



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Quatre-vingt-cinquième session

Genève, 21-24 février 2023

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

Additif

Table des matières

	<i>Page</i>
Annexes	
I. Débat de haut niveau sur les « Actions menées par le secteur des transports intérieurs pour contribuer à la lutte mondiale contre les changements climatiques »	2
II. Rapport de la manifestation parallèle de haut niveau du Forum de la sécurité routière du Comité des transports intérieurs	13
III. Rapport de la manifestation parallèle « Renforcer la connectivité et accélérer la transition vers des systèmes de transport résilients au climat et à faible émission de carbone dans les pays en développement enclavés »	16
IV. Report of the side event on "Electric Vehicle Charging Infrastructure"	19
V. Statements delivered during the eighty-fifth Annual Session of the Inland Transport Committee for inclusion in the ITC report	22
VI. Rapport de la table ronde du Comité des transports intérieurs sur « La connectivité des transports intérieurs et le Programme de développement durable à l'horizon 2030 : défis et perspectives en matière de croissance économique et de développement au niveau mondial »	26



Annexe I

Débat de haut niveau sur les « Actions menées par le secteur des transports intérieurs pour contribuer à la lutte mondiale contre les changements climatiques »

(Salle XIX, Palais des Nations, Genève, 21 février 2023)

I. Introduction

1. Les ministres des transports et les délégations de haut niveau comptant plus de 430 participants de 84 pays, ainsi que les dirigeants des organisations des transports intérieurs concernées, se sont réunis en mode présentiel pour le débat de haut niveau sur les « Actions menées par le secteur des transports intérieurs pour contribuer à la lutte mondiale contre les changements climatiques » (Genève, 21 février 2023) afin de réfléchir aux atouts uniques du Comité des transports intérieurs, de mettre en évidence la valeur ajoutée qu'apportait le Comité et de souligner son potentiel futur pour maîtriser les tendances des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports intérieurs dans une économie mondiale sinistrée en raison des effets des changements climatiques à l'échelle régionale et mondiale.

II. Ouverture

2. S. E. M^{me} Olga Algayerova, Secrétaire exécutive de la Commission économique pour l'Europe (CEE), a ouvert la quatre-vingt-cinquième session du Comité des transports intérieurs de la CEE, qui était la première session du Comité à se tenir en vertu de son mandat révisé approuvé par le Conseil économique et social en février 2022. Ce changement avait ouvert la composition du Comité aux Parties contractantes situées hors de la région de la CEE, transformant ainsi le Comité en un organe plus ouvert et plus inclusif. Après une année marquée par des crises multiples qui avaient remis en question le système international et mis à rude épreuve les institutions nationales et internationales, les pays se trouvaient à la croisée des chemins pour l'avenir de la planète et la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 (le Programme 2030). Les transports et la mobilité jouaient un rôle essentiel dans la réalisation des objectifs de développement durable. À l'échelle mondiale, le CO₂ émis par le secteur des transports représentait 23 % des émissions mondiales de CO₂ liées à l'énergie. Dans le secteur des transports, plus de 71 % des émissions de CO₂ provenaient des transports intérieurs. Le Comité, un organisme intergouvernemental unique spécialisé dans les transports intérieurs, pouvait aider à lutter contre les changements climatiques et contribuer à la réalisation des objectifs de développement durable. La Secrétaire exécutive a terminé son discours par une évocation du logo de la quatre-vingt-cinquième session du Comité, représentant une horloge dont les aiguilles se trouvaient juste avant la douzième heure, et a souligné qu'il était temps d'agir sans plus tarder.

3. S. E. M. Junhua Li, Secrétaire général adjoint du Département des affaires économiques et sociales (DESA) de l'ONU, a rendu hommage au Comité pour les effets que celui-ci avait eus au cours des soixante-seize dernières années, notamment en tant que gardien de 59 conventions de l'ONU, auxquelles 152 des 193 États membres de l'ONU participaient à titre de Parties contractantes. Des transports efficaces renforçaient la connectivité à tous les niveaux, facilitaient l'intégration des économies, amélioraient l'équité sociale, renforçaient les liens entre les zones rurales et urbaines et augmentaient la résilience. Mais les systèmes de transport étaient d'autant plus efficaces qu'ils étaient durables sur le plan environnemental. La durabilité des transports avait été reconnue comme l'un des principaux catalyseurs du Programme 2030 et de l'Accord de Paris. Pourtant, les transports étaient le secteur où la part des énergies renouvelables était la plus faible, plus de 95 % de l'énergie utilisée dans les transports provenant encore de produits pétroliers. Les transports devaient davantage répondre aux questions d'égalité et aux difficultés auxquels les femmes et les

personnes handicapées étaient confrontées. Le Secrétaire général adjoint a conclu ses remarques en appelant le Comité, en tant que catalyseur décisif du Programme 2030 et de l'Accord de Paris, à mettre à profit ce moment unique pour mettre en lumière les solutions concrètes pour des transports durables.

4. M. Yuwei Li, Directeur de la Division des transports durables de la CEE, a évoqué le nouveau mandat mondial du Comité et a insisté sur les succès que celui-ci avait obtenu au cours des soixante-seizième dernières années pour assurer la sécurité et développer la connectivité. Dans le cadre du Programme 2030, les questions environnementales liées aux transports devaient recevoir plus d'attention, car le secteur des transports représentait près d'un quart des émissions mondiales de CO₂ liées à l'énergie. Le Comité s'efforçait de prendre en compte les incidences négatives des transports sur l'environnement et les changements climatiques, et ces sujets deviendraient un troisième pilier du Comité et de ses organes subsidiaires compétents. L'approbation historique du mandat révisé du Comité par le Conseil économique et social, le 16 février 2022, conférait au Comité un rôle spécial en tant que centre régional et mondial de l'ONU pour tous les aspects des transports intérieurs, y compris les activités de réglementation et autres. En gardant à l'esprit les problèmes et solutions régionaux et mondiaux, chaque organe subsidiaire du Comité devait réfléchir à son mandat en vue de remplir ces deux rôles et réussir cette transformation pour l'ensemble du Comité. Le Comité continuerait à fournir les meilleurs services aux 56 États membres de la CEE et aux 96 autres États membres de l'ONU qui étaient Parties contractantes à au moins un des 59 instruments juridiques relevant de sa compétence afin de rendre les systèmes de transport plus sûrs, plus efficaces, plus résilients, plus inclusifs et plus durables.

5. L'ouverture de la quatre-vingt-cinquième session annuelle du Comité s'est terminée par la remise d'un prix à l'occasion des 75 ans de partenariat entre la CEE et l'Union internationale des transports routiers (IRU). S. E. M. Umberto de Pretto, Secrétaire général de l'IRU, a exprimé sa gratitude pour le partenariat avec la CEE et les réalisations communes au cours des soixante-quinzième dernières années, telles que le système TIR, qui était le plus long partenariat public-privé (PPP) de l'ONU. Après avoir projeté une courte vidéo sur l'histoire de l'IRU, S. E. M. Umberto de Pretto a remis à la Secrétaire exécutive de la CEE, S. E. M^{me} Olga Algayerova, une plaque commémorative en reconnaissance des 75 ans de partenariat public-privé ininterrompu entre la CEE et l'IRU.

III. Discours liminaires

6. S. E. M. Pete Buttigieg, Secrétaire aux transports des États-Unis d'Amérique, a commencé son discours en soulignant que la lutte contre les changements climatiques et l'élargissement des opportunités économiques dans le contexte des transports pouvaient être réalisés grâce à un partenariat continu de la communauté internationale. Soulignant les répercussions de la guerre de la Fédération de Russie en Ukraine sur les systèmes de transport ukrainiens, le Secrétaire a insisté sur le fait qu'une bonne infrastructure était essentielle pour la stabilité des économies et des démocraties. Toute décision économique concernait aussi le climat, et tout investissement dans le domaine du climat comportait des avantages économiques réels. Par exemple, les nouvelles normes en matière d'efficacité énergétique annoncées par les États-Unis l'année dernière permettraient non seulement de réduire les émissions, mais aussi d'accélérer la révolution des véhicules électriques et de contribuer à la création d'une nouvelle génération d'emplois dans la construction automobile. Pour respecter les engagements pris en matière de climat, il convenait de collaborer avec des partenaires du monde entier et d'apprendre les uns des autres. Les États-Unis avaient adopté une démarche privilégiant la sûreté systémique dans le cadre de la stratégie nationale de sécurité routière, qui s'inspirait de nombreuses stratégies mises en œuvre par des homologues internationaux. Le Secrétaire a conclu son discours en soulignant que c'était en tant qu'alliés, unis par des valeurs et des engagements communs, qu'il était possible de mieux relever les défis mondiaux.

7. S. E. M. Andreas Carlson, Ministre suédois des infrastructures, a commencé son discours liminaire en soulignant que les changements climatiques étaient le plus grand défi de notre temps. Les transports étant l'une des plus importantes sources d'émissions de CO₂ à l'échelle mondiale, il convenait de transformer en profondeur le secteur des transports intérieurs afin de respecter les engagements pris dans le cadre de l'Accord de Paris et des objectifs de développement durable. L'Union européenne (UE) avait fixé des objectifs climatiques ambitieux et mis en place un cadre réglementaire pour les atteindre. La présidence suédoise se concentrerait sur les négociations concernant les dossiers relatifs aux transports dans le cadre de l'ensemble de mesures « Ajustement à l'objectif 55 », à savoir les initiatives Carburants durables pour l'aviation et FuelEU Maritime ainsi que le règlement relatif au déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Le Ministre a souligné que l'électrification était essentielle pour accélérer la transition écologique du secteur des transports au-delà de 2030, en particulier en ce qui concernait les transports intérieurs. L'élaboration et le déploiement de nouvelles technologies visant à éliminer la dépendance à l'égard des combustibles fossiles étaient en cours et offraient d'énormes possibilités de croissance économique. Le Ministre a également appelé la Fédération de Russie à mettre fin immédiatement à la guerre contre l'Ukraine et a souligné les répercussions importantes que la guerre entraînait sur les transports intérieurs dans la région de la CEE. Le Ministre a conclu son discours en soulignant que la transition verte relevait de la responsabilité collective et nécessitait une coopération nationale, régionale et internationale.

8. S. E. le Dr V. K. Singh, général (e.r.), Ministre d'État indien du transport routier et des autoroutes, a commencé son discours d'ouverture en félicitant le Comité d'être devenu un forum international permettant aux dirigeants des États membres de l'ONU de se réunir pour discuter et développer des outils de renforcement des transports intérieurs et de la coopération économique. L'Inde travaillait au développement d'un réseau d'infrastructures de transport durable, efficace et sûr qui accélérerait la connectivité régionale et la croissance socioéconomique inclusive, tout en assurant une mobilité respectueuse de l'environnement, accessible et axée sur les citoyens. Le Ministre a souligné les efforts déployés par l'Inde pour réduire les émissions grâce à des mesures telles que la promotion de l'utilisation de carburants de substitution, l'augmentation de l'adoption de véhicules électriques et le lancement du programme volontaire de modernisation du parc automobile. L'expansion et le renforcement de la connectivité régionale faisaient partie intégrante des initiatives économiques et diplomatiques de l'Inde. Les initiatives de connectivité devaient être fondées sur des normes internationales universellement reconnues, une bonne gouvernance, l'état de droit, la transparence et l'égalité, et devaient être menées dans le respect de la souveraineté et de l'intégrité territoriale des pays. Le Ministre a conclu son discours en réaffirmant le soutien de l'Inde à l'objectif de la session et en exhortant les États membres participants à promouvoir les transports durables pour tous en tenant leurs engagements, en forgeant de nouvelles alliances et en transformant leurs politiques.

9. S. E. M. Petterie Taalas, Secrétaire général de l'Organisation météorologique mondiale (OMM), a commencé son discours d'ouverture en soulignant que, sur une période de dix ans, selon les estimations du Forum économique mondial (FEM), l'échec de l'atténuation des changements climatiques et de l'adaptation à ces changements constituait le risque le plus important pour l'économie mondiale. Le monde était sur la trajectoire d'une augmentation de 2,5 °C de la température, ce qui impliquait aussi une augmentation des catastrophes naturelles, notamment inondations, tempêtes et vagues de chaleur, qui avaient de graves incidences économiques et sur les infrastructures de transport. Il était fondamental d'améliorer les services d'alerte précoce, dont seule la moitié des États membres de l'ONU disposaient actuellement. L'augmentation des inondations et des sécheresses constituait aussi un défi pour la production alimentaire mondiale, ce qui, avec la pénurie d'eau, constituait un problème d'autant plus aigu que la population mondiale augmentait. L'élévation du niveau de la mer avait doublé au cours des vingt dernières années, avec une composante croissante due à la fonte des glaciers du Groenland et de l'Antarctique. On prévoyait qu'en 2040 l'Arctique soit libre de glace en été et au début de l'automne. Bien que cela permette d'ouvrir des voies de transport passant par le pôle Nord, la fonte des glaciers avait également un effet négatif sur le transport en ce qui concernait la disponibilité de l'eau dans les fleuves. Le Secrétaire général a conclu son discours en soulignant qu'il existait des moyens peu coûteux

d'atténuer les émissions dans le secteur des transports, car les prix des batteries et des véhicules électriques étaient en baisse.

IV. Table ronde I : Partenariats indispensables et volonté de ne laisser personne de côté dans la bataille du climat : défis planétaires et formules gagnantes pour les chefs de file du « zéro émission nette »

10. La table ronde I était animée par M. Young Tae Kim, Secrétaire général du Forum international des transports (FIT).

11. S. E. M. Sabri Bachtobji, Ambassadeur et Représentant permanent de la Tunisie, a prononcé un discours au nom de S. E. M. Rabie El Majidi, Ministre tunisien du transport et de la logistique. La Tunisie était l'un des pays les plus vulnérables aux effets des changements climatiques. Dans le même temps, la majorité des villes du monde connaissaient une croissance urbaine rapide qui accroissait leur vulnérabilité aux risques environnementaux, sanitaires, économiques et sociaux, en particulier dans les pays dont les capacités économiques et la résilience sociale étaient limitées. Des réformes majeures avaient été entreprises en Tunisie, en particulier dans les secteurs les plus énergivores et les plus émetteurs de gaz à effet de serre, notamment les transports et la planification urbaine. L'objectif de la Tunisie était de faire du secteur des transports une source d'inclusion et de solutions aux défis environnementaux en intégrant plus efficacement les objectifs climatiques dans les politiques de transport public, y compris la planification, le développement et la modernisation des infrastructures, et en promouvant le transport ferroviaire et multimodal. L'Ambassadeur a souligné la nécessité de renforcer la coopération et les investissements dans la lutte contre les changements climatiques et la mise en œuvre de systèmes d'alerte précoce et de prévention et de systèmes de transport résilients. Il a conclu son discours en réitérant la confiance de la Tunisie dans le Comité et dans le rôle de celui-ci en tant qu'organe décisionnel approprié, les instruments juridiques relevant du Comité restant indispensables au développement de systèmes de transport efficaces, harmonisés, sûrs et durables.

12. M. Felix Tapiwa Mhona, Ministre zimbabwéen des transports et du développement des infrastructures, a commencé son discours en prenant acte de l'orientation équilibrée et porteuse de progrès du Comité. Pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris et du Programme 2030, une stratégie concertée ne laissant personne de côté était nécessaire. Le Ministre a suggéré que des objectifs soient fixés pour renforcer les capacités de résilience et d'adaptation, intégrer les stratégies de lutte contre les changements climatiques dans les politiques nationales des transports, sensibiliser aux effets des changements climatiques sur les transports et la sécurité routière et aider les États les moins avancés et les petits États insulaires en développement à mettre en place leurs stratégies et leurs systèmes de transport. Les solutions numériques pour des modèles de transport sûrs et propres devaient être débloquées et les facteurs internes et externes tels que la religion, la situation géographique, le genre et l'appartenance ethnique devaient être pris en compte. La stratégie nationale de développement 1 du Zimbabwe (2021-2025) préconisait un développement important des infrastructures, des systèmes et des services de transport pour répondre aux besoins de toutes les communautés. Le Zimbabwe avait été frappé par des catastrophes naturelles qui avaient détruit des infrastructures et causé des pertes et des dommages. Ces problèmes ne pouvaient plus être ignorés. Le Zimbabwe élaborait une politique nationale de mobilité électrique, un cadre pour l'adoption, l'utilisation et l'élimination des véhicules électriques. Toutefois, les efforts étaient limités en raison d'une capacité et d'un financement restreints. Le Ministre a conclu son discours en soulignant que ces questions devaient être intégrées à l'échelle du Comité.

13. S. E. M. Arzybek Kozhoshev, membre du Conseil d'administration et Ministre chargé de l'énergie et des infrastructures de la Commission économique eurasiennne, a commencé son discours en soulignant que les efforts et la session annuelle du Comité renforçaient les efforts d'intégration de l'Union économique eurasiennne (UEE). Les pays de l'UEE avaient entrepris d'élaborer leur propre programme en matière de climat. Le premier ensemble de mesures de la feuille de route, qui avait été approuvé par les chefs d'État en 2022, visait à

accroître la compétitivité des pays de l'UEE et leur capacité à améliorer les conditions en vue de la transformation technologique et de la transition énergétique. L'utilisation de transports propres et intelligents était l'une des priorités des pays de l'UEE. L'un des objectifs était d'augmenter le taux d'électrification des chemins de fer. La Commission collaborait avec les États membres pour coordonner le développement des infrastructures, financer un nouveau projet de couloir de transport et créer un marché de transit commun unique grâce à un réseau de transport de marchandises, numériser les douanes, lancer le commerce électronique et améliorer les systèmes d'échange d'informations. Le Ministre a souligné la nécessité d'harmoniser la législation entre les États membres et de l'aligner sur les normes internationales afin de simplifier et de rationaliser le transit international et les expéditions, ainsi que de coordonner les activités avec les organisations internationales et les autres parties prenantes telles que l'IRU, l'Organisation pour la coopération des chemins de fer et l'Organisation maritime internationale.

14. M. Anouar Benazzouz, Président de l'International Road Federation (IRF), a commencé son discours en saluant le rôle moteur joué par la CEE et la collaboration avec elle au cours des sept dernières décennies. Au cours de cette période, l'IRF avait donné des orientations pour le développement du secteur routier mondial en reliant les personnes, les idées et les organisations et en innovant de façon générale. Les répercussions des changements climatiques se faisaient déjà lourdement sentir dans les communautés du monde entier. Les principales organisations de l'industrie routière s'étaient donc réunies pour réaffirmer leur ferme détermination à soutenir la réalisation de l'objectif de l'Accord de Paris et à parvenir à des émissions nettes nulles à l'échelle mondiale à l'horizon 2050. Avec six autres grandes organisations du secteur routier, l'IRF avait publié une déclaration commune intitulée « Le secteur routier pour la COP 27 » lors de la journée des transports de la Conférence des Parties (COP) à Sharm El-Sheikh. La réalisation des objectifs de développement durable dépendait de l'efficacité des systèmes et services de transport multimodaux. L'efficacité des transports routiers et du réseau de routes, de tunnels et de ponts ainsi que des services associés était essentielle pour assurer la mobilité durable des personnes et des biens et garantir que personne ne soit laissé pour compte. Les particularités régionales et locales devaient être prises en compte lors de l'élaboration des moyens de décarboner les transports. Les données et les nouvelles technologies étaient essentielles mais n'étaient pas suffisantes. Il était aussi nécessaire d'investir dans le développement des capacités institutionnelles et dans des stratégies financières créatives.

Interventions programmées à haut niveau de la part de membres et de partenaires

- S. E. l'ambassadeur Lazăr Comănescu, Secrétaire général de l'Organisation de coopération économique de la mer Noire ;
- M. Mirosław Antonowicz, Président de la Commission de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer ;
- M. Jan Hoffmann, Chef du Service de la logistique commerciale de la Division de la technologie et de la logistique de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement ;
- M. Steve Phillips, Secrétaire général de la Conférence des directeurs européens des routes ;
- M. Ralf Ernst, Coordonnateur adjoint pour les activités économiques et environnementales de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe.

V. Table ronde II : Réunir les organismes de réglementation et les innovateurs afin de transposer à plus grande échelle les technologies essentielles pour appuyer les efforts d'atténuation des changements climatiques

15. La table ronde II était animée par M. Antonio Erario, Président du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) du Comité des transports intérieurs.

16. S. E. M. Razzaq Ojaimi, Ministre iraquien des transports, a commencé son discours en soulignant l'importance de l'adaptation compte tenu de l'ampleur des changements climatiques et de leurs répercussions sur de nombreux domaines. Cependant, l'adaptation serait difficile pour certaines sociétés, ce qui était déjà évident dans certains États insulaires qui subissaient l'élévation du niveau de la mer. Les pays voisins de l'Iraq, en particulier la République arabe syrienne, souffraient actuellement des répercussions du tremblement de terre dévastateur qui avait frappé la Türkiye. Compte tenu de cette crise récente et des répercussions des changements climatiques dans la région, le Gouvernement iraquien s'efforçait de créer une économie plus résiliente. Des ressources financières et des investissements étaient nécessaires pour trouver une convergence entre les organismes de réglementation et les innovateurs et pour étendre la portée des technologies appuyant les mesures d'atténuation des changements climatiques. Il a rappelé que certaines des communautés les plus exposées aux changements climatiques étaient aussi les moins à même de s'adapter et que les pays les plus riches devaient respecter les engagements qu'ils avaient pris dans le cadre de l'Accord de Paris en matière de financement de la lutte contre les changements climatiques. Le Ministre a conclu son discours en soulignant la nécessité mondiale d'investir massivement dans les infrastructures au cours des quinze prochaines années, en particulier dans les routes et les ponts, ainsi que dans les dispositifs d'alerte et les technologies de lutte contre les changements climatiques et d'appui à la transition vers une économie verte tout en promouvant le développement durable.

17. S. E. M. Umberto De Pretto, Secrétaire général de l'Union internationale des transports routiers (IRU), a souligné l'importance d'une collaboration plus étroite avec les entreprises afin de parvenir à un développement durable. En 1996, l'IRU avait élaboré une charte pour le développement durable et avait pris depuis lors plusieurs initiatives. Elle avait récemment mis en œuvre le Green Compact (Pacte vert), qui visait à atteindre la neutralité carbone dans le secteur du transport routier d'ici à 2050. Le Secrétaire général a souligné le fait que des solutions susceptibles d'être mises en œuvre dès maintenant étaient nécessaires. En ce qui concernait le transport routier, l'une de ces solutions était l'utilisation de concepts modulaires ou d'écovéhicules, ce qui pouvait permettre de retirer de la circulation un tiers des camions et réduire les émissions de CO₂ de 237 millions de tonnes par an si 30 % de la flotte passait à des concepts modulaires. Une autre solution consistait à mettre en place un système efficace d'autobus et d'autocars, qui étaient 81 % plus efficaces que les voitures particulières en termes d'émissions de CO₂ et qui constituaient le mode de transport le plus sûr. En outre, avec les conventions TIR et le CMR, l'ONU disposait d'instruments permettant aux camions de franchir les frontières de manière très efficace. Cependant, les camions devaient encore s'arrêter et attendre aux frontières, ce qui affectait l'économie et l'équité sociale et provoquait des émissions de CO₂ supplémentaires. Le Secrétaire général a conclu en exhortant les représentants à utiliser les solutions déjà disponibles pour atteindre l'objectif de neutralité carbone au plus tard en 2050.

18. M. Gerhard Müller, Président du Comité international de l'inspection technique automobile (CITA), a souligné l'importance du contrôle de la conformité des véhicules pendant leur durée de vie, quel que soit leur type, pour garantir que leur performance environnementale reste élevée. Le contrôle technique périodique était l'un des instruments les plus efficaces pour garantir cette conformité. Les agents effectuant ces contrôles collectaient à intervalles réguliers des données sur la consommation réelle des véhicules. Ces données étaient particulièrement précieuses, car la consommation réelle de carburant était beaucoup plus élevée que ce qu'indiquaient les valeurs officielles déterminées lors d'un cycle d'essai, en particulier dans le cas des véhicules hybrides. Cette évaluation s'appliquait également aux véhicules électriques, car les batteries vieillissaient assez rapidement, ce qui réduisait leur autonomie et leur efficacité. Ces activités contribuaient à donner une image plus réaliste de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre des véhicules. Toutefois, les agents chargés de l'inspection des véhicules devaient avoir accès à des données pertinentes sur les véhicules. Ce n'était qu'avec ces données originales, combinées à des essais supplémentaires, que l'état d'un véhicule pouvait être évalué de manière significative. M. Müller a conclu en appelant les organismes de réglementation à imposer aux industriels du secteur automobile des dispositions contraignantes pour permettre aux agents effectuant l'inspection des véhicules d'accéder librement aux données relatives à la sécurité et aux émissions.

Interventions programmées à haut niveau de la part de membres et de partenaires

19. M. Dmitry Zverev, Secrétaire d'État et Vice-Ministre des transports de la Fédération de Russie, a commencé par rappeler que la Fédération de Russie était membre de 33 conventions relatives aux transports et a salué les efforts déployés par les pays membres de la CEE et par le secrétariat de celle-ci pour trouver des stratégies équilibrées en matière de développement des transports dans la région. La Fédération de Russie poursuivait ses travaux dans le secteur des transports, y compris toutes les obligations relatives au développement des infrastructures, à l'accessibilité des transports pour les passagers et au transport de marchandises. En 2022, la Fédération de Russie avait construit 415 kms de nouvelles lignes ferroviaires. Elle avait également commencé à travailler sur un système gouvernemental de documents électroniques pour le transport routier et sur des innovations numériques pour le transport de marchandises. Le Vice-Ministre a souligné que la Fédération de Russie accordait une grande importance aux incidences du secteur des transports sur l'environnement et la santé humaine et qu'elle introduisait des technologies modernes ainsi que des carburants et sources d'énergie de substitution. Par exemple, la Fédération de Russie gérait un programme de location de véhicules électriques et de véhicules fonctionnant au gaz naturel, et étudiait l'utilisation de l'hydrogène comme carburant. Tous les efforts déployés par la communauté internationale seraient vains si cette question n'était pas abordée de manière rationnelle. Afin d'accélérer l'expansion des infrastructures, d'améliorer la logistique et de réduire les incidences négatives sur l'environnement, il était nécessaire de s'assurer que les services logistiques et d'infrastructure existaient et étaient au même niveau que les services européens. Le Vice-Ministre a souligné que, suite au refus du Centre commun de recherche (CCR) de fournir des services à la Fédération de Russie, des centres de certification des équipements étaient nécessaires pour la pleine mise en œuvre des accords européens sur l'exploitation des infrastructures de transport international dans les pays non membres de l'UE. Il serait utile de créer des centres de réglementation douanière conformément au système TIR et des centres de développement de l'homologation des technologies novatrices visant à stimuler les transports respectueux de l'environnement. La Fédération de Russie rejetait la condamnation de la supposée violation de la Charte des Nations Unies par agression en Ukraine. La Fédération de Russie n'avait fait que protéger la population russophone du Donbass et avait agi conformément à la Charte des Nations Unies. Le Vice-Ministre a conclu son intervention en déclarant que la Fédération de Russie soutenait le Comité, qui constituait une instance fondamentale d'élaboration de méthodes et de solutions communes dans le domaine des transports.

20. M. Siarhei Dubina, Vice-Ministre biélorussien des transports et des communications, a commencé son intervention en saluant le rôle et la contribution uniques du Comité, qui constituait une instance de l'ONU de niveau mondial et qui était une source de normes et de règles internationales coordonnées pour les transports intérieurs. Les politiques du Bélarus visaient à atteindre les objectifs de développement durable et les objectifs de l'Accord de Paris, ainsi qu'à réduire les incidences négatives sur l'environnement et à développer la mobilité durable. Certains facteurs entravaient les progrès, notamment la fermeture par la Pologne de plusieurs points de franchissement des frontières ou la suspension par la Lituanie de certaines liaisons ferroviaires avec le Bélarus. Les longues files d'attente de véhicules aux frontières de l'UE entraînaient des répercussions négatives sur l'environnement et ralentissaient le transport de marchandises essentielles. La sécurité des transports posait problème, car le CCR ne remplissait pas ses fonctions en ce qui concernait le Bélarus et les fabricants refusaient de livrer les puces pour les cartes des tachygraphes numériques. Il a souligné que cela entravait les tentatives du Bélarus d'intégrer largement les tachygraphes intelligents et obérait les efforts internationaux dans ce domaine. Le Vice-Ministre a appelé à trouver d'urgence une solution et à prendre des mesures pour assurer un service et une livraison ininterrompus à toutes les Parties à l'AETR, sans exception. Il a déclaré qu'en raison de cette situation, il était urgent de créer une solution de rechange au CCR pour son activité au-delà des frontières de l'UE afin d'assurer la sécurité routière. Le Vice-Ministre a conclu son intervention en appelant les États membres à engager le dialogue et à unir leurs efforts pour assurer un développement durable des transports et de la mobilité dans toute la région de la CEE.

21. M. Javad Hedayati Nikkhan, Directeur général du Département du transit et du transport international d'Iran, s'exprimant au nom de M. Amani Tehrani, Vice-Ministre iranien des routes et du développement urbain, a souligné que la mobilité et l'accessibilité des systèmes de transport jouaient un rôle crucial dans le monde pour l'économie et la qualité de vie des populations. Cependant, le secteur des transports restait l'un des plus grands défis environnementaux. Une réduction drastique de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre des carburants et une accélération de la transition à des véhicules à faible émission de carbone faisaient partie des solutions qui permettraient de réduire considérablement les émissions et qui pourraient être mises en œuvre à des coûts relativement bas. Les technologies nouvelles étaient essentielles pour lutter contre les changements climatiques, mais il convenait de veiller à ce qu'elles profitent à tous, y compris aux pays les plus pauvres. Le Directeur général a souligné que des investissements importants seraient nécessaires pour assurer la résilience climatique des infrastructures de transport et a appelé de ses vœux une accélération du déploiement des solutions existantes, notamment les véhicules à émission de carbone faible ou nulle. Les gouvernements et les organismes internationaux devaient mettre en place des réglementations, des mesures et des incitations afin d'accélérer le développement et le déploiement de nouvelles technologies de transport et d'éliminer progressivement les options utilisant des combustibles fossiles. L'Iran travaillait sur des systèmes de transport en commun à faible émission de carbone et sur des sources d'énergie durables telles que le solaire et l'éolien. Le Directeur général a appelé au partage des connaissances et au transfert de technologies pour lutter contre les changements climatiques et permettre aux pays en développement de le faire. Il a conclu son intervention en reconnaissant le rôle crucial de l'ONU dans ce domaine.

Autres interventions de haut niveau prévues de la part de membres et de partenaires

- M. Kenji Sato, Directeur de la Division de la planification de la politique internationale du Bureau du transport routier du Ministère de l'aménagement du territoire, des infrastructures, du transport et du tourisme du Japon ;
- M. Richard Damm, Président du Kraftfahrt Bundesamt (Agence fédérale de l'automobile), Allemagne ;
- M. Christoph Nolte, Vice-Président exécutif de Dekra SE.

VI. Table ronde III : Un pari que nous ne pouvons pas nous permettre de perdre : défis et opportunités au niveau du soutien financier et réglementaire international à l'action climatique

22. La table ronde III était animée par M^{me} Els De Wit, Présidente du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) du Comité des transports intérieurs.

23. S. E. M. Anthony Derjacques, Ministre des transports des Seychelles, a souligné à quel point le thème de la quatre-vingt-cinquième session du Comité correspondait aux objectifs des Seychelles. La majorité de la population des Seychelles vivant sur des terres situées à moins de 5 mètres au-dessus du niveau de la mer, les effets des changements climatiques tels que l'élévation du niveau de la mer, les tempêtes et la destruction des côtes constituaient une menace existentielle pour les Seychelles, qui avaient besoin d'une aide internationale concertée. Les Seychelles s'efforçaient de transformer le secteur énergétique du pays en un secteur à faible émission de carbone, tout en maintenant un équilibre durable entre le développement économique et le respect de l'environnement. Toutefois, les mesures accessibles à un petit État insulaire en développement étaient limitées. Les Seychelles avaient une faible part dans la concentration mondiale de gaz à effet de serre, mais le pays était pourtant le plus vulnérable aux effets dévastateurs des changements climatiques. Avec l'aide du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), le Ministère des transports avait lancé son premier projet de mobilité électrique, qui se concentrait sur le développement de la mobilité verte par la mise en place de cadres politiques et législatifs appropriés et qui

soutiendrait également la conversion de la flotte du système national de transport public en bus électriques. Le Ministère poursuivait l'évaluation des énergies renouvelables afin de réduire la dépendance du pays à l'égard des combustibles fossiles. Plus de 21 MW d'énergie renouvelable avaient déjà été installés dans l'archipel.

24. S. E. M. Jérôme Bonnafont, Représentant permanent de la France auprès de l'ONU à Genève, a félicité la CEE pour ses travaux et activités en matière de lutte contre les changements climatiques, avant d'évoquer les multiples crises que traversait le monde. En premier lieu, la crise sanitaire, en raison de laquelle le secteur des transports était confronté à des défis sans précédent. En second lieu, les conséquences de l'invasion inacceptable de l'Ukraine par la Fédération de Russie, qui nécessiterait la reconstruction des villes et des réseaux du secteur de l'énergie, qui avaient été systématiquement ciblés et détruits. En troisième lieu venaient les changements climatiques. La décarbonation du secteur des transports était une nécessité cruciale et des mesures de limitation des émissions et d'amélioration de l'efficacité énergétique devaient être proposées. La France était très active dans le développement de moyens de transport collectifs et des transports dits « doux ». À long terme, l'utilisation de transports à faible émission de carbone et de transports multimodaux devait aussi être encouragée. Il était important de recenser les sources potentielles de financement, notamment les fonds privés ou les partenariats public-privé. L'amélioration de la résilience des infrastructures de transport passait par la coopération internationale, l'innovation et le partage des connaissances, et par la prise en compte des différentes capacités financières des pays en développement et des pays développés, ainsi que des différents niveaux de vulnérabilité des pays.

25. S. E. M^{me} Yevhenia Filipenko, Représentante permanente de l'Ukraine auprès de l'ONU, a souligné que si le secteur des transports intérieurs devait se joindre à la lutte mondiale contre les changements climatiques, la région de la CEE et le monde entier étaient également confrontés à la menace de l'invasion en cours de l'Ukraine par la Fédération de Russie, qui avait endommagé jusqu'à 30 % de l'infrastructure de transport en Ukraine. Le blocage des ports ukrainiens de la mer Noire par la Fédération de Russie avait gravement affecté la capacité de l'Ukraine à exporter des produits agricoles, ce qui avait contribué à l'insécurité alimentaire mondiale. L'Ambassadrice a souligné que, malgré toutes ces difficultés, l'Ukraine continuait de reconstruire ses territoires et de rétablir les liaisons de transport avec les villes libérées de l'occupation. Elle a appelé la CEE et ses États membres à poursuivre et intensifier leurs efforts pour soutenir les projets de redressement de l'Ukraine, en particulier dans le secteur des transports. Elle a souligné la violation continue du droit international par la Fédération de Russie et a donné des précisions sur l'attribution par la Fédération de Russie de codes régionaux d'immatriculation des véhicules aux régions ukrainiennes temporairement occupées par la Fédération de Russie. Elle a rappelé que des mesures identiques avaient déjà été prises par la Fédération de Russie en mars 2014 et a qualifié ces actions de violations de la souveraineté et de l'intégrité territoriale de l'Ukraine à l'intérieur de ses frontières internationalement reconnues. Elle a exhorté la CEE et ses États membres à prendre les mesures nécessaires pour garantir la non-reconnaissance des plaques d'immatriculation des véhicules russes. Elle a conclu son discours en soulignant que si ces violations n'étaient pas traitées et que le respect du droit international et de nos normes et principes communs n'était pas rétabli, les efforts déployés, y compris au sein du Comité, pour mobiliser le secteur des transports afin de relever les défis mondiaux resteraient vains.

26. M. Kris Peeters, Vice-Président de la Banque européenne d'investissement (BEI), a souligné que, compte tenu de la menace existentielle que représentaient les changements climatiques, la BEI ne soutenait plus les projets liés aux combustibles fossiles et s'était fixé pour objectif de consacrer 50 % de ses investissements aux mesures climatiques et à la durabilité d'ici à 2025. En 2022, cet objectif avait déjà été dépassé, puisque 58 % du total des prêts de la BEI avaient été consacrés à des mesures climatiques et à la durabilité environnementale. La BEI avait également adopté une nouvelle politique de prêt dans le secteur des transports, qui donnait la priorité à des systèmes de transport durables, verts, sûrs, accessibles et efficaces. Au cours des dix dernières années, les prêts de la BEI en faveur des transports avaient représenté en moyenne un cinquième de l'ensemble des prêts qu'elle avait consentis. La part des financements consacrés aux mesures climatiques dans ces projets, en particulier pour l'atténuation des changements climatiques, était en augmentation. La BEI avait en outre pour objectif de porter la part des financements destinés à l'adaptation à 15 %

de l'ensemble de ses financements en faveur du climat d'ici à 2025. Le Vice-Président a conclu en soulignant le lien inextricable entre les transports et les changements climatiques et l'importance de travailler ensemble pour promouvoir des systèmes de transport écologiques.

Interventions programmées à haut niveau de la part de membres et de partenaires

- M. Gennady Bessonov, Secrétaire général du Conseil de coordination des transports transsibériens (CCTT) ;
- M. Pranab Kumar Das, Directeur de la conformité et de la facilitation de l'Organisation mondiale des douanes ;
- M. Christian Chavanel, Directeur technique de l'Union internationale des chemins de fer.

27. L'animateur a remercié les orateurs pour leurs interventions et a invité les représentants à faire part de leurs observations.

28. La Fédération de Russie a fait une déclaration en réponse au discours de S. E. M^{me} Yevhenia Filipenko, Représentante permanente de l'Ukraine auprès de l'ONU. La Fédération de Russie a critiqué l'utilisation par l'Ukraine de la table ronde pour présenter des accusations contre la Fédération de Russie et a catégoriquement rejeté les déclarations de l'Ukraine, y compris l'utilisation de plaques d'immatriculation russes sur les territoires qui avaient intégré la Fédération de Russie. La Fédération de Russie a appelé les participants à la session à s'abstenir de faire des déclarations politisées et à ne pas utiliser la plateforme du Comité à d'autres fins que l'organisation d'une discussion et d'une coopération mutuelles.

29. L'Union européenne a demandé à la Fédération de Russie de cesser sa campagne de désinformation dans les enceintes internationales.

30. Les États-Unis d'Amérique ont souligné que la guerre du Gouvernement russe contre l'Ukraine n'avait pas été provoquée et n'était pas justifiée et qu'elle constituait une violation flagrante de l'Article 2 de la Charte des Nations Unies. Les États-Unis ont appelé le Gouvernement russe à cesser immédiatement de recourir à la force contre l'Ukraine et à retirer toutes ses forces militaires du territoire ukrainien, ainsi qu'à s'abstenir de toute nouvelle menace illégale ou de tout recours à la force contre un État membre de l'ONU. Les États-Unis condamnaient les attaques de la Fédération de Russie contre des infrastructures civiles essentielles, qu'il s'agisse d'infrastructures énergétiques ou de transport, et rejetaient la revendication par la Fédération de Russie du droit à la légitime défense individuelle ou collective tel que stipulé par l'Article 51 de la Charte des Nations Unies. Les États-Unis ont exhorté les autres pays à ne pas se contenter d'appeler au respect de la Charte des Nations Unies et à la coopération internationale, mais à la défendre en dénonçant les violations du droit international. Les États-Unis ont souligné qu'ils ne reconnaîtraient jamais aucun territoire que la Fédération de Russie tentait de saisir et d'annexer et ont conclu en réitérant que les États-Unis continueraient à travailler avec leurs alliés et partenaires pour apporter leur soutien à l'Ukraine.

31. Le Royaume-Uni a souligné qu'il continuait à se tenir aux côtés de ses partenaires pour condamner l'invasion de l'Ukraine par la Fédération de Russie et la destruction des infrastructures civiles, y compris les réseaux de transport. Le Royaume-Uni a exhorté la Fédération de Russie à retirer ses forces et à respecter les frontières internationalement reconnues de l'Ukraine.

32. L'animateur a conclu la table ronde III.

VII. Clôture

33. La réunion a été clôturée par les remarques de M^{me} Hannie Meesters, présidente du Comité des transports intérieurs. Le Comité a été informé par la Présidente du nombre de pays ayant demandé à être ajoutés à la liste des pays ayant souscrit à la Déclaration ministérielle « Tirer le meilleur parti des solutions de transport intérieur dans la lutte mondiale contre les changements climatiques ». Le Comité a également été informé que, suite aux demandes de certains États membres de repousser la date limite, la Déclaration resterait ouverte aux pays souhaitant rejoindre la liste des pays y ayant souscrit.

Annexe II

Rapport de la manifestation parallèle de haut niveau du Forum de la sécurité routière du Comité des transports intérieurs

I. Introduction

1. La manifestation parallèle de haut niveau du Forum de la sécurité routière du Comité des transports intérieurs s'est déroulée au Palais des Nations, à Genève, le 21 février 2023 de 13 heures à 13 h 45, en marge de la quatre-vingt-cinquième session annuelle du Comité. La table ronde a été axée sur la capitalisation des réussites et la prise en compte des dynamiques préoccupantes afin d'atteindre les objectifs de la deuxième Décennie d'action.

II. Ouverture

2. M^{me} Julie Abraham, Directrice exécutive de la Direction des transports et du commerce internationaux du Secrétariat aux transports des États-Unis d'Amérique, a animé la manifestation. Elle a souhaité la bienvenue aux participants et donné la parole à S. E. M^{me} Olga Algayerova, Secrétaire exécutive de la Commission économique pour l'Europe.

3. S. E. M^{me} Olga Algayerova, Secrétaire exécutive de la CEE, a ouvert la manifestation parallèle du Forum de la sécurité routière en faisant part au public de trois messages principaux sur la sécurité routière. Premièrement, le bilan empirique était mitigé. Il existait certes des exemples de réussite de pays à revenu faible et moyen qui atteignaient leurs objectifs dans le cadre de la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière, mais une dynamique inquiétante se faisait jour dans les pays qui étaient à la pointe de la promotion de la sécurité routière. Deuxièmement, la communauté mondiale et l'ONU n'avaient jamais été aussi bien placées pour susciter un véritable changement. L'ONU était bien placée pour intensifier son appui grâce aux conventions des Nations Unies sur la sécurité routière dont elle était chargée et aux outils et recommandations techniques nécessaires pour renforcer les systèmes nationaux de sécurité routière des pays. Aujourd'hui, au cours de la deuxième Décennie d'action et avec le soutien du Comité, du plaidoyer de l'Envoyé spécial pour la sécurité routière et du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, une mobilisation et un changement apparaissaient à l'échelle locale, nationale et mondiale. Troisièmement, il restait encore beaucoup à faire et l'heure n'était pas à l'autosatisfaction. La Secrétaire exécutive a conclu son discours en soulignant l'importance du Forum de la sécurité routière du Comité des transports intérieurs, qui offrait une instance permettant de débattre des progrès accomplis, des problèmes qui subsistaient et de la voie à suivre pour faire de la deuxième Décennie d'action un succès et mettre en œuvre son Plan d'action mondial.

4. M. Jean Todt, Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière, a commencé son discours liminaire en soulignant l'importance qu'avait le Forum de la sécurité routière pour montrer que les solutions pour améliorer la sécurité routière contribuaient aussi directement à résoudre les problèmes de transport et à atteindre plusieurs objectifs de développement durable. Le secteur des transports intérieurs pouvait s'attaquer conjointement à la sécurité routière et à la crise des changements climatiques, mais il était nécessaire d'agir rapidement. En mettant en œuvre des normes internationales pour des systèmes de transports intérieurs sûrs et durables dans toute l'Europe et les régions avoisinantes, ainsi qu'aux États-Unis, le Comité pouvait donner l'exemple et obtenir des résultats qui se propageraient bien au-delà de son champ de compétence. En effet, 93 % des décès et des blessures dus aux accidents de la route survenaient encore dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. L'Envoyé spécial a souligné qu'il était nécessaire de changer l'état d'esprit des usagers de la route, des constructeurs de véhicules et des compagnies de transport routier dans ces régions les plus touchées afin d'inverser les tendances et de s'attaquer à la dynamique de l'aggravation de la sécurité routière et de la mauvaise performance

environnementale qui en découlait. Il a conclu en soulignant que le moment était venu de travailler ensemble pour révolutionner les méthodes et rendre la mobilité sûre et durable.

III. Table ronde

5. La modératrice, M^{me} Julie Abraham, a ouvert la table ronde en présentant les intervenants et en soulignant que, malgré la forte réaction et les nombreux progrès réalisés pour atteindre les objectifs de développement durable en matière de sécurité routière en 2020, le monde n'avait pas été à la hauteur collectivement. La pandémie, entre autres, avait encore ralenti les progrès dans la réduction du nombre de tués et, dans certains cas, avait même conduit à une augmentation de ce nombre. M^{me} Abraham a souligné que la table ronde contribuerait à relancer la dynamique et à tracer la voie à suivre pour atteindre les objectifs de la deuxième Décennie d'action.

6. S. E. M. Andreas Carlson, Ministre suédois des infrastructures, a commencé par souligner que, compte tenu du fait que plus de 1,3 million de personnes mouraient chaque année dans la circulation et que les accidents de la route étaient la principale cause de décès chez les enfants et les jeunes, le moment était venu de tenir l'engagement de réduire de moitié le nombre de morts et de blessés dans la circulation au plus tard en 2030. La Suède avait connu une réduction constante du nombre de tués sur les routes grâce à trois facteurs. Premièrement, le système de transport suédois était conçu de manière à prendre en compte l'erreur humaine. Deuxièmement, le système était conçu en étroite collaboration avec les parties prenantes du secteur privé, du monde universitaire et de la société civile. Troisièmement, les constructeurs automobiles collaboraient étroitement avec d'autres parties prenantes pour utiliser la technologie afin de concevoir des véhicules plus sûrs et plus durables. Il convenait de cesser de considérer la sécurité routière comme une question isolée et de reconnaître sa relation avec les objectifs de développement durable. Le Ministre a conclu en saluant l'initiative de lancer le Forum de la sécurité routière du Comité des transports intérieurs et a encouragé toutes les parties prenantes à collaborer et à utiliser cette instance pour faire de la deuxième Décennie d'action un succès.

7. S. E. M. Felix Tapiwa Mhona, Ministre des transports et du développement des infrastructures du Zimbabwe, a souligné que la crise de la sécurité routière était plus aiguë dans les pays en développement, pour des raisons telles que la course au développement économique, l'insuffisance du développement des infrastructures routières et la croissance disproportionnée du nombre de véhicules. En outre, en raison de la pandémie de COVID-19, les ressources destinées au développement des infrastructures de transport avaient dû être utilisées pour d'autres mesures telles que l'appui aux moyens de subsistance. Les effets des changements climatiques devenaient également plus évidents et, bien que des mesures d'adaptation et d'atténuation aient été incluses dans les politiques nationales du Zimbabwe, ils demeuraient un défi qui nécessitait une action corrective conjointe de la part de la communauté internationale. Le Ministre a appelé à la levée des sanctions imposées au Zimbabwe, car elles compromettaient les efforts du pays pour atteindre les objectifs de sécurité routière et les objectifs de développement durable. Il a souligné que le Zimbabwe avait récemment entrepris un examen des performances en matière de sécurité routière et qu'il actualisait le cadre réglementaire pour y inclure les recommandations internationales et régionales sur la gestion de la sécurité routière. Le Ministre a souligné que les accidents de la route étaient évitables et a appelé la communauté internationale à agir.

8. M. Nanda Srinivasan, Administrateur associé pour la recherche et le développement de programmes de la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) des États-Unis d'Amérique, a commencé ses remarques en soulignant qu'un objectif urgent était de prévenir les accidents de la route à l'échelle mondiale. Malgré la réduction de la circulation automobile qui s'était produite parallèlement à la pandémie, les États-Unis avaient connu une augmentation du nombre de tués sur les routes en 2020 et 2021. En conséquence, les États-Unis avaient lancé la stratégie nationale de sécurité routière (NRSS), qui fixait un objectif à long terme de zéro décès, adoptait une démarche de sûreté systémique et recensait les mesures prioritaires et les changements notables à apporter aux pratiques existantes. Les objectifs de la NRSS étaient de renforcer la sécurité des usagers grâce à des routes, des véhicules et des vitesses plus sûrs et à des soins en cas d'accident. L'Administrateur associé

a souligné que la sécurité routière nécessitait une stratégie globale et qu'une collaboration était nécessaire à tous les niveaux du Gouvernement et du peuple américains afin d'évoluer vers une culture dans laquelle les décès sur les routes seraient évitables et inacceptables. Il a conclu son discours en soulignant que la NHTSA comptait bien poursuivre les travaux et la collaboration sur ces questions avec l'ONU, en particulier avec le WP.1 et le WP.29 du Comité.

9. S. E. M. Young Tae Kim, Secrétaire général du Forum international des transports (FIT), a commencé son discours en exprimant la gratitude du FIT pour les activités menées par l'ONU en vue de sauver des vies et de sensibiliser les esprits grâce aux Décennies d'action pour la sécurité routière. La première Décennie avait permis de sensibiliser à la crise de la sécurité routière et d'entamer les activités pour mettre en place les stratégies et le cadre institutionnel nécessaires. La deuxième Décennie serait cruciale, et le Plan mondial pour la sécurité routière à l'horizon 2030 constituait un excellent outil. Il n'était possible d'inverser les tendances en matière de sécurité routière que si les politiques étaient guidées, plutôt que par des idées préconçues, par des données et des preuves et par une stratégie de sûreté systémique, au cœur de laquelle se trouvait la gestion de la vitesse. Le Secrétaire général a souligné l'augmentation du nombre de tués et de blessés graves parmi les motocyclistes dans de nombreux pays en raison de l'accroissement de l'usage des motocycles et a insisté sur la nécessité de coopérer pour améliorer la politique de sécurité dans ce domaine au cours de la deuxième Décennie. Il a conclu ses remarques en soulignant que l'inversion des tendances était éminemment réalisable grâce à des mesures systématiques fondées sur des données et des preuves et a exhorté tous les pays à adopter une stratégie de sûreté systémique et à l'adapter à leurs contextes nationaux.

IV. Observations finales

10. La modératrice, M^{me} Julie Abraham, a remercié les intervenants pour leurs remarques et a conclu la manifestation parallèle en soulignant que, pour progresser régulièrement au cours de la deuxième Décennie d'action, il convenait de redoubler d'efforts et agir de manière intelligente. Elle a souligné qu'à mesure que les problèmes évoluaient, il était nécessaire d'adapter les politiques. Il fallait communiquer clairement, collecter des données de manière cohérente, faire part des recherches, des expériences, des analyses, partager les données et tirer les leçons des efforts, des échecs et des réussites. Le Forum de la sécurité routière du Comité des transports intérieurs permettrait de présenter les enseignements et les réalisations au reste du monde, et servirait aussi d'instance de collaboration dont le domaine de compétence correspondait à celle de la stratégie de sûreté systémique qui sous-tendait la Vision zéro. Il pouvait en outre offrir des possibilités d'échanges non seulement entre les dirigeants politiques, mais aussi entre les experts techniques. M^{me} Abraham a conclu en soulignant que, comme l'avaient montré les expériences des deux années précédentes, personne n'avait toutes les réponses, et chaque pays devait chercher sa propre combinaison de réponses. Le Forum de la sécurité routière, aidé par les groupes de travail du Comité des transports intérieurs, aiderait à les trouver.

Annexe III

Rapport de la manifestation parallèle « Renforcer la connectivité et accélérer la transition vers des systèmes de transport résilients au climat et à faible émission de carbone dans les pays en développement enclavés »

(Salle XIX, Palais des Nations, Genève, 22 février 2023)

I. Introduction

1. La manifestation parallèle a eu lieu au Palais des Nations, à Genève, le 22 février 2023 de 13 h 15 à 14 h 45, en marge de la quatre-vingt-cinquième session annuelle du Comité des transports intérieurs. Elle était organisée conjointement par la Mission permanente du Turkménistan auprès de l'Office des Nations Unies à Genève et par la Commission économique pour l'Europe (CEE). Les participants ont débattu de l'importance de la connectivité des transports et de l'adaptation aux changements climatiques et de l'atténuation de leurs effets dans les pays en développement sans littoral (PDSL).

II. Ouverture

2. S. E. M. Atageldi Haljanov, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire et Représentant permanent du Turkménistan, qui a animé la manifestation, a souhaité la bienvenue aux orateurs et aux participants. Il a présenté chacun des intervenants puis a prononcé son discours d'ouverture. Il était important d'investir dans les infrastructures de transport, car la transition à un faible taux d'émission de carbone était plus coûteuse que dans d'autres secteurs, et les systèmes de transport manquaient de maturité. L'Ambassadeur a salué les débats sur la durabilité des transports dans les pays en développement sans littoral qui avaient eu lieu à Achgabat et à Beijing, et a souligné l'importance de la conférence mondiale sur les transports durables, qui avait appelé à répondre aux besoins des pays en situation particulière en développant des systèmes et des infrastructures de transport durables. Il a également souligné la nécessité de coordonner étroitement les politiques en matière de transports, d'environnement et de santé.

3. S. E. M^{me} Olga Algayerova, Secrétaire exécutive de la CEE, s'est jointe à S. E. M. Atageldi Haljanov pour souhaiter la bienvenue aux intervenants et aux participants à la manifestation parallèle. Elle a énuméré les difficultés auxquelles les pays en développement sans littoral avaient été exposés en raison de la pandémie de COVID-19, en plus des vulnérabilités préexistantes auxquelles ces pays étaient déjà confrontés. À cet égard, elle a souligné l'importance des instruments juridiques internationaux pour renforcer et accroître la connectivité des transports, notamment le système eTIR, et d'autres initiatives telles que le développement d'indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables (SITCIN). La Secrétaire exécutive a en outre souligné la contribution cruciale du secteur des transports intérieurs à la lutte contre les changements climatiques et a insisté sur la nécessité de décarboner les transports et d'améliorer leur résilience, non seulement dans le contexte d'urgences sanitaires telles que la pandémie de COVID-19, mais aussi dans celui des changements climatiques et d'autres catastrophes naturelles.

III. Table ronde

4. La table ronde a été animée par S. E. M. Atageldi Haljanov.
5. Des déclarations ont été faites par :
 - S. E. M. Razzaq Ojaimi, Ministre des transports de la République d'Iraq ;

- S. E. M. Umberto de Pretto, Secrétaire général de l'Union internationale des transports routiers (IRU) ;
- S. E. M^{me} Rabab Fatima, Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement (UN-OHRLLS) ;
- M. Ersin Esen, Responsable de programme et Coordonnateur par intérim du sous-programme sur les changements climatiques pour la région Europe du bureau Europe du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE).

6. S. E. M. Razzaq Ojaimi a évoqué l'importance de l'adaptation aux changements climatiques. Il a souligné que certaines communautés pourraient devoir s'installer dans de nouveaux environnements, car l'adaptation n'était pas toujours possible, par exemple dans certains États insulaires menacés par l'élévation du niveau de la mer. Il a souligné que le Gouvernement de la République d'Iraq s'efforçait de renforcer la résilience de l'économie et a insisté sur l'importance des ressources financières et des investissements régionaux pour élargir la portée des technologies soutenant les mesures d'adaptation. À cet égard, il a appelé les pays développés à respecter les engagements qu'ils avaient pris dans le cadre de l'Accord de Paris et a insisté sur l'importance du financement international de la lutte contre les changements climatiques.

7. S. E. M. Umberto de Pretto a souligné l'importance d'une réaction et d'une coordination rapides et efficaces dans tous les secteurs en cas de crise mondiale telle que la pandémie de COVID-19 et a insisté sur le rôle que l'ONU et ses instruments pouvaient jouer à cet égard en prenant l'exemple du passage des frontières et des systèmes eTIR et eCMR. Il a évoqué la transition à des transports à faible émission de carbone et les différentes réactions en fonction de la région et des ressources disponibles. En utilisant l'exemple des écocamions, il a expliqué la vision de l'IRU pour un transport à faible émission de carbone à l'horizon 2050 et a souligné l'importance de la formation des conducteurs pour rendre le transport à la fois plus efficace et plus sûr. Il a souligné la valeur des conventions internationales telles que la Convention TIR et a déclaré que si les pays en développement sans littoral voulaient améliorer leur connectivité commerciale et devenir des pays reliés par voies terrestres, la mise en œuvre des instruments internationaux disponibles était vitale.

8. S. E. M^{me} Rabab Fatima s'est jointe à la discussion grâce à un message vidéo préenregistré. Elle a indiqué que les contraintes de connectivité en matière de transport constituaient la principale cause des difficultés économiques et sociales des pays en développement enclavés. Elle a affirmé qu'il était important d'adopter une démarche multipartite impliquant les gouvernements, le secteur privé, les partenaires du développement et les organisations internationales. Elle a indiqué trois solutions potentielles qui, cumulées, pouvaient atténuer les contraintes obérant la connectivité. En premier lieu, une collaboration étroite avec les partenaires régionaux, en particulier les pays de transit, pour améliorer l'accès aux réseaux commerciaux mondiaux et aux chaînes de valeur ; en second lieu, une planification prudente et un appui international aux dépenses d'investissement ; en troisième et dernier lieu, l'établissement d'un lien entre la viabilité de la dette et l'appui au financement de la lutte contre les changements climatiques et à la connectivité des transports au moyen d'accords sur mesure. Elle a souligné que les engagements pris à l'égard des pays en développement sans littoral devaient passer de la parole aux actes et que la collaboration permettrait de réaliser un avenir plus durable et plus inclusif pour tous.

9. M. Ersin Esen a abordé le sujet sous l'angle de l'environnement en évoquant ce qu'il a appelé la triple crise : la crise climatique, la pollution et la perte de diversité. Il a souligné l'importance des infrastructures de transport pour améliorer la connectivité et a mis en évidence le lien étroit entre les types d'infrastructures de transport et les incidences environnementales négatives tels que les émissions de gaz à effet de serre, la perte de biodiversité et la déconnexion des écosystèmes. Il a souligné la possibilité de construire une infrastructure de transport plus durable et plus résiliente et a mis en avant des exemples de bonnes pratiques prenant en compte l'aménagement du territoire de manière à réduire les menaces pesant sur les systèmes d'infrastructure, les ressources biologiques et les perspectives socioéconomiques. Il a insisté sur le fait que les préoccupations environnementales devaient être intégrées dans le secteur des transports et a souligné

l'engagement du PNUE à travailler avec les partenaires internationaux pour accélérer ces actions et atteindre ces objectifs.

IV. Interventions

10. Après la conclusion de la table ronde, S. E. M. Atageldi Haljanov a invité les participants à faire part de leurs réflexions et leurs expériences. Des interventions ont été faites par le Kazakhstan, la Fédération de Russie, la Chine, l'Azerbaïdjan, le Bélarus, la France, le Tadjikistan et le Kirghizistan.

11. Le Kazakhstan a fait part de son expérience en matière de transformation de l'enclavement en liaison terrestre en concluant des accords intergouvernementaux avec plus de 40 pays d'Europe et d'Asie et en adhérant à 11 conventions internationales. La Fédération de Russie a décrit les activités qu'elle déployait pour améliorer la connectivité des transports dans la région eurasiennne, notamment au moyen du projet Eurasian Agroexpress. La Chine a déclaré qu'elle se réjouissait des efforts déployés par toutes les parties prenantes. L'Azerbaïdjan a souligné l'importance des partenariats public-privé et de la coopération entre pays voisins et a demandé des exemples de bonnes pratiques. Le Bélarus a souligné l'effet que les changements politiques pouvaient avoir sur les infrastructures de transport et la collaboration et a insisté sur la nécessité de renforcer la résilience des transports et la décarbonation. La France a souligné la nécessité de la collaboration entre les pays ainsi que des partenariats public-privé et de trouver de nouveaux mécanismes pour lutter conjointement contre les changements climatiques. Le Tadjikistan a souligné les incidences économiques négatives de la COVID-19 sur les pays enclavés et a informé les participants des plans du Gouvernement tadjik visant à améliorer la connectivité des transports ainsi que l'atténuation des changements climatiques et l'adaptation à ces changements. Le Kirghizistan a également fait part de ses réalisations dans le secteur des transports et a souligné l'importance de la décarbonation des transports.

V. Remarques finales

12. La manifestation s'est achevée par de brèves remarques finales des orateurs, à l'exception de S. E. M. Razzaq Ojaimi, qui avait dû partir plus tôt, ainsi que de S. E. M^{me} Olga Algayerova et S. E. M. Atageldi Haljanov.

Annexe IV

[Anglais seulement]

Report of the side event on "Electric Vehicle Charging Infrastructure"

(Salle XXIV, Palais des Nations, Geneva and online, 22 February 2023)

I. Introduction

1. On Wednesday 22 February 2023 a side event took place entitled “What are the Infrastructure Barriers to Mass Electric Vehicle Adoption?”.
2. With transport making up 22 % of all energy-related greenhouse gas emissions, it is a crucial sector to decarbonize in order to meet the Paris agreement and limit temperature rises to 1.5°C. Electrification of vehicle fleets is, along with modal shift to less polluting modes, an important tool to align transport with a climate neutral future where the Sustainable Development Goals are achieved. The side event therefore heard from experts on data collection, plug design, communications protocols and grid balancing factors that would enable mass adoption of electric vehicles, with a focus on passenger vehicles.
3. The side event followed on from discussions in September 2022 at the Working Party on transport Trends and Economics (WP.5), which held a workshop on electrification of mobility : challenges and opportunities for transport, energy and spatial planning¹, and tried to answer some of the questions in the ITC formal document entitled “Taking Stock of new Trends Towards Electric Vehicle Charging Infrastructure” (ECE/TRANS/2023/23).
4. The side event took place in a hybrid format and was moderated by Ms Els de Wit, Chair of WP.5. In addition to the moderator : the panellists were :
 - John Wilkins, Chair, UNECE Working Party on Transport Statistics ; Deputy Director, Travel and Environment Data and Statistics ; Department for Transport, United Kingdom.
 - Philippe Vangeel, Secretary-General, European Association for Electromobility (AVERE).
 - Alex Schroeder, Chief Technology Officer, Joint Office of Energy and Transportation, United States of America.
 - Jacques Warichet, Power systems transformation analyst, International Energy Agency (IEA).
 - Saki Gerassis, Policy and Data Officer ; DG MOVE, European Commission.
 - Duncan Kay, Vice-Chair, UNECE Working Party on Pollution and Energy ; Head of Vehicle Engineering ; Department for Transport, United Kingdom.
5. The event was designed to be interactive and informative ; as such, no PowerPoint presentations were made and instead the event flowed from questions from the moderator to the panellists, and between the panellists and the audience.
6. The discussion started with Mr Wilkins describing the UK’s approach to data collection, and how their work on producing statistics had fed into national policy debates on electric vehicle adoption. Within this, exploring different indicators of how to measure infrastructure coverage was an ongoing conversation between statisticians, policy makers and the media. He noted that recently produced infrastructure statistics in a geospatial format

¹ <https://unece.org/info/Transport/Transport-Trends-and-Economics/events/369914>.

had been combined with tourism data, to highlight areas of the country where chargers may need to be added in the future to facilitate holidays and day trips.

7. The conversation continued with Mr Vangeel describing AVERE's views on harmonisation of communications protocols between electric vehicles and the charging networks. He emphasized that interoperability and seamless communications protocols can maximise fast and safe charging, and there may be scope for harmonization of these in the future. He nevertheless underlined the challenge to deal with harmonization of already deployed recharging infrastructure. In addition, while the focus of data collection has been on the public charging side, there is very little private (*home and office) data on charging infrastructure and this needs to be addressed.

8. After this Mr Schroeder described recent legislation in the United States as part of the Inflation Reduction Act, which specifies new standards for infrastructure. These standards have been designed with a customer-first perspective, enabling cross-state charging regardless of the vehicle type, that is reliable and affordable. Their focus is on so-called "level 2" fast chargers that can be used at the side of the road without a significant stop.

9. Mr Warichet of the IEA gave details of their recent publication "Grid Integration of Electric Vehicles : A Manual for Policymakers". The manual makes key recommendations around four main topics, namely :

- Prepare institutions for the electric mobility transition
- Assess power system impacts
- Deploy measures for grid integration
- Improve planning practices.

10. He highlighted that from a global perspective, additional electricity demand from electric vehicles is not expected to drastically alter the power generation sector. Following a remark from the audience, he added that the situation might look different at local levels, with some grids potentially being over used.

11. Mr Gerassis of DG-MOVE described the European Commission's forthcoming Alternative Fuels Infrastructure Regulation, and in particular highlighted the plans in the regulation for mandated data collection, standards in charging speeds, and the development of national policy frameworks to roll out sufficient grid infrastructure.

12. Mr Kay discussed the possible role of WP.29 and its subsidiary bodies in providing a regulatory platform to potentially discuss harmonization of both plug designs and communications protocols. This is considered important not only for ECE countries in the present, but on a global basis particularly when thinking about second-hand export markets in low- and middle-income countries.

13. During questions, attendees brought up specificities surrounding charging of heavy goods vehicles, the point that electrification would not solve all issues with private mobility and so better walking, cycling and public transport were needed, and how data can be used effectively to plan future infrastructure. The panel agreed that :

- For consumers to use the network confidently, real-time pricing information, for example through a smartphone app, can be a gamechanger.
- In addition to charging infrastructure data, electricity consumption data of charging points should be a priority for good policy decisions regarding grid integration and emissions impacts of electric vehicles².
- It is not just the availability of data around charging that is important, but its quality and granularity. Location data, type of connector information and the number of points at each station can help users to seamlessly plan charging stops.

² The UNECE secretariat reminded of a workshop on "Real-Time Upstream Emissions of Electric Vehicles During Recharge", held on-line in May 2021 ; <https://unece.org/sustainable-energy/events/online-workshop-real-time-upstream-emissions-electric-vehicles-during>.

14. As follow-up items, the moderator highlighted the following :
- WP.6 will explore harmonised definitions for public charging infrastructure in 2023, with data collection possibly considered in the future.
 - WP.5 has already agreed to establish a steady workflow on passenger EVs and its charging infrastructure, for example, and as part of its cluster on transport security will also investigate cyber security threats relating to vehicle charging systems. Moreover, WP.5 decided to designate its recurrent Transport Trends and Economics 2022–2023 publication on general trends and developments surrounding EVs and their charging infrastructure.
 - WP.29 was requested by the Inland Transport Committee to consider the need for a dedicated workflow on harmonization of technical standards, both software and hardware related to EVs and recharging infrastructure.
15. Given the role of ITC in combatting climate change highlighted during the 85th session, it was agreed that side events such as this can be a valuable tool in both attracting the right policy makers and providing a forum where informal exchange of experiences can take place.
16. The event was attended by 35 participants in the room and 45 participants online, excluding the secretariat. Gender balance was approximately one third female, two thirds male participants.

Annexe V

[Anglais et russe seulement]

Statements delivered during the eighty-fifth Annual Session of the Inland Transport Committee for inclusion in the ITC report

I. Agenda item 2

A. Statement from the Russian Federation

The representative of the Russian Federation requested the floor and made the following statement in relation to the Ministerial Declaration “Harnessing the full potential of inland transport solutions in the global fight against climate change” : “Distinguished Chair, we note the important role of the ITC in implementing technological and decisions and also particularly looking at the issue of climate issues. And in this regard, we would like to note that for Russia we do not intent to hinder the adoption of the Ministerial Declaration and we participated in that actively but unfortunately not all of our comments were taken into account. In particular this concerns the preambular paragraphs pp. 2 and pp. 24 with the reference to the UN Charter which do not have any relation to the mandate of the ITC. We are disappointed that the coordinators of the negotiating process did not have the strength to propose sections that were suitable for everybody and also because of the indivisible nature of the UN Charter as a key element of the international legal system. So the selective quoting of the provisions of the UN Charter which is not linked to the Ministerial Declaration devalues the status of the Charter and in this regard the Russian Federation cannot support the approval of the Ministerial Declaration. We would ask the secretariat to reflect this position in the outcome document of the Committee and to take note of this. Thank you very much.”

B. Statement from Belarus

“С сожалением отмечаем политизацию деятельности Комитета по внутреннему транспорту со стороны отдельных государств-членов.

Беларусь такой подход не разделяет и не приемлет.

Включение в текст Министерской декларации не относящихся к мандату Комитета посылов подрывает ценность его работы. Мы все являемся свидетелями того, насколько политизация негативного сказалась и продолжает сказываться на потенциале ЕЭК ООН как глобального кладезя международных стандартов и правил в транспортной сфере.

Призываем государства-члены ЕЭК ООН сосредоточиться на мандате Комитета и сугубо профессиональном сотрудничестве для обеспечения устойчивой мобильности в регионе, его транспортной связанности, безопасности и экологичности транспорта.”

II. Agenda item 7(c)(ii)

Statement from the secretariat

The Director of the ECE Sustainable Transport Division made the following statement : “Thank you, Chair, distinguished delegates. Regarding this proposal by Ukraine, the secretariat would like to make a declaration that “the measures taken by the secretariat to respond to the negative impact of the Russian aggression against the Ukraine to the regional connectivity” was not included in the document ECE/TRANS/2023/18³. The secretariat

³ See Appendix to this Annex.

made a clarification at the meeting, and I would like to include the declaration of the secretariat in the meeting report.”

Statement from the United States of America

A representative of the United States made the following statement in response : “I think one way that we can probably all look at this decision is that this is the member States’ interpretation of the contents of that report. So, while we appreciate the secretariat’s opinion, this decision is saying that regardless of what the intent was at the time that this is the effect of what the secretariat did. Thank you”.

Statement from the Russian Federation

A representative of the Russian Federation made the following statement : “The Russian Federation would like to make a statement on the outcome of the vote we’ve just had. The Russian Federation is disappointed with the results of the vote taken. We have consistently objected to the politicization of ITC work because this has a negative impact on the productivity of the Committee. A lack of willingness to include our position even in the form of a short mention indicates that our opponents are not willing to recognize the existing realities and they are fearful of recognizing the impacts on the economies of countries and the efforts of the UNECE overall. Russia will continue to support the Committee’s work overall. Until cooperation at this forum returns to being useful to us, Russia would like to dissociate itself from the decision just taken. Thank you. And we would ask that our statement be included in the report” (for the full statement, see ECE/TRANS/328/Add.1, Annex V). Belarus expressed its support for the statement by the Russian Federation.

III. Agenda item 7(q)

Statement from Belarus

“We would like to reiterate the position of Belarus regarding the further extension of the Administrative Arrangement and consequently the Memorandum of Understanding between the European Commission Services and UNECE of 2009.

The Memorandum of Understanding assigned the European Commission’s Joint Research Centre the responsibility to perform tasks under the AETR for non-EU Contracting Parties.

This time AETR Contracting Parties could not reach agreement on the further extension of the Memorandum of Understanding because of its groundless intentional violations by the European Commission’s Joint Research Centre.

However, some of the EU Member States at the 117th session of the Working Party on Road Transport made an attempt to extend the Memorandum of Understanding by vote.

We would like to particularly bring to the ITC attention three key points related to the Memorandum of Understanding extension.

First. The Memorandum of Understanding concerns the implementation of the AETR by non-EU Contracting Parties to AETR.

Second. The UNECE secretariat extends the Memorandum of Understanding on behalf of non-EU AETR Contracting Parties.

Third. The extension of the Memorandum of Understanding has been always preceded by the unanimous agreement of the AETR Contracting Parties.

On this basis Belarus does not recognize the legitimacy of the vote or the associated decision by the Working Party on Road Transport.

Since the Memorandum of Understanding concerns particularly non-EU AETR Contracting Parties, Belarus strongly believes that the extension of the Memorandum of Understanding shall meet interests and needs of all the non-EU AETR Contracting Parties and thus shall be based on and be preceded by agreement of all the AETR Contracting Parties as it was confirmed by the long-term practice.

Any decision taken in violation of such an approach undermines the credibility of the UNECE work in transport field.”

Statement from the Russian Federation

“Madam Chairperson, thank you for having given me the floor. Currently, the Russian Federation has been encountering complications with respect to operationalizing the AETR and today, as a result, we cannot fully participate in the AETR system because we cannot meet the requirements fully. This leads to a threat for the safety of road transport and as a result, given the new cards and the work that we are currently doing. At the 30th session of the Group of Experts, there was a decision on stopping participation of our country in this system due to the war in Ukraine. We would ask the secretariat to carry out an assessment of the effect of the sanctions on road transport in Russia and other countries in Central Asia and we would ask for special provisions to be taken for the Russian Federation. We would also like you to please include a provision on the administrative agreement on the extension of the memorandum between the Research Centre JRC under the administrative memorandum to provide a possibility for the contracting parties to be treated in a way that is not discriminatory against any of them at which point we could continue our work. I would also like to inform you about the carrying out of work by the Russian Federation on certifying a centre similar to the JRC in countries and for countries outside of the European Union. So there’s a request for an amendment and with respect to the proposal made by Portugal, the Russian Federation would support the necessity of continuing work on this document at our next Working Group meeting which will be held in the future. Thank you.”

Statement from the European Commission

“The European Commission services do not recognise the statements made by Belarus and the Russian Federation on this topic over the past few days and months. We strongly reject the claims by the Russian Federation and Belarus that the European Commission services are not complying with their obligations under the AETR or the Administrative Arrangement. We reiterate our full commitment to continue participating in the smooth implementation of AETR and to play our part, as has been the case for more than the past decade by providing digital tachograph services to non-EU AETR Contracting Parties, several of which are free-of-charge. The Working Party on Road Transport (SC.1) in October 2022 clearly decided and mandated the Secretariat to sign the tabled Administrative Arrangement.

Due to the expiry of the previous Administrative Arrangement at the end of 2022, the European Commission services are for the moment not in a position to continue providing services to several non-EU parties of the AETR Agreement.

We therefore request that the decision of SC.1 is urgently implemented by the Secretariat.”

Appendice⁴

Incidences de la guerre sur la connectivité régionale

Note du secrétariat

1. Le Comité trouvera dans le présent document, pour information, un bref aperçu de l'une des activités que le secrétariat mène dans le but de contrer les effets négatifs de la guerre sur la connectivité régionale.

2. Comme suite à une demande formulée par le Gouvernement ukrainien et reçue en juillet 2022, qui répertoriait des propositions de domaines de coopération et de projets visant principalement à rétablir les infrastructures de transports intérieurs du pays, le secrétariat a commencé à apporter une assistance technique. Cette activité, financée par le budget du programme ordinaire de coopération technique dans le cadre de plusieurs propositions sectorielles axées sur l'Ukraine et les conséquences plus générales de la guerre dans les pays concernés par les programmes de la CEE, s'intitule « Contribuer au renforcement des capacités de transport ferroviaire et routier de l'Ukraine afin de répondre aux besoins nationaux et internationaux émergents ».

3. L'assistance technique vise principalement à renforcer les capacités de transport ferroviaire et routier permettant de relier l'Ukraine à la Pologne et à la Roumanie pour que les cargaisons en provenance et à destination de l'Ukraine, dont le nombre a brusquement et fortement augmenté, soient traitées de façon plus rapide et plus efficace. Les activités suivantes seront mises en place à cette fin :

a) Répertoire, avec l'aide d'experts nationaux du transport ferroviaire et routier, les infrastructures et le matériel roulant ou les ressources (wagons, coûts de transbordement, personnel qualifié, camions, citernes souples, etc.) nécessaires au renforcement de la capacité opérationnelle de ces modes de transport, en fonction des besoins actuels de la chaîne d'approvisionnement de l'Ukraine (par exemple, l'exportation de céréales et l'importation de carburant) ;

b) Organiser des réunions des amis de la présidence du Groupe de travail des transports routiers (SC.1) et du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) afin d'examiner plus avant les éléments répertoriés et d'établir des plans d'action concrets ou de définir les prochaines étapes à suivre pour réunir ces éléments.

4. Comme suite aux premiers échanges tenus avec les services de l'État, il a été décidé d'accepter également les projets relatifs aux voies navigables et à la facilitation du passage des frontières. En pratique, l'activité consiste à évaluer les obstacles actuels et les possibilités immédiates d'amélioration ou de renforcement du réseau de transports intérieurs ukrainien (routes, chemin de fer, voies navigables, connectivité entre les ports et l'arrière-pays, franchissement des frontières) ainsi que de sa connectivité avec les pays voisins, compte tenu des volumes supplémentaires de marchandises et de voyageurs à gérer du fait des perturbations, voire de la suppression, des transports aériens et maritimes.

5. Une fois que le Gouvernement aura mis la dernière main à la liste des propositions de projets, le secrétariat l'aidera à établir des priorités. Des réunions des amis de la présidence du SC.1, du SC.2 et du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) seront ensuite organisées : ces propositions de projets y seront présentées aux Gouvernements et institutions invités, qui seront priés d'apporter leur assistance et leur contribution.

⁴ Reproduit de [ECE/TRANS/2023/18](#).

Annexe VI

Rapport de la table ronde du Comité des transports intérieurs sur « La connectivité des transports intérieurs et le Programme de développement durable à l'horizon 2030 : défis et perspectives en matière de croissance économique et de développement au niveau mondial »

(Salle XIX, Palais des Nations, Genève, 22 février 2023)

I. Introduction

1. La table ronde a eu lieu le 24 février 2023 de 15 heures à 18 heures et a été ouverte par M. Dmitry Mariyasin, Secrétaire exécutif adjoint de la Commission économique pour l'Europe (CEE). Elle a été organisée pour étudier les multiples crises auxquelles est confronté le secteur des transports intérieurs et pour trouver un moyen durable de surmonter ces difficultés. Elle a offert une instance permettant d'échanger les expériences nationales et internationales concernant l'adaptation des nouveaux modèles d'approvisionnement et a mis en lumière les nombreuses opportunités permettant d'aller de l'avant grâce à l'innovation technologique, l'éducation et les partenariats. À l'invitation du secrétariat de la CEE, la table ronde a été rejointe par un groupe d'enseignants et d'étudiants de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) inscrits au programme « Advanced studies in sustainable resilient value chains » et de l'École de diplomatie et des relations internationales de Genève.

II. Table ronde I : Définir les répercussions des crises consécutives sur l'efficacité du transport international et des chaînes d'approvisionnement – le retour en arrière par rapport à la mondialisation est-il une solution durable ?

2. La table ronde I a été animée par M. Dmitry Mariyasin, Secrétaire exécutif adjoint de la CEE. Les participants ont échangé leurs points de vue sur la manière dont plusieurs crises mondiales consécutives avaient influé sur l'efficacité et le fonctionnement du système de transport international jusqu'à présent et sur la question de savoir si, à moyen et à long terme, cela aurait d'autres répercussions sur la géographie du commerce et entraînerait des conséquences pour le commerce mondial et les chaînes de valeur. Les participants ont également réfléchi à l'importance des instruments mondiaux pour améliorer la résilience des chaînes d'approvisionnement, y compris aux niveaux mondial, régional et sous-régional.

3. Des exposés ont été présentés par :

- M. Jan Hoffmann, Chef du Service de la logistique commerciale de la Division de la technologie et de la logistique de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) ;
- M. Victor Stolzenburg, de la Division de la recherche économique et des statistiques de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) ;
- M^{me} Tatiana Rey-Bellet, Directrice du Service TIR et Transit de l'Union internationale des transports routiers (IRU) ;
- M. Roger Albinyana, Directeur général de l'Institut européen de la Méditerranée (IEMED).

4. Sur la base des données de l'OMC, les orateurs ont conclu que le commerce mondial était resté remarquablement résistant et avait dépassé les attentes car, dans de nombreux cas, les économies fortement touchées par la guerre en Ukraine avaient trouvé d'autres sources d'approvisionnement. Il a été noté que, pour les perspectives à plus long terme, les nouvelles simulations de l'OMC montraient qu'il était important de renforcer le système commercial multilatéral, les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement étant susceptibles d'être les plus durement touchés si la coopération internationale venait à se rompre. Les orateurs ont également reconnu que la hausse des coûts de transport (c'est-à-dire l'augmentation soutenue des taux de fret en conteneurs) avait alimenté l'inflation et les niveaux des prix à la consommation, en particulier pour les produits informatiques, électroniques et optiques, ainsi que pour les meubles et autres produits manufacturés. À cet égard, il a été noté que, pour le secteur du transport routier, les itinéraires de transit précédemment les plus fréquentés ne portaient plus les mêmes volumes de trafic et que la pandémie et la guerre en Ukraine avaient entraîné une pression encore plus forte sur des postes frontières déjà encombrés. Il a été noté que ces effets étaient encore exacerbés par une pénurie accrue de chauffeurs routiers au niveau mondial, avec, selon la région, jusqu'à 18 % des postes de chauffeurs routiers non pourvus en 2021.

5. Dans le même temps, les orateurs ont constaté que les prix des produits fortement touchés par la guerre en Ukraine (tels que le blé, le maïs, l'huile de tournesol et les engrais) avaient augmenté moins que prévu au début de la guerre, les premières simulations de l'OMC indiquant qu'en cas de restrictions en cascade des exportations de denrées alimentaires, les prix du blé auraient pu augmenter de 85 % dans certaines régions à faible revenu, alors que l'augmentation réelle avait été de 17 %. En conclusion, les orateurs ont constaté que le système commercial mondial s'était révélé remarquablement résistant et avait permis aux pays d'adapter avec souplesse leurs schémas d'approvisionnement. Dans le secteur du transport routier, par exemple, cela avait conduit à une diversification des itinéraires qui avait permis, dans certains cas, de gagner jusqu'à 80 % de temps. À cet égard, il a été souligné que la souplesse de l'adaptation des schémas d'approvisionnement nécessitait une démarche véritablement multilatérale et qu'une pression tendant à recentraliser le commerce pouvait avoir un coût élevé pour les économies en termes de revenus et de résilience.

6. En ce qui concernait les étapes futures, les orateurs ont appelé les États membres à prendre des mesures pour réduire davantage les niveaux de congestion aux frontières terrestres, notamment en intensifiant la coordination entre les services concernés et en augmentant les contrôles coordonnés ou conjoints, en déplaçant le dédouanement des frontières vers les gares intérieures, et en encourageant l'utilisation des systèmes eTIR et eCMR afin que les industriels soient prêts à emprunter tout itinéraire de substitution en utilisant les mêmes outils, ce qui se traduirait par des niveaux plus élevés de sécurité et de facilitation du transport.

III. Table ronde II : Améliorer la connectivité des transports locaux et mondiaux grâce à l'innovation technologique, à l'éducation et aux partenariats

7. La table ronde II, qui a été animée par M. Roel Janssens, secrétaire du groupe de travail chargé d'étudier les tendances et l'économie des transports (WP.5), a permis à des représentants de haut niveau du secteur privé et du monde universitaire de partager leurs points de vue sur ce qu'il était possible d'améliorer pour parvenir à une connectivité durable des transports locaux, régionaux et mondiaux grâce à l'innovation technologique, à l'éducation et aux partenariats.

8. Des exposés ont été présentés par :

- M. Carlos Alvarez Pereira, Vice-Président du Club de Rome, titulaire de la chaire UNESCO sur la compréhension globale pour la durabilité ;
- M^{me} Elaine Moran, Directrice de l'Executive Education « Chaînes de valeur durables et résilientes » à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) ;

- M^{me} Carmen Bachmann, Chef du projet Durabilité, Extension du marché et du réseau de Cargo sous terrain AG (Suisse) ;
- M. Fabio Ferrante, ancien Directeur général principal de Garrett Advancing Motion ;
- M^{me} Sofia Aiche, de la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA).

9. Les intervenants ont constaté que 2022 marquait le cinquantième anniversaire du rapport historique du Club de Rome intitulé « Les limites à la croissance » qui, pour la première fois, avait montré que si les tendances de croissance de la population, de l'industrialisation, de l'utilisation des ressources et de la pollution se poursuivaient sans changement, la capacité de charge de la Terre serait probablement dépassée au cours des cent années suivantes. Dans le même temps, les participants ont constaté que les systèmes logistiques avaient évolué au fil du temps, passant d'un système linéaire avec une relation horizontale reliant les fabricants, les entrepôts, les transporteurs, les distributeurs et les détaillants aux clients à une chaîne de valeur qui était devenue mondiale, multicouches et beaucoup plus complexe. Le rôle important de l'éducation pour parvenir à des chaînes de valeur durables et résilientes a été largement reconnu à cet égard. Les orateurs ont également évoqué plusieurs initiatives prometteuses et évolutions novatrices visant à créer des systèmes de transport plus durables. Un exemple qui a été exposé en détail est celui de Cargo sous terrain, une initiative de partenariat public-privé développée en Suisse dans le but de déplacer le transport de fret, dans certains secteurs du pays, sous terre, de la source à la destination, en fournissant un guichet unique y compris pour le dernier kilomètre. La mise en œuvre du projet devrait permettre de créer un système souterrain de transport de marchandises et de logistique entièrement automatisé, interconnecté et numérisé, facilitant des livraisons fiables et ponctuelles, y compris dans le contexte de la logistique urbaine. Les nombreux avantages en termes d'efficacité du processus de transport, de santé et de qualité de vie, de réduction des émissions et de protection des paysages ont été soulignés.

10. Les intervenants ont également échangé des points de vue sur l'avenir de l'industrie automobile en termes de décarbonation et d'automatisation. Il a été noté que l'industrie automobile s'était jusqu'à présent largement concentrée sur la réduction des émissions de gaz d'échappement, mais que l'accent serait mis davantage sur la réduction des émissions liées à la production de matériaux, étant donné que les émissions liées à la production de matériaux devaient atteindre 60 % des émissions du cycle de vie à l'horizon 2040. L'orateur a également mentionné le fait que les véhicules hybrides et entièrement électriques représentaient actuellement une part de marché de 13 %, mais que les subventions, les améliorations de la technologie des batteries et la disponibilité suffisante de bornes de recharge seraient des facteurs essentiels pour maintenir la croissance de cette part à l'avenir. Les intervenants ont noté que les objectifs de véhicules zéro carbone ne pouvaient être atteints qu'avec des objectifs et des politiques clairs en matière d'utilisation des matériaux et de circularité, et que les décideurs politiques devaient permettre une concurrence technologique qui aboutirait à la solution la plus rentable et la plus efficace du point de vue de l'environnement. La conduite autonome permettait une mobilité partagée et contribuait ainsi à la décarbonation du secteur des transports. Dans un exposé final, il a été souligné que les transitaires pouvaient jouer un rôle dans la décarbonation du secteur des transports intérieurs en optimisant les itinéraires, en utilisant des sources d'énergie de substitution tels que l'hydrogène et l'électricité, en utilisant des véhicules neufs et en empruntant de nouveaux couloirs. Il a été fait référence à plusieurs projets en cours mis en œuvre par des membres de la FIATA en Allemagne, au Danemark, en France, en Norvège et en Roumanie. Il a été noté que les transitaires étaient très désireux de devenir plus écologiques dans leurs activités quotidiennes et de se conformer aux réglementations et normes de l'UE en la matière. À cet égard, le manque actuel de normalisation des réglementations et des objectifs au niveau mondial et les coûts élevés que la conformité à ces réglementations impliquait pour les PME ont été cités comme des facteurs limitants.

IV. Conclusions

11. En conclusion, le représentant du secrétariat de la CEE s'est félicité des nombreuses propositions formulées et a souligné que le Comité venait d'approuver une déclaration ministérielle intitulée « Tirer le meilleur parti des solutions de transport intérieur dans la lutte mondiale contre les changements climatiques », qui abordait un grand nombre des questions évoquées au cours des deux tables rondes. Le représentant a invité les représentants des milieux universitaires et du secteur privé à continuer de participer au suivi des propositions formulées par le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) et a suggéré que plusieurs des questions examinées pourraient être abordées lors de la trente-sixième session du Groupe de travail, qui se tiendrait en septembre 2023.
