



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/2004/2
11 décembre 2003

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS
(Soixante-sixième session, 17-19 février 2004,
point 2 de l'ordre du jour)

RÉSULTATS DES RÉUNIONS DU BUREAU DU COMITÉ

Conformément à la décision prise par le Comité des transports intérieurs (CTI) à sa soixante-cinquième session (ECE/TRANS/152, par. 137), son Bureau s'est réuni le 21 février 2003, les 10 et 11 juillet 2003 et les 3 et 4 décembre 2003. Les rapports de ces réunions sont reproduits ci-après à l'intention du Comité qui souhaitera peut-être se pencher de plus près, à l'occasion de l'examen des points de l'ordre du jour correspondants, sur les questions soulevées.

* * *

Annexe 1

LISTE DES DÉCISIONS DE LA RÉUNION DU BUREAU DU COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS (21 février 2003)

PARTICIPATION

1. La réunion du Bureau du Comité des transports intérieurs a été présidée par M. P. Päßgen (Allemagne) et les membres suivants y ont participé: M. S. Kouchinski (Bélarus), M. H. Courtois (Belgique), M^{me} L. Renne (Fédération de Russie), M. B. Chevalier (France), M^{me} E. Pavli (Grèce), M. B.J. Griffioen (Pays-Bas), M^{me} V. Tañase (Roumanie), M. J.C. Schneuwly (Suisse), M^{me} U. Armangil (Turquie) et M. S. Yampolskyi (Ukraine). Le représentant de la Commission européenne n'a pu participer. M. M. Marmy, et M. U. de Pretto, respectivement Secrétaire général et Secrétaire général adjoint de l'Union internationale des transports routiers (IRU) ont participé à la demande du Comité (ECE/TRANS/152, par. 99).

FACILITATION DU PASSAGE DES FRONTIÈRES

2. À sa soixante-cinquième session, le Comité avait décidé que son Bureau devrait, dès sa première réunion de 2003, avec la participation de toutes les parties concernées (Président du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30), secrétariat et IRU), se pencher sur les difficultés rencontrées à la fin de 2002 à propos du régime TIR et proposer des solutions pour l'avenir.

3. Le Bureau a réaffirmé l'importance économique de la Convention TIR et du régime de transit douanier en tant que facteur essentiel du développement de la coopération entre les Parties contractantes et souligné que l'objet était de faciliter le transport international routier de marchandises tout en assurant que le paiement des droits et taxes douanières, qui pouvait être aléatoire lors d'opérations de transit, soit garanti à tout moment.

4. Conscient de la multitude et de la diversité des acteurs concernés (douanes, Ministères des transports et associations nationales de plus de 60 pays, plusieurs organes de la CEE – Comité de gestion TIR, Commission de contrôle TIR, WP.30 – IRU et secrétariat) ainsi que de la complexité de leurs relations réciproques, le Bureau a souligné qu'il fallait dans l'avenir éviter que ne se reproduise une crise identique à celle de 2002. Il a à cette fin jugé nécessaire de revoir le fonctionnement du système, de repérer les faiblesses éventuelles et de recommander des solutions appropriées. Cette tâche ne pouvait être accomplie à la satisfaction générale que si toutes les parties concernées assuraient la transparence, en particulier en matière de gestion et de questions financières.

5. Afin de pouvoir procéder à cet exercice le Bureau, sur la base d'une proposition de la représentante de la Turquie, a arrêté les mesures suivantes:

a) Sur la base d'un questionnaire que le secrétariat établira en coopération avec le Président du WP.30 et qui sera envoyé aux Parties contractantes à la Convention, le secrétariat établira une note contenant notamment:

- Des renseignements sur les diverses versions linguistiques officielles de la Convention TIR, leur cohérence et le lien de causalité avec la crise récente.
 - Des renseignements sur la mise en œuvre de la Convention TIR, ainsi que de ses amendements, dans chaque Partie contractante et le lien de causalité avec la crise récente.
 - Des renseignements sur les mesures de gestion des risques appliquées au niveau national.
 - Un rappel des fonctions de chaque organe participant au système TIR (Comité de gestion TIR, TIRExB, WP.30).
 - Une présentation des résultats obtenus jusqu'ici dans la mise en œuvre du système TIR par le biais des révisions (Phases I et II) et des recommandations sur les orientations futures (Phase III).
 - Une définition des faiblesses actuelles constatées dans la mise en œuvre du système TIR.
 - Des propositions visant à pallier ces faiblesses, y compris par le biais de nouveaux amendements éventuels à la Convention TIR.
- b) L'IRU établira une note présentant notamment:
- Une description générale de l'administration du système de carnets TIR.
 - Une évaluation des faiblesses du système TIR.
 - Les vues de l'IRU relatives aux obligations des Parties contractantes et au degré d'application des mesures de contrôle.
 - Les vues de l'IRU sur les responsabilités des entreprises de transport dans le régime TIR.
 - Une description du système de garantie TIR aux niveaux national et international ainsi que des mécanismes d'assurance correspondants.
 - Une description des mesures à prendre concrètement en vue de présenter une réclamation, y compris les droits d'intervention de l'IRU et la fonction du paragraphe 3 de l'article 11 à ce sujet, paragraphe qui stipule le paiement des sommes exigées sans définir de règles juridiques de fond.
 - Des renseignements sur l'ensemble des flux financiers liés à la participation de l'IRU au système TIR (vente de carnets TIR, paiement des sommes exigées, etc.), ainsi que sur les risques correspondant courus par l'IRU, les associations nationales garantes et les Parties contractantes.

- Des renseignements sur le point auquel les Parties contractantes sont informées des flux financiers susmentionnés.
 - Des propositions en vue d'améliorer le système tant au niveau national qu'au niveau international.
- c) Les Parties contractantes à la Convention TIR ont été priées de répondre au questionnaire du secrétariat et de participer aux réunions sur la question;
- d) Le Bureau:
- Étudiera les notes établies par le secrétariat et par l'IRU, respectivement.
 - Demandra le cas échéant aux organes concernés par le système TIR d'étudier la question plus avant et de lui faire rapport à sa session d'automne.

6. Les membres du Bureau ont été invités à formuler des questions, pour incorporation éventuelle au questionnaire, en se fondant sur les éléments précisés au paragraphe 5 a) ci-dessus. Il a été décidé que ces questions devraient parvenir au secrétariat avant le 7 mars 2003, par courrier électronique.

7. Le questionnaire devrait être envoyé dès que possible aux Parties contractantes à la Convention (par l'intermédiaire des missions permanentes à Genève, avec copie aux chefs des délégations au CTI) et il faudrait demander que les réponses soient fournies avant le 10 mai 2003 de manière que la note qui serait ensuite établie par le secrétariat puisse être étudiée le 10 juillet 2003, lors de la réunion du Bureau. Le Président du WP.30 participerait au processus d'évaluation.

AUTRES QUESTIONS DÉCOULANT DE LA SOIXANTE-CINQUIÈME SESSION DU COMITÉ

8. En ce qui concerne la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateau de navigation intérieure (CRTD), le Bureau a décidé que le secrétariat devrait demander que, dans chaque État membre, soient désignés des points de contact nationaux pour la CRTD. Il a également invité le Président de la Réunion spéciale d'experts à lui faire rapport, à sa réunion d'été, sur les résultats de la Réunion spéciale qui se tiendrait du 7 au 9 juillet 2003.

9. En ce qui concerne le document annuel intitulé «Analyse de la situation des transports dans les pays membres de la CEE et des nouvelles tendances», le Bureau a demandé au secrétariat de faire ressortir la valeur ajoutée spécifique de cet exercice et d'étudier les moyens de le rationaliser, en particulier, sa partie statistique.

10. Le Bureau a décidé que le secrétariat devrait établir une nouvelle version des objectifs stratégiques du Comité, en coopération avec le Président, en tenant compte des propositions présentées par le Bureau et le Comité. Ce nouveau projet serait étudié lors de la réunion d'été du Bureau.

PROCHAINE RÉUNION DU BUREAU

11. Étant donné le volume des tâches à accomplir, le Bureau a décidé que sa réunion d'été devrait être prolongée d'un jour et se tenir les 10 et 11 juillet 2003. Après la réunion, le Service des conférences de l'ONUG a confirmé que la journée du 11 juillet 2003 était disponible. La prochaine réunion du Bureau se tiendrait donc **les 10 et 11 juillet 2003**.

* * *

Annexe 2

**LISTE DES DÉCISIONS DE LA RÉUNION DU BUREAU
DU COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS
(10-11 juillet 2003)**

a) Participation

12. La réunion du Bureau du Comité des transports intérieurs a été présidée par M. P. Päßgen (Allemagne) et les membres suivants y ont participé: M. Dmitry Zorin (Biélarus), M. Henri Courtois (Belgique), M^{me} Lyoudmila Renne, M. Iouri Chtcherbakov, M^{me} Elena Federova, M^{me} Nadezhda Gogopoulo (Fédération de Russie), M^{me} Eirini Pavli (Grèce), M. Bert Jan Griffioen, M. Guus Jacobs, M. Jan Engel De Boer (Pays-Bas), M. Jean-Claude Schneuwly (Suisse), M^{me} Ümit Armangil, M^{me} Yildiz Kasikçi (Turquie), M. Mykhailo A. Mezheryskyi (Ukraine), M. Christian Dufour et M. Joachim Marques (Commission européenne). MM. Martin Marmy et Jean Acri (Union internationale des transports routiers (IRU)), ont participé à la demande du secrétariat.

b) Adoption de l'ordre du jour

13. Le Bureau a adopté son ordre du jour (TRANS/BUR.2003/3) sans modification.

c) Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateau de navigation intérieure (CRTD)

14. Le Bureau:

- A noté que la Réunion spéciale d'experts de la CRTD avait bien progressé lors de sa troisième session (7-9 juillet 2003) et qu'une nouvelle convention devrait être disponible d'ici la fin de l'année en cours, après la quatrième session, pour examen par le Comité à sa session de février 2004;
- A constaté cependant que, malgré les lettres envoyées par le secrétariat à tous les États membres en vue de la désignation d'un point de contact pour la CRTD, seuls cinq États membres avaient participé à la troisième session de la Réunion spéciale d'experts et que la faiblesse de cette participation pourrait être interprétée comme un manque d'intérêt politique de la part des États membres envers une révision de la CRTD. Si tel était le cas, le Comité souhaiterait peut-être étudier la suite à donner: pourrait-on adopter le texte par consensus, en saisir une conférence diplomatique ou le laisser de côté en attendant que les États membres manifestent davantage d'intérêt?
- A demandé au secrétariat d'envoyer de nouveau, avant la fin du mois d'août 2003, une lettre aux États membres, avec un exemplaire du projet de nouvelle Convention qui sera examiné à la quatrième session de la Réunion spéciale d'experts, lettre qui prierait les États membres d'indiquer avant la fin du mois d'octobre 2003 leur position officielle sur le principe de l'adoption d'une nouvelle convention;

- A souligné que la lettre devrait par ailleurs expliquer la valeur ajoutée qu'apporterait la nouvelle convention;
- A noté que la Commission centrale de la navigation du Rhin préparait aussi une nouvelle convention sur la question, mais pour la navigation intérieure seulement;
- A rappelé que le mandat du Groupe de travail spécial était de soumettre au Comité une version révisée de la CRTD;
- A noté que la Réunion spéciale d'experts, lors de l'examen de la question du champ d'application de la Convention, avait jugé qu'elle devrait continuer à valoir pour les trois modes de transports intérieurs (TRANS/AC.8/2, par. 29).

d) Facilitation du passage des frontières

15. Le Bureau:

- A reconnu la nécessité d'un partenariat public/privé fonctionnant bien et fondé sur les principes de confiance, de respect, de compréhension mutuelle et de pleine transparence, en particulier au sujet des arrangements financiers;
- A rappelé son intention de donner des conseils sur la manière d'éviter que ne se reproduise dans l'avenir une crise analogue à celle de 2002;
- A réaffirmé son intention de s'intéresser aux principes généraux du problème et non d'entrer dans le détail des questions relatives à la Convention TIR;
- A souligné que l'objectif de la Convention TIR était de parvenir à un équilibre entre la facilitation du trafic transfrontière international tout en veillant à ce que les cautions et garanties douanières requises soient maintenues;
- A rappelé qu'il appartenait aux seules Parties contractantes de se prononcer sur l'interprétation de la Convention;
- A décidé de faire le bilan des faiblesses du régime TIR et, à ce sujet, a notamment fait état des questions suivantes:
 - Langues:
 - Le Bureau a demandé au secrétariat d'obtenir du Bureau des affaires juridiques de l'ONU des précisions sur la signification identique des termes mentionnés au paragraphe 2.1 du document TRANS/BUR.2003/4, question soulevée par l'IRU;
 - Le Bureau a demandé que la réponse du Bureau des affaires juridiques de l'ONU à ce sujet soit transmise au WP.30 qui serait chargé de tenir compte de ces conclusions en vue d'assurer la viabilité de la Convention TIR;

- Le Bureau a noté qu'il n'y avait dans les réponses des Parties contractantes au questionnaire (TRANS/BUR.2003/3) aucune mention de lien de causalité entre la crise récente et les diverses versions linguistiques officielles de la Convention TIR.
- Procédures de révision de la Convention/différentes versions de la Convention:

Le Bureau:

- A pris note de l'avis de l'IRU selon lequel il aurait été préférable de mener les phases I et II du processus de révision TIR selon l'article 62 de la Convention (TRANS/BUR.2003/4, par. 2.2). Le Bureau a constaté que la procédure de révision, qui avait été choisie selon l'article 59, avait été adoptée à l'unanimité par les Parties contractantes, et avec le consentement de l'IRU, en vue de pouvoir appliquer d'urgence les amendements. Le Bureau des affaires juridiques de l'ONU avait accepté cette procédure;
 - N'a pu, compte tenu de l'explication ci-dessus, expressément établir un lien de causalité avec la crise récente au regard des explications fournies par l'IRU;
 - A, afin d'assurer que la Convention soit uniformément appliquée dans toutes les Parties contractantes, demandé au secrétariat de s'enquérir auprès des Parties contractantes du degré de mise en œuvre des diverses révisions de la Convention et des problèmes rencontrés à ce sujet;
 - A également demandé à l'IRU de fournir des renseignements sur l'application des divers amendements à la Convention TIR.
- Commerce et criminalité:

Le Bureau:

- A été d'avis que la question de la lutte contre la fraude et les irrégularités pourrait en principe se limiter à l'amélioration des mesures de contrôle existantes et à l'adoption de mesures complémentaires;
- A noté que le Comité de gestion de la Convention TIR étudierait dans un avenir proche la question de l'incorporation dans la Convention TIR de dispositions concernant un système de contrôle pour l'apurement des carnets TIR;
- A également noté que le WP.30 devrait dans un avenir proche étudier d'autres propositions d'amendement à la Convention au sujet de son application;

- A en outre noté que la TIRExB avait inscrit la question de la lutte contre la fraude au programme de travail en tant que première priorité, l'accent étant mis en particulier sur la mise à disposition des opérateurs de procédures d'accès uniformes;
 - A souligné que les associations émettrices avaient une responsabilité première lorsqu'il s'agissait d'admettre au bénéfice du régime TIR les seuls opérateurs satisfaisant à toutes les prescriptions énoncées dans la Convention;
- Flux financiers du système de garantie TIR:

Le Bureau:

- S'est félicité des renseignements fournis par l'IRU au sujet des flux financiers (en francs suisses) de l'IRU en 2002 (selon les comptes de l'IRU pour 2002 approuvés par l'Assemblée générale de cette organisation le 24 avril 2003):

- Total des produits dont:	133 842 240
Cotisations	1 537 611
- Total des charges du Secrétariat général de l'IRU (Gestion du réseau des associations)	6 308 655
- Total des charges du département TIR (Frais de gestion du système TIR et de la chaîne internationale de garantie, y compris la gestion des risques) dont:	127 826 264
Prime pour la couverture de la garantie financière internationale	35 854 000
- A jugé que ces explications ne reflétaient pas les risques véritablement encourus par l'IRU vis-à-vis de la gestion du système de garantie et, en particulier, le risque couvert par les assureurs et il a demandé à l'IRU de lui fournir par écrit des précisions supplémentaires;
- A réaffirmé la décision du Comité de gestion TIR selon laquelle, d'après le texte en vigueur de la Convention TIR, il appartenait aux seules Parties contractantes à la Convention d'arrêter le budget de la TIRExB et le montant du droit à prélever sur le carnet TIR. Il a souligné que l'IRU n'agissait que comme intermédiaire pour le transfert des fonds nécessaires;

- A pris note de la déclaration du représentant de l'IRU selon laquelle la réserve émise par son organisation au sujet du transfert de fonds pour le budget 2003 de la TIRExB l'avait été pour des raisons d'ordre politique et qu'elle n'aurait aucune incidence réelle sur le financement de la TIRExB. En réponse à la question d'un participant, le Directeur a fait observer qu'il n'y avait aucun rapport entre i) la réserve de l'IRU au sujet du budget de la TIRExB et ii) la durée réduite des contrats du personnel du secrétariat TIR. Il a été estimé que ces deux points pourraient nuire à l'efficacité et à la continuité des travaux relatifs à la Convention TIR;
- A noté la confirmation du représentant de l'IRU selon laquelle le financement de la TIRExB serait sans entrave dans l'avenir;
- A en outre noté la confirmation du secrétariat selon laquelle le montant total du budget pour 2003 avait été viré;
- A été informé par le secrétariat que le processus de révision de l'accord (transfert des fonds, rôles et responsabilités de l'IRU) entre la CEE et l'IRU avait été plus long que prévu. L'accord devrait être soumis au Président du WP.30 pour examen par les «Amis du Président» dans les prochaines semaines;
- A fait part de ses préoccupations au sujet de la réserve et, compte tenu de la confirmation par le représentant de l'IRU que la situation ne dégénérerait pas, s'est félicité de ce que l'IRU était désormais disposé à coopérer sur la base d'une meilleure transparence et d'une confiance mutuelle;
- A demandé au secrétariat de transmettre au WP.30, pour plus ample examen, les documents TRANS/BUR.2003/3, TRANS/BUR.2003/4 et TRANS/BUR.2003/4/Add.1 ainsi que la liste des décisions prises à la réunion des 10 et 11 juillet 2003 (TRANS/BUR.2003/11).

e) **Examen des questions liées à l'établissement des rapports**

16. Le Bureau:

- A pris note des préoccupations de la Fédération de Russie (voir document TRANS/BUR.2003/8) au sujet du rapport du Comité des transports intérieurs (CTI) (ECE/TRANS/152) et du Comité de gestion TIR (AC.2) (TRANS/WP.30/AC.69);
- A recommandé que l'AC.2 revoie son rapport (TRANS/WP.30/AC.2/69) à sa prochaine session et indique si des parties manquantes devraient y être incorporées;

- A également pris note de la préoccupation de la Fédération de Russie au sujet de la formulation du paragraphe 99 du rapport du CTI (ECE/TRANS/152) et jugé que, le document de séance n'ayant été disponible qu'en anglais, les délégations russophones avaient pu avoir quelque difficulté à saisir tous les aspects des modifications proposées lors de la lecture du rapport;
- A, compte tenu de la situation présentée au paragraphe ci-dessus et afin d'éviter un chevauchement avec le contenu de la cinquième phrase, noté que les sixième et septième phrases du paragraphe 99 du rapport du Comité (ECE/TRANS/152), ainsi libellée: «Il a également indiqué que tous les moyens devaient être mis en œuvre pour empêcher le crime organisé de tirer avantage du système TIR. Il a fait observer que le système TIR n'entendait pas indemniser les abus de la criminalité organisée et a insisté sur la nécessité d'appliquer la Convention de manière pleine et efficace», pourrait être remplacée tout simplement par la phrase suivante: «Il a insisté sur la nécessité d'appliquer la Convention de manière pleine et efficace.». Le Bureau a conseillé au Comité de revoir le libellé du paragraphe 99, à sa prochaine session;
- A, afin d'éviter tout problème relatif à la rédaction des rapports dans l'avenir, recommandé au Comité que:
 - i) Les projets de rapports soient mis sous forme finale pendant la réunion – si les organes concernés en décident ainsi – même si ce n'est que sous forme d'une liste de décisions;
 - ii) Les projets de rapports établis par le secrétariat soient examinés par le Président avant d'être traduits puis reproduits sous forme de documents de séance (CRP);
 - iii) Lors de la lecture des CRP, toutes les versions linguistiques soient disponibles, dans toute la mesure possible;
 - iv) Si des amendements sont apportés aux CRP en cours de lecture, ils soient communiqués par écrit à toutes les délégations présentes;
 - v) Le secrétariat vérifie la version finale du rapport avec le Président, avant qu'elle ne soit envoyée aux pays.
- Le Bureau a noté qu'il serait impossible, en raison du délai de 24 heures exigé par le service de traduction, que toutes les versions linguistiques des CRP relatives aux débats du dernier jour de la réunion soient disponibles au moment de la lecture.

f) **Examen des questions découlant de la session annuelle de 2003 de la Commission économique pour l'Europe**

17. Le Bureau:

- A pris note d'une liste des questions de fond concernant le suivi de la session annuelle de 2003 au niveau des organes subsidiaires principaux (TRANS/BUR.2003/5), qui n'indiquait aucun ordre de priorité et aucune décision;
- A souligné que le secteur des transports avait des besoins spéciaux notamment au sujet de la fréquence et de la durée des réunions;
- A fait valoir qu'il était souhaitable de faire preuve d'une certaine souplesse dans la mise en œuvre des mesures mentionnées dans la liste (voir également ECE/TRANS/152, par. 8);
- A noté que «les clauses de révision» n'étaient habituellement pas applicables au secteur des transports en raison de la nature des questions abordées.

g) **Projet d'objectifs stratégiques du Comité**

Le Bureau:

- A pris note d'un nouveau projet d'objectifs stratégiques du Comité tenant compte des propositions du Bureau et du Comité (TRANS/BUR.2003/1, par. 9);
- A pris note des observations présentées par un certain nombre de ses membres au sujet des modifications proposées;
- Est convenu que M. Courtois, en coopération avec le secrétariat, veillerait à ce que ces modifications soient méthodiquement incorporées dans le texte du projet de document sur les objectifs stratégiques du Comité, qui serait communiqué à tous les membres du Bureau pour observations supplémentaires;
- A décidé que la version finale du document sur les objectifs stratégiques du Comité devrait être adoptée à la session de décembre du Bureau (3-4 décembre 2003);
- S'est félicité de ce que M. Courtois était disposé à rédiger un document complémentaire faisant ressortir le degré auquel les activités s'inscrivaient déjà dans les stratégies actuelles et envisagées.

h) **Instruments juridiques de la CEE relatifs aux transports qui présentent de l'importance pour les pays qui n'y ont pas adhéré**

18. Le Bureau a décidé d'étudier cette question à sa prochaine session qui se tiendrait les 3 et 4 décembre 2003.

i) Coopération avec la CEMT

19. Le Bureau:

- A examiné les documents de la CEMT intitulés «Report on Future directions for ECMT: From Visions to Decisions» (CEMT/CM(2003)13/FINAL) et «Future Direction of ECMT: Declaration» (ECMT/CM(2003)12/FINAL), adoptés à la quatre-vingt-septième session du Conseil des ministres de la CEMT (Bruxelles, 23-24 avril 2003);
- A été informé que le séminaire sur le développement des infrastructures de transport pour une Europe élargie, qui serait organisé conjointement par le CEMT, la CE, la CEE et l'EIB (27-29 novembre 2003), s'articulait sur trois thèmes: i) planification du développement des infrastructures, ii) financement des infrastructures et iii) vers une politique nouvelle;
- A fait observer que lorsqu'on organisait des réunions conjointes de la CEE et de la CEMT, il fallait tenir compte de la nature différente des tâches des deux organisations, la CEE mettant l'accent sur les questions techniques et juridiques et la CEMT sur les questions de politique;
- N'a pas été en faveur de la fusion d'organes de la CEE et de la CEMT.

j) Transports, environnement et santé

20. Le Bureau:

- A noté que la première session du Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (THE PEP), tenue les 10 et 11 avril 2003 (ECE/AC.21/2003/6), avait examiné les propositions de projet ci-après: i) mécanisme d'échange d'informations sur les transports, l'environnement et la santé, ii) plans de transports urbains viables du point de vue de la santé et de l'environnement, iii) impact des transports sur la santé et coût de cet impact, iv) établissement d'un ensemble d'indicateurs pour le suivi de l'intégration des questions d'environnement et de santé dans les politiques des transports et de l'impact de ces politiques sur la santé et l'environnement;
- S'est félicité des arrangements institutionnels, y compris la création d'un bureau assurant une représentation égale des trois secteurs concernés et de deux sous-groupes.

k) Étude sur les documents et site Web de la Division des transports

21. Le Bureau:

- Prenant note des renseignements concernant l'inventaire des documents effectué à la soixante-cinquième session du Comité des transports intérieurs (18-20 février 2003) et à la quarante et unième session du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (31 mars-3 avril 2003) (TRANS/BUR.2003/9), a demandé aux autres organes subsidiaires du CTI d'entreprendre aussi une telle étude.

l) Questions diverses

Organisation d'une table ronde lors de la soixante-cinquième session du Comité

22. Le Bureau:

- A été informé de l'état des préparatifs de la table ronde sur les systèmes de transport intelligents et pris note, à ce sujet, de l'avant-projet de programme de la table ronde (TRANS/BUR.2003/10);
- A fait observer qu'il faudrait donner un large écho à cette manifestation.

Questions diverses

23. Le Bureau:

- A noté qu'il étudierait notamment à sa prochaine session les points suivants:
i) instruments juridiques de la CEE qui présentent de l'importance pour les pays qui n'y ont pas adhéré et ii) document annuel sur l'analyse de la situation des transports dans les pays membres de la CEE et des nouvelles tendances.

m) Dates de la prochaine réunion

24. Le Bureau souhaitera peut-être noter que sa prochaine réunion devrait se tenir:

- Les 3 et 4 décembre 2003.

* * *

Annexe 3**LISTE DES DÉCISIONS DE LA RÉUNION DU BUREAU
DU COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS
(3-4 décembre 2003)****a) Participation**

25. La réunion du Bureau du Comité des transports intérieurs a été présidée par M. P. Päßgen (Allemagne) et les membres suivants y ont participé: M. Dmitry Zorin (Biélorus), M^{me} Lyoudmila Renne, M^{me} Elena Fedorova (Fédération de Russie), M. Benoît Chevalier (France), M^{me} Diamanto Zoi (Grèce), M. Bert Jan Griffioen (Pays-Bas), M^{me} Dana Manuela Constantinescu (Roumanie), M. Jean-Claude Schneuwly (Suisse), M^{me} Ümit Armangil, M. Hakan Kivanc (Turquie), M. Mykhailo A. Mezheryskyi (Ukraine) et M. Christian Dufour (Commission européenne). Le représentant de la Belgique n'a pu participer.

b) Adoption de l'ordre du jour

26. Le Bureau a adopté son ordre du jour (TRANS/BUR.2003/12) sans modification.

c) Examen de points concernant l'ordre du jour de la soixante-sixième session du Comité des transports intérieurs**Questions découlant des réunions de la Commission économique pour l'Europe, du Conseil économique et social et d'autres organes des Nations Unies**

27. Le Bureau:

- A été informé du Programme d'action et de la Déclaration de la Conférence d'Almaty (28 et 29 août 2003);
- A entériné les activités de suivi qu'entreprendrait la CEE suite à la Conférence, telles qu'elles étaient proposées dans le document TRANS/2004/4/Add.1, et recommandé au Comité de donner au secrétariat des instructions sur les autres activités qui pourraient être éventuellement menées.

Activités intersectorielles: Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (THE PEP)

28. Le Bureau a été informé des progrès accomplis au sujet du Programme paneuropéen et, en particulier, des besoins de financement de la phase opérationnelle de son mécanisme d'échange d'informations.

Activités intersectorielles: Transport et commerce

29. Le Bureau a décidé que le document sur le transport et le commerce devrait être corrigé en ce qui concerne les aspects liés aux transports et retourné à la Division du commerce. Le Bureau a estimé qu'en règle générale tout document traitant des transports devrait être établi par la seule Division des transports.

Transport et sécurité

30. En ce qui concerne l'ordre du jour annoté du CTI, le Comité a décidé de ne retenir que la première phrase du deuxième paragraphe du point 8, qui est ainsi libellé: «Le Comité souhaitera peut-être **noter** que le Groupe de travail des transports par voie navigable, à sa quarante-septième session, a examiné un rapport succinct du secrétariat sur les activités entreprises au sein des organisations internationales compétentes au sujet de la sécurité dans le secteur des transports; ce rapport est paru sous la cote TRANS/SC.3/2003/12.».

Assistance aux pays en transition

31. Le Bureau:

- A souligné qu'il était important d'organiser des séminaires dans les pays membres de la CEI, car ils contribuaient à résoudre les problèmes concrets de transport, et il a jugé qu'il faudrait organiser un séminaire sur le tachygraphe numérique. Il a recommandé au CTI d'étudier, en vue d'un tel séminaire, toutes les sources de financement, y compris auprès des fabricants de tachygraphes;
- A souligné qu'il était nécessaire d'obtenir une participation active d'experts des pays membres de la CEI aux réunions du Comité et de ses organes subsidiaires;
- A souligné qu'il fallait disposer de crédits suffisants pour les voyages afin de permettre aux experts des pays membres de la CEI de participer aux réunions de la CEE;
- A noté que les pays du Caucase et d'Asie centrale, ainsi qu'un certain nombre de pays membres qui en avaient besoin, ne recevaient pas l'assistance technique voulue dans le domaine des transports du fait qu'il n'existait qu'un conseiller régional pour ce domaine prioritaire;
- A été informé de la possibilité de disposer d'un deuxième conseiller régional suite aux arrangements organiques internes au sein du secrétariat;
- A réitéré une fois de plus sa demande d'allouer un deuxième conseiller régional à la Division des transports et décidé d'étudier à sa prochaine session les fonctions des deux conseillers régionaux et de définir les domaines d'assistance prioritaires.

Tendances et économie des transports

32. Le Bureau:

- A, au sujet des annotations concernant le point 11 a) i) de l'ordre du jour du CTI et suite à la proposition du WP.5, demandé que soit ajouté un deuxième paragraphe libellé comme suit: «En relation avec ce point de l'ordre du jour, le Comité souhaitera peut-être procéder à un échange de vues sur l'opportunité d'organiser à brève échéance une Conférence paneuropéenne sur les transports (TRANS/WP.5/34, par. 11).»;

- A, au sujet des annotations concernant le point 11 a) ii) de l'ordre du jour du CTI, été informé des résultats du séminaire sur le développement des infrastructures de transport pour une Europe élargie qui avait récemment été organisé conjointement par la CEMT, la CEE, la CEE et la BEI et demandé au secrétariat de formuler des propositions concernant son suivi, pour examen par le Comité;
- A recommandé au Comité d'appuyer les activités entreprises jusqu'ici, par la Turquie et la Fédération de Russie au sujet de l'organisation de trains de démonstration sur le Corridor transsibérien et le Corridor de transport Europe méridionale-Asie;
- A invité le secrétariat à prendre contact avec la Commission européenne au sujet de l'organisation commune du séminaire sur les flux de trafic dans la région méditerranéenne.

Transport par route

33. Le Bureau:

- A, au sujet des annotations concernant le point 12 a) i) de l'ordre du jour du CTI, décidé que la première phrase du deuxième paragraphe devrait se lire comme suit: «Le Comité souhaitera également peut-être **noter** que le SC.1, à sa quatre-vingt-dix-septième session, a adopté les propositions d'amendement à l'annexe I de l'AGR (TRANS/SC.1/373).»;
- A, étant donné la non-concordance entre les paramètres d'infrastructure indiqués dans l'AGR et l'ADR, estimé que lorsque les deux réseaux concernaient les mêmes routes, il fallait retenir les paramètres les plus stricts;
- A recommandé au Comité d'approuver, si nécessaire, la tenue en 2004 d'une réunion spéciale sur la CMR afin de finaliser le texte d'un nouveau protocole sur la base de la proposition retenue, de manière qu'il puisse être finalement adopté lors de la quatre-vingt-dix-septième session du SC.1;
- A, au sujet de la résolution d'ensemble R.E.4, demandé au secrétariat de veiller à ce que la version définitive adoptée par le SC.1 (TRANS/SC.1/2002/4/Rev.3) et la liste des réserves y relatives soient envoyées aux gouvernements avant le 20 décembre 2003. Il est recommandé au Comité d'adopter le texte définitif et de décider s'il convient ou non de conserver le texte entre crochets sur les visas;
- A, prenant note de la décision du SC.1 concernant la délivrance de visas aux conducteurs professionnels, recommandé néanmoins que soit constitué un groupe informel chargé d'examiner en détail les réponses au questionnaire et de faire des propositions visant à faciliter la délivrance des visas.

Sécurité routière

34. Le Bureau:

- A, en ce qui concerne les résolutions de l'Assemblée générale sur la crise mondiale de la sécurité routière, décidé qu'en vue de la réunion de l'Assemblée générale le 14 avril 2004: i) le secrétariat devrait, en consultation avec le Président du WP.1, établir une note soulignant le rôle que le WP.1 pourrait éventuellement jouer au niveau mondial dans le suivi des résolutions; ii) cette note devrait être soumise à la prochaine session du Comité des transports intérieurs afin qu'il puisse donner des instructions au WP.1; iii) le WP.1 devrait définir son rôle futur avec plus de précisions à sa quarante-quatrième session (6 avril 2004); et iv) le Président du WP.1 et/ou le Directeur de la Division des transports devraient présenter les propositions relatives à ce rôle à la séance plénière de l'Assemblée générale sur la crise mondiale de la sécurité routière (14 avril 2004).

Sécurité dans les tunnels

35. Le Bureau a recommandé au Comité d'étudier et d'approuver les recommandations du Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts de la sécurité dans les tunnels (ferroviaires).

Transport par chemin de fer

36. Le Bureau a décidé d'étudier l'expérience acquise des réunions conjointes CEMT/CEE sur le transport ferroviaire et le transport combiné avant d'envisager d'étendre cette pratique à d'autres organes subsidiaires du Comité.

Transport par voie navigable

37. Le Bureau a recommandé au Comité d'approuver i) la résolution n° 51 sur la modification de la signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI) (TRANS/SC.3/2003/4) et ii) d'entériner le fait que le Groupe de travail des transports par voie navigable a provisoirement approuvé les amendements aux Recommandations relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure (TRANS/SC.3/2004/1).

Transport combiné

38. Le Bureau a recommandé au Comité de prolonger le mandat du Groupe spécial d'experts sur les règles relatives à la responsabilité civile dans le transport multimodal, de suivre les travaux de la CNUDCI et d'analyser non seulement les réponses au questionnaire de la CNUCED mais de mener sa propre enquête sur le bien-fondé d'une telle convention sur la responsabilité.

Facilitation du passage des frontières

39. Le Bureau a recommandé au Comité de prolonger le mandat du Groupe d'experts du processus de révision TIR pour l'année 2004.

Transport des marchandises dangereuses

40. Le Bureau a demandé au secrétariat d'établir à l'intention du Comité une note explicative supplémentaire précisant la justification et la valeur ajoutée de la CRTD.

Statistiques des transports

41. Le Bureau a recommandé au Comité d'adopter les deux résolutions sur le recensement de la circulation routière et le recensement du trafic sur les lignes ferroviaires en 2005.

Projet de programme de travail pour 2004-2008

42. Le Bureau:

- A recommandé au Comité de modifier l'élément o) de l'activité de programme 02.1 (Tendances et économie des transports) comme suit:

Résultats escomptés: Rapport bisannuel **du secrétariat** sur l'état d'avancement **du projet** de liaison permanente Europe/Afrique par le détroit de Gibraltar (prochain rapport: ~~2003~~ **2005**).

- A, compte tenu de la modification qu'il avait apportée à l'activité de programme 02.1, recommandé au Comité d'adopter le programme de travail pour la période 2004-2008, tel qu'il figure dans le document TRANS/2004/3.

Calendrier des réunions en 2004

43. Le Bureau a recommandé au Comité d'étudier et d'adopter la liste des réunions figurant dans le document TRANS/2004/5.

d) Objectifs stratégiques du Comité

44. Le Bureau:

- A examiné le projet d'objectifs stratégiques du Comité (TRANS/BUR.2003/6/Rev.2) et fait des observations sur un certain nombre d'aspects de ce document dont il a adopté la version modifiée qui sera jointe en annexe à la liste des décisions de la présente session du Bureau;
- A recommandé au CTI d'adopter la note sur les objectifs stratégiques du Comité (appendice 1);
- S'est félicité du document établi par M. Courtois (voir appendice 2) pour compléter les renseignements sur le projet d'objectifs stratégiques et indiquer les questions déjà traitées par les organes subsidiaires du Comité;

- A recommandé au Comité que les organes subsidiaires étudient le tableau du document complémentaire à la lumière de leur programme de travail respectif, repèrent les questions susceptibles d'y être ajoutées et définissent les éléments à incorporer dans le programme de travail. Les tableaux issus des organes subsidiaires seraient soumis au Bureau pour examen à sa réunion de décembre 2004;
- Les incidences, en matière de ressources, de l'ajout de ces éléments au programme de travail des organes subsidiaires seront étudiées par le secrétariat et communiquées au Bureau.

e) **Projet «Corridor bleu»**

45. Le Bureau:

- A appuyé les propositions des Gouvernements grec et turc recommandant à l'équipe spéciale chargée du projet Corridor bleu d'étudier la possibilité d'ajouter de nouveaux corridors pilotes pour la Grèce et la Turquie;
- A pris note favorablement de la proposition d'organiser un séminaire international sur le projet Corridor bleu;
- A recommandé que l'on étudie toutes les sources et méthodes de financement du projet, y compris par le secteur privé.

f) **Instruments juridiques de la CEE relatifs au transport qui présentent de l'importance pour les pays qui n'y ont pas adhéré**

46. Le Bureau a demandé au secrétariat de compléter le document TRANS/BUR.2003/7 par une note justifiant le choix des instruments juridiques inclus dans ce document.

g) **Document annuel**

47. Le Bureau a recommandé au Comité de continuer à inscrire le document annuel à son ordre du jour et suggéré que les contributions nationales à ce document soient affichées sur le site Web de la Division des transports.

h) **Table ronde sur les systèmes de transport intelligents**

48. Le Bureau:

- A pris note des préparatifs de la table ronde et invité les membres du Comité à y participer activement;
- A demandé au secrétariat d'assurer la plus large diffusion possible des renseignements sur la table ronde et pris note de la demande de la délégation russe de présenter une communication lors de cette manifestation.

i) Étude sur les documents et site Web de la Division des transports

49. Le Bureau:

- A pris note du document TRANS/BUR/2003/9/Add.1 concernant l'étude sur les documents et, afin d'accélérer la communication entre le secrétariat et les autorités nationales, a invité les gouvernements à recourir au maximum au site Web de la Division des transports;
- A recommandé d'indiquer sur la première page de tous les documents l'adresse du site Web où la documentation peut être consultée.

j) Questions diverses

50. Le Bureau:

- A pris note de la lettre adressée le 18 septembre 2003 par M. Marmy, Secrétaire général de l'IRU, à M. P. Paffgen, Président du CTI, pour demander que des changements soient apportés aux parties du rapport de la réunion du Bureau (10-11 juillet 2003) concernant le régime TIR;
- A étudié la communication de l'IRU concernant le régime TIR et a considéré que le texte du rapport de la dernière réunion du Bureau (10-11 juillet 2003) rendait correctement compte des débats et des décisions. En outre, le Bureau a jugé que le fonctionnement du transport international exigeait une approche proactive pour assurer un développement salubre des échanges internationaux entre les pays.

k) Date des prochaines réunions

51. Le Bureau souhaitera peut-être noter que ses prochaines réunions sont prévues les:

- 16 février 2004 (après-midi);
 - 20 février 2004 (matin).
-

Appendice 1 à l'annexe 3

PROJET D'OBJECTIFS STRATÉGIQUES DU COMITÉ

1. Considérations générales

1. Le mandat du Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE est fixé dans le document ECE/TRANS/97. Il a été défini à sa cinquante-cinquième session (1993), suite aux importants changements survenus au niveau géopolitique en Europe. Il est à rappeler que la CEE compte actuellement 55 États membres parmi lesquels 15 membres de l'UE, 2 États membres de l'espace économique européen, 12 pays candidats à l'adhésion à l'UE, 2 pays associés à l'UE et 2 pays ayant des relations spéciales avec l'UE. Par ailleurs, on peut considérer que la moitié de ses membres sont des pays en transition. Il en ressort que le CTI est le seul forum où peuvent être appliquées des normes communes tant aux pays de la sphère de l'UE qu'aux autres.
2. Dans le domaine des transports terrestres, le CTI joue un rôle indispensable puisqu'il répond à un besoin réel qui n'est pas satisfait par d'autres instances internationales: la mise au point, avec la participation de tous ses membres, d'un cadre réglementaire applicable à l'ensemble des transports terrestres au niveau paneuropéen. Ce cadre réglementaire comprend des accords et des conventions qui servent de base aux législations nationales des États membres. Ces instruments juridiques ont pour objectif de mettre en place des réseaux d'infrastructures de transport efficaces et cohérents, de faciliter le passage des frontières et d'harmoniser les règles applicables à la sécurité et à l'environnement, les normes techniques et les règles de circulation.
3. Le CTI a déjà obtenu de nombreux résultats tangibles: le réseau de route E, les réseaux de chemins de fer, de voies navigables et de transport combiné; l'extension de ces réseaux aux pays du Caucase et d'Asie centrale; la réglementation relative à la construction des véhicules; la création du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules; la réglementation de la circulation routière et du transport routier, ainsi que celle du transport des marchandises dangereuses; la Convention TIR; etc. En outre, le CTI élabore des recommandations et des résolutions et facilite les échanges de bonnes pratiques.
4. En tant qu'organe subsidiaire de l'Organisation des Nations Unies, le CTI joue un rôle déterminant sur le plan international.
5. Le caractère extrêmement large de son mandat a toujours conduit le CTI à définir des priorités. Par le passé, se basant sur la décision O (45) de la Commission, le CTI avait défini les domaines prioritaires suivants: construction des véhicules, transport des marchandises dangereuses, sécurité routière, infrastructure des transports et transport combiné. Le Comité avait complété cette liste par l'ajout des questions douanières concernant le transport. Plus récemment, en réponse aux recommandations du Plan d'action de la CEE de 1997, le Comité a affiné davantage la formulation de son programme de travail et défini des priorités pour chaque élément de travail.
6. Les importants changements en cours ou à venir tels que l'intégration européenne, les nouvelles technologies, la croissance des échanges et les nouvelles attentes de la société posent au Comité de nouveaux défis qui rendent nécessaire un réexamen de ses priorités et de sa stratégie.

7. Une politique des transports doit être au service du développement économique et social. Aussi, doit-elle intégrer trois types de considérations:

- L'accessibilité et la fluidité;
- La sécurité et la sûreté;
- Le respect de l'environnement et la santé.

8. De ces trois types de considérations, le premier (accessibilité et fluidité) apparaît à la fois comme le plus «traditionnel» mais aussi peut-être comme le plus délaissé. Or, les problèmes de capacité des réseaux (congestion, goulets d'étranglement, interopérabilité, sous-utilisation du réseau ferroviaire et du réseau de voies navigables, gestion des flux, etc.) sont nombreux et d'importance majeure.

9. Il est donc indispensable que le CTI accorde une attention plus soutenue à ces problèmes et à la recherche de solutions.

10. Une vision stratégique suppose aussi que l'on soit attentif à l'émergence des nouveaux problèmes, aux nouvelles possibilités techniques ou technologiques et aux tendances qui structureront les transports de demain et que l'on identifie les solutions applicables dans les pays membres.

11. À titre d'exemple, on peut ainsi noter quelques sujets qui pourraient devenir les grands problèmes de demain ou modifier les orientations d'aujourd'hui:

- Le développement des liaisons de transport Europe-Asie;
- L'utilisation de la télématique et de systèmes de transport intelligents (véhicules, infrastructures);
- Le vieillissement de la population;
- L'intégration européenne;
- L'émergence de technologies de propulsion moins polluantes et la prise en compte de nouvelles sources d'énergie;
- L'impact du commerce électronique sur les transports;
- La sûreté des transports;
- La tarification de l'usage de l'infrastructure;
- La mondialisation de l'économie et ses incidences sur le transport.

Pour relever ces défis, le Comité pourrait, par exemple, concentrer ses efforts sur les missions suivantes:

- Création, amélioration, unification et contrôle de l'application d'une législation internationale pour les transports;

- Développement de l'infrastructure routière, en particulier dans les corridors de transport est-ouest et nord-sud;
- Possibilité de faciliter encore les opérations de transport;
- Possibilité d'éliminer les obstacles existant aux transports transfrontières (problèmes de visas, douanes, prélèvement de droits, etc.).

Ces activités seraient ensuite définies dans un plan stratégique, en tenant compte des priorités et des ressources disponibles.

12. Le CTI prendra ces questions en compte dans sa stratégie dans la mesure où elles relèvent de sa compétence et où il peut contribuer à donner une valeur ajoutée aux activités poursuivies par d'autres organes internationaux.

2. Les moyens et les méthodes

13. Le fonctionnement du CTI repose sur le travail de différents groupes permanents et de groupes ad hoc. Le secrétariat est assuré par la Division des transports. Ce secrétariat, dont l'effectif est limité, doit gérer l'ensemble des activités du CTI et de ses organes subsidiaires ainsi que des accords et conventions.

14. Compte tenu de l'urgence et de l'ampleur des problèmes ainsi que de leur technicité, les travaux du Comité et de ses organes subsidiaires exigent:

- Une meilleure capacité des services compétents à organiser matériellement des sessions (documentation, salles de réunion, interprétation, traduction);
- Une plus grande disponibilité des représentants;
- Un renforcement des effectifs de la Division des transports, y compris le maintien des deux conseillers régionaux;
- L'adaptation du cadre budgétaire de la CEE et de ses pays membres.

15. Ces aspects exigent aussi une réflexion sur les méthodes de travail, l'efficacité et les priorités, d'une part, et les possibilités de dégager des moyens nouveaux, d'autre part.

16. En matière de méthodes de travail, il est proposé ce qui suit:

- Il est souhaitable d'adopter un rapport à la fin de chaque réunion. Cependant, si cela n'est pas possible, il faudrait alors adopter une liste de décisions, notamment dans le cas des questions juridiques;
- Les rapports pourraient être plus courts, plus axés sur l'essentiel;
- Les discussions pourraient se limiter aux seules décisions et conclusions sur les sujets traités;

- La distribution tardive de documents dans toutes les langues de travail devrait être évitée à tout prix car elle entraîne souvent un report de l'examen ou de la décision, en raison de l'impossibilité pour les représentants de préparer la réunion;
- Le recours à des groupes d'experts préparant un sujet, se réunissant de façon informelle, permettrait d'avancer plus vite; le rapport seul serait examiné et adopté en réunion plénière;
- Certaines questions pourraient être adoptées en «point A», c'est-à-dire sans exposé ni débat, lors des réunions de groupes de travail ou du CTI.

Il est également nécessaire:

- D'accorder davantage d'attention aux priorités;
- De fixer des mandats clairs et précis aux organes, limités dans le temps;
- D'abandonner, fût-ce provisoirement, certains sujets sur lesquels il y a blocage, soit faute d'accord politique ou d'intérêt, soit faute des moyens nécessaires;
- De recourir davantage à des groupes ad hoc pour des sujets précis plutôt qu'aux organes subsidiaires.

17. L'efficacité du Comité des transports intérieurs progresserait sans doute grâce à une meilleure coordination et à une coopération plus intense:

- Sur le plan interne (CEE), pour des questions transectorielles ou des problèmes communs à plusieurs groupes;
- Sur le plan externe, avec d'autres organisations internationales (UE, CEMT, etc.), ou des ONG (questions techniques) et le Département de coordination des pays membres de la CEI;
- Intensification des travaux de la CEE dans les pays d'Europe centrale et orientale, ainsi que de la CEI, grâce à la création d'un système d'information et de centres chargés des analyses, des consultations et de la formation pour des questions clés;
- Développement de la coopération entre la CEE et les institutions financières internationales en vue d'obtenir un appui pour les grands projets y compris, en particulier, les projets d'investissement dans les pays en transition.

18. La coordination et la coopération apparaissent particulièrement nécessaires avec la CEMT, la CESAP et la Réunion de coordination des pays membres de la CEI pour les transports afin:

- De mieux définir les rôles spécifiques dans un souci de complémentarité;
- De partager une même vision stratégique;
- De prendre en compte les travaux et décisions de la CEMT;

- D'organiser des réunions communes au niveau du Bureau et des groupes de travail;
 - De mener des actions communes.
19. En ce qui concerne les ressources, de nouvelles pistes devraient être explorées:
- Inciter davantage les États membres à mettre temporairement des experts à la disposition de la Division des transports de la CEE;
 - Examiner la possibilité d'affecter le produit de la vente de publications et de documents aux activités du CTI;
 - Développer des partenariats pour organiser certaines activités et aider à la préparation des documents techniques.
20. Enfin, il apparaît souhaitable de mieux faire connaître le rôle du CTI et l'importance de ses travaux et de ses réalisations.

3. Les mesures à prendre

21. Le Comité devrait tirer parti de ses points forts dans le domaine de l'action normative et mieux suivre l'application des normes et des règles ainsi élaborées.
22. La liste des «grands problèmes de demain» (voir par. 11) devrait amener le CTI à développer une véritable stratégie d'action.
23. Étant donné ces objectifs, les groupes de travail tiendront compte, chaque fois que possible, des tendances et des questions émergentes dans leurs activités. Il se peut cependant que dans certains cas ils ne puissent être en mesure d'intégrer certains de ces problèmes à leurs travaux: soit ils sortent de leur compétence ou touchent des domaines qui débordent largement de celle-ci, soit la manière de fonctionner est telle que l'on ne se préoccupe pas de ce qui pose problème aujourd'hui.
24. Le Bureau affectera une partie de son temps à l'élaboration d'une stratégie en s'appuyant sur les travaux de ses organes subsidiaires et les compétences des présidents respectifs.
25. Il paraît indispensable, préalablement, d'organiser une concertation avec la CEMT, les services concernés de la Commission européenne et la réunion de coordination des pays membres de la CEI pour les transports, en vue de définir une vision stratégique commune, de répartir les rôles afin d'éviter tout double emploi, et d'assurer les échanges d'informations nécessaires.
26. Lorsque cela est nécessaire, le Comité devrait actualiser ses objectifs stratégiques.
-

Appendice 2 à l'annexe 3

PROJET D'OBJECTIFS STRATÉGIQUES DU COMITÉ

Document complémentaire établi par M. H. Courtois

Note: À sa réunion des 10 et 11 juillet 2003, le Bureau, lors de l'examen du Projet d'objectifs stratégiques du Comité, a jugé qu'il serait utile de disposer de renseignements supplémentaires présentant les sujets faisant ou non l'objet d'activités du Comité ou de ses organes subsidiaires.

Le Bureau s'est donc félicité de l'offre de M. Courtois d'établir un document complémentaire qui exposerait à quel degré les sujets mentionnés dans le Projet d'objectifs stratégiques s'inscrivaient déjà dans les stratégies actuelles et envisagées qui ressortent du programme de travail du Comité (TRANS/BUR.2003/11, point 6).

Suite aux débats au sein du Bureau, le projet du programme de travail du CTI a été examiné par M. Courtois en vue de savoir si les sujets figurant au paragraphe 11 du Projet d'objectifs stratégiques du Comité (TRANS/BUR.2003/6, (révision 2)) apparaissaient ou non dans le projet de programme de travail du Comité.

Le résultat de cet examen est présenté dans le tableau ci-après. Il fait ressortir le degré auquel les sujets mentionnés au paragraphe 11 du Projet d'objectifs stratégiques (TRANS/BUR.2003/6, (révision 2)), sont déjà pris en compte dans le programme de travail du CTI, en indiquant à quel élément de travail correspondent les divers sujets.

Cet exercice permet au Bureau de relever les sujets déjà pris en compte dans le projet de programme de travail du Comité et ceux qui pourraient y être incorporés, pour suite à donner par les divers organes subsidiaires du CTI.

Liste des sujets (mentionnée au paragraphe 11 du document TRANS/BUR.2003/6 (révision 2)):

1. Le développement des liaisons de transport Europe-Asie;
2. L'utilisation de la télématique et de systèmes de transport intelligents (véhicules, infrastructures);
3. Le vieillissement de la population;
4. L'intégration européenne;
5. L'émergence de technologies de propulsion moins polluantes et la prise en compte de nouvelles sources d'énergie;
6. L'impact du commerce électronique sur les transports;
7. La sûreté des transports;
8. La tarification de l'usage de l'infrastructure;
9. La mondialisation de l'économie et ses incidences sur le transport.

ORGANE	QUESTIONS								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
WP.5 02.1	CA ¹ : (f)			CA ¹ : (j)(a)					CA ¹ : (a)
SC.1 02.2.1 02.2.2	I(a)(a)	(a)(e)				(e)		(c)	
WP.1 02.3			(b)						
WP.29 02.4.1 02.4.2		(a)			(a) (a)		(a)		
SC.2 02.5.1 02.5.2	I(g)	(ii)	I(e)	I(a) (c)					
SC.3 02.6.1 02.6.2	(a)	(k)(l)(m)		(a) (c)(f)	(a)(b)(d)(f)(n)	(n)			
WP.15 02.7							(a)(b)(c)		(a)
T&E&H 02.8									
WP.24 02.9	(b)(h)	(d)(e)(f)	(f)						(c)
WP.30 02.10	(h)	(f)(g)		(f)(e)		(f)(g)	(a)(f)(g)		(b)(c)
WP.11 02.11				(i)					
WP.6 02.12.1 02.12.2			(a)(ii)						

¹ CA: activités permanentes.