** By 2030, halve per capita global food waste at the retail and consumer levels and reduce food losses along production and supply chains, including post-harvest losses
- **12.4** By 2020, achieve the environmentally sound management of chemicals and all wastes throughout their life cycle, in accordance with agreed international frameworks, and significantly reduce their release to air, water and soil in order to minimize their adverse impacts on human health and the environment
- **12.5** By 2030, substantially reduce waste generation through prevention, reduction, recycling and reuse



Take urgent action to combat climate change and its impacts

Targets:

- **13.2** Integrate climate change measures into national policies, strategies and planning



Conserve and sustainably use the oceans, seas and marine resources

Targets:

- **14.1** By 2025, prevent and significantly reduce marine pollution of all kinds, in particular from land-based activities, including marine debris and nutrient pollution



Sustainably manage forests, combat desertification, halt and reverse land degradation, halt biodiversity loss



Revitalize the global partnership for sustainable development

Targets:

- **17.4** Assist developing countries in attaining long-term debt sustainability through coordinated policies aimed at fostering debt financing, debt relief and debt restructuring, as appropriate, and address the external debt of highly indebted poor countries to reduce debt distress