



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Quatre-vingtième session**
Genève, 20-23 février 2018**Rapport du Comité des transports intérieurs
sur sa quatre-vingtième session****Additif****Table des matières**

	<i>Page</i>
Annexes	
I. Débat de politique générale de haut niveau sur « L'intermodalité, clef des transports durables et de l'écomobilité ».....	2
II. Rapport de la huitième réunion des présidents des organes subsidiaires du Comité et des comités de gestion des instruments juridiques de l'ONU relatifs aux transports.....	10



Annexe I

Débat de politique générale de haut niveau sur « L'intermodalité, clef des transports durables et de l'écomobilité »

I. Introduction

1. Des ministres des transports de pays d'Afrique, d'Asie, d'Europe et du Moyen-Orient, plus de 250 participants de 63 pays et les responsables d'organisations du secteur des transports intérieurs se sont réunis lors du débat de politique générale de haut niveau de la quatre-vingtième session du Comité des transports intérieurs (CTI) sur « L'intermodalité, clef des transports durables et de l'écomobilité » (salle XII, Palais des Nations, 20 février 2018, Genève).

II. Déclarations liminaires

2. M^{me} Olga Algayerova, Secrétaire exécutive de la CEE, a ouvert la réunion et lancé l'outil d'élaboration des politiques de sécurité routière dénommé « Futurs systèmes sûrs de transport intérieur (SafeFITS) ». M. Yuwei Li, Directeur de la Division des transports durables de la CEE, M. Umberto De Pretto, Secrétaire général de l'Union internationale des transports routiers (IRU), et M. Jean Todt, Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière, ont ensuite pris la parole.

3. Le système SafeFITS a été mis au point par la CEE pour améliorer la sécurité routière en favorisant la prise de décisions fondées sur les connaissances en matière de politique des transports. Son principal objectif est d'aider les gouvernements et les décideurs à définir les décisions et mesures les plus appropriées en matière de sécurité routière en leur permettant de simuler les effets et l'efficacité de différentes décisions d'après des données réelles. Le système SafeFITS a été mis à l'essai en Albanie et en Géorgie à la suite de projets de recommandations issus des évaluations de la sécurité routière effectuées dans les deux pays.

III. Tables rondes de haut niveau

4. Les débats ont été animés par M. Young Tae Kim, Secrétaire général du Forum international des transports.

A. Table ronde I : L'intermodalité mène à la durabilité

5. Les participants à la table ronde I ont débattu d'une stratégie globale pour l'ensemble des modes de transport afin de parvenir à des transports durables et à l'écomobilité et atteindre les objectifs de développement durable. Une attention particulière a été accordée à la gouvernance, à la nécessité d'une coordination et d'une harmonisation internationales et à la détermination des avantages distincts de l'intermodalité par rapport aux solutions et initiatives à mode unique.

6. S. E. M. Peter Gašperšič, Ministre de l'infrastructure de la Slovénie, et M^{me} Maria Magdalena Grigore, Vice-Ministre des transports de la Roumanie, ont prononcé des discours liminaires. Des exposés ont ensuite été présentés par M. Matthew Baldwin, Directeur général adjoint de la Direction générale de la mobilité et des transports (DG MOVE) de la Commission européenne, M. Jean Todt, Envoyé spécial du Secrétaire général des Nations Unies pour la sécurité routière, M. Jean-Pierre Loubinoux, Directeur général de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et M^{me} Nancy Vandycke, Coordinatrice du projet Mobilité durable pour tous (SuM4All) de la Banque mondiale.

7. Ont suivi des interventions de :
- S. E. M^{me} l'Ambassadrice Élisabeth Laurin, Représentante permanente de la France ;
 - S. E. M. l'Ambassadeur Ulrich Seidenberger, Représentant permanent adjoint de l'Allemagne ;
 - M. Sergey Andreev, Directeur adjoint du Département de la coopération internationale du Ministère des transports de la Fédération de Russie ;
 - M^{me} Ermelinda Meksi, Coordinatrice adjointe des activités économiques et environnementales de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) ;
 - M. Tadeusz Szozda, Président du Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ;
 - M. François Davenne, Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).

B. Table ronde II : Transport intermodal de marchandises et connectivité

8. Le Groupe II a examiné les solutions novatrices visant à faciliter le commerce et à optimiser les déplacements des véhicules de transport intérieur ainsi que les opérations logistiques dans divers modes de transport, à l'échelle internationale et locale.

9. S. E. M. Abdalla Mohamed Obaid Balhaif Alnuaimi, Ministre du développement des infrastructures des Émirats arabes unis, et M. Jumageldi Garayev, Vice-Ministre des transports motorisés du Turkménistan, ont prononcé des déclarations liminaires. Des exposés ont ensuite été présentés par M. Sandagdorj Erdenebileg, Chef du Bureau du Haut-Représentant des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement (UN-OHRLS), M. Umberto De Pretto, Secrétaire général de l'Union internationale des transports routiers (IRU), et M. Ralf-Charley Schultze, Président de l'Union internationale des sociétés de transport combiné route-rail (UIRR).

10. Ont suivi des interventions de :
- M. Andriy Galushchak, Secrétaire d'État du Ministère de l'infrastructure de l'Ukraine ;
 - M. Mamadou Ibrahima Lo, Directeur de cabinet du Ministère de l'infrastructure, des transports terrestres et du désenclavement de la République du Sénégal ;
 - M. Eric Bouwmeester, Directeur adjoint des affaires internationales du Ministère de l'infrastructure et de la gestion de l'eau des Pays-Bas ;
 - M. Michael Christides, Secrétaire général de l'Organisation de coopération économique de la mer Noire ;
 - M. Erik Evtimov, Secrétaire général adjoint du Comité international des transports ferroviaires (CIT) ;
 - M. Òscar Oliver, du Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO).

C. Table ronde III : Mobilité intermodale de passagers

11. La table ronde III s'est intéressée aux solutions intelligentes utilisées dans différentes stratégies de gestion de la mobilité des passagers dans des zones urbaines de plus en plus denses, y compris les transports publics et la mobilité individuelle intelligente.

12. Des discours liminaires ont été prononcés par S. E. M. Arkhom Term pittayapaisith, Ministre des transports de la Thaïlande, et M. Kwaku Ofori Asiamah, Ministre des transports du Ghana. Des exposés ont ensuite été présentés par M. Gery Balmer,

Vice-Directeur et Chef de la Division des politiques de l'Office fédéral des transports de la Suisse, M. Dionisio González, Directeur de l'Association internationale des transports publics (UITP), M^{me} Karen Vancluysen, Secrétaire générale du réseau Polis, et M. Henry Gourджи, Chef du Bureau de la planification stratégique, de la coordination et des partenariats de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

13. Ont suivi des interventions de :

- S. E. M. Ali Hammoud, Ministre des transports de la Syrie ;
- M. Viktor Zhukov, Vice-Président du Comité de l'OSJD ;
- M^{me} Bronwen Thornton, Directrice du développement de WALK21.

IV. Principaux enseignements

A. Table ronde I : Les technologies de l'information et de la communication, passerelle pour la promotion de la connectivité

14. Les participants ont convenu qu'une combinaison fluide de divers modes de transport rendait les transports de passagers et de fret plus sûrs, plus efficaces et souvent plus rapides et moins coûteux. Le débat a été axé sur la réalisation d'une stratégie globale en matière de transports intérieurs qui facilite et encourage l'intermodalité, ce qui présentait de multiples difficultés qui ne pouvaient être réglées au seul niveau des solutions d'infrastructure non plus qu'au niveau national ou local. Les débats ont porté sur des questions relatives aux orientations et sur les possibilités et les difficultés que présentaient les innovations et les nouvelles technologies. Il est apparu que les systèmes de transport intelligents pouvaient aussi faciliter le transport intermodal de marchandises et les déplacements des passagers. La connexion de l'infrastructure, des véhicules et des utilisateurs optimisait la circulation de l'information ainsi que la gestion du trafic et des déplacements. L'innovation technologique pouvait améliorer la connectivité et donc faciliter les opérations de transport intermodal, tout en améliorant leur empreinte sur l'environnement.

15. Un autre thème dominant dans ce cadre a été la sécurité routière pour tous les modes de transports intérieurs. Comment y parvenir au mieux ? En effet, la cible 3.6 des objectifs de développement durable appelait à diminuer de moitié, à l'échelle mondiale, le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route d'ici à 2020, et la cible 11.2 de ces mêmes objectifs visait à assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes vulnérables, notamment les femmes, les enfants, les personnes handicapées et les personnes âgées.

16. S. E. M. Peter Gašperšič, Ministre de l'infrastructure de la Slovénie, a évoqué la stratégie de développement des transports adoptée par son gouvernement en 2015 et la résolution sur le programme national de développement des transports de la République de Slovénie adoptée en 2016 par le Gouvernement et l'Assemblée nationale. Cette résolution se fondait sur l'étude approfondie des flux de trafic et comprenait 108 nouvelles mesures, y compris un important financement récurrent du développement de l'infrastructure. L'intermodalité était l'un des piliers essentiels des deux documents, qui, à eux deux, visaient à assurer une mobilité meilleure et plus durable à un moindre coût et en desservant une superficie plus vaste.

17. M^{me} Maria Magdalena Grigore, Vice-Ministre des transports de Roumanie, a souligné que l'intermodalité et l'interopérabilité garantissaient l'efficacité des transports, ce qui profitait à l'ensemble de l'économie. La création de couloirs de transport internationaux compétitifs pouvait favoriser tant l'intermodalité que la mise en place d'un système logistique numérique efficace et durable. Le Gouvernement roumain accordait une attention particulière au développement de la coopération régionale dans le domaine du transport de marchandises, et le Ministère des transports s'emploierait à mettre en œuvre l'initiative

relative au projet de couloir de fret entre la mer Noire et la mer Caspienne. Le développement du secteur des transports devait tenir compte des liaisons nécessaires avec l'Union européenne, mais aussi avec d'autres régions, y compris vers l'Asie.

18. M. Matthew Baldwin, Directeur général adjoint de la DG MOVE, a informé les participants que la Commission avait déclaré l'année 2018 Année de la multimodalité. Poussée principalement par le puissant essor de la numérisation en ce qui concernait tant les passagers que le fret, la Commission voyait de grandes promesses dans l'amélioration de la multimodalité afin, entre autres, de réduire les émissions de CO₂, les embouteillages et la pollution atmosphérique. Mais elle jugeait également important d'examiner les facteurs qui empêchaient les opérations multimodales de jouer un rôle plus important aux niveaux européen et mondial. M. Baldwin a constaté que le Comité des transports intérieurs, qui était une tribune utile pour débattre de cette question importante, veillait au renforcement de la sécurité et de la durabilité des transports intérieurs dans le nouveau cadre mondial des objectifs de développement durable des Nations Unies.

19. M. Jean Todt, Envoyé spécial du Secrétaire général des Nations Unies pour la sécurité routière, a axé son intervention sur les liens entre l'intermodalité et la sécurité routière. Alors que la demande de mobilité et de transports ne cessait d'augmenter, l'intermodalité devait devenir un élément essentiel si l'on voulait construire un système de transport plus durable. M. Todt a ajouté que, « au vu de l'expansion des transports publics, l'effet pouvait être énorme », et a cité des estimations selon lesquelles une augmentation de 10 % à 20 % des transports publics correspondait à une diminution de 15 % des accidents mortels de la circulation.

20. M. Jean-Pierre Loubinoux, Directeur général de l'Union internationale des chemins de fer, a souligné que pour relever les défis de l'intermodalité en vue d'une mobilité durable, il était important de développer davantage les couloirs de transport internationaux pour le fret et les passagers. Il était également crucial de poursuivre les projets communs en matière de normalisation, ce qui rendait d'autant plus important le rôle du renforcement de la participation de l'UIC aux travaux du Comité et de ses organes subsidiaires. Il était également crucial de relever les nouveaux défis en matière de sûreté et de sécurité.

21. M^{me} Nancy Vandycke, Coordinatrice du projet Sum4All de la Banque mondiale, a présenté le plan de Sum4All pour rapprocher les « transports que nous avons » des « transports que nous voulons », afin d'atteindre les objectifs ambitieux du Programme de développement durable à l'horizon 2030. Grâce à ses quatre objectifs mondiaux (accès universel, efficacité, sûreté et respect de l'environnement), Sum4All, en partenariat avec les principales parties prenantes du secteur des transports, dont le Comité des transports intérieurs, avait publié en 2017 le Rapport sur la mobilité mondiale, la toute première évaluation à l'échelle mondiale du secteur des transports et de sa contribution à un avenir durable. L'étape suivante serait un plan par étapes des mesures à prendre à l'échelle mondiale, un menu de mesures appuyées sur des données et des accords internationaux pour aider les pays à parvenir à une mobilité durable. Le Comité des transports intérieurs participait activement, en tant que co-chef de file, aux groupes de travail sur l'efficacité et la sécurité.

B. Table ronde II : Le Comité des transports intérieurs, une instance de liaison entre les autorités de réglementation et les innovateurs : technologies pour une mobilité durable

22. Les participants ont convenu que l'innovation dans le secteur des transports avait révolutionné le transport intermodal de marchandises et la connectivité, en changeant tout, depuis la circulation des marchandises, l'ajustement entre l'offre et la demande et la manière de rémunérer les services jusqu'à la conception de la législation relative aux transports. La numérisation et les documents électroniques commençaient déjà d'être mis en œuvre dans les transports, améliorant l'efficacité et la gouvernance intermodales et ouvrant de nouveaux horizons à la prestation de services et à de nouvelles étapes d'évolution rapide. Accélérer la mise en œuvre d'innovations fructueuses concernant les

infrastructures, les véhicules et la gestion de la mobilité rendrait le transport intermodal plus sûr et plus fluide.

23. Des infrastructures permettant la connectivité intermodale étaient une première étape importante, mais il convenait de ne pas négliger la connexion des services et la facilitation du franchissement des frontières, tant par les entreprises que par les personnes. Le transit et les goulets d'étranglement aux frontières imposaient des coûts plus élevés aux échanges commerciaux des pays en développement sans littoral, et l'intermodalité pouvait grandement aider les communautés et les économies à se connecter aux chaînes d'approvisionnement mondiales.

24. S. E. M. Abdalla Mohamed Obaid Balhaif Alnuaimi, Ministre du développement des infrastructures des Émirats arabes unis, a examiné la manière dont son pays, en accord avec ses voisins, avait diversifié ses transports grâce à un nouveau développement important des chemins de fer. Avec 264 kilomètres de voies ferrées, les Émirats arabes unis avaient retiré de leurs routes environ 1 000 camions, rendant plus sûrs et plus respectueux de l'environnement les transports du pays. Par ailleurs, s'agissant de l'intermodalité, il avait souligné que ce serait une erreur de ne prendre en compte que les modes de transport existants, car de nouveaux se profilaient à l'horizon. Il a poursuivi en insistant sur l'évolution des drones, qui actuellement ne transportaient pas de cargaisons lourdes mais dont la technologie évoluait rapidement.

25. M. Jumageldi Garayev, Vice-Ministre des transports motorisés du Turkménistan, a noté que, conformément à la politique générale du Turkménistan, fondée sur les principes de neutralité positive et visant à développer une large coopération internationale, le Turkménistan avait été à l'initiative de trois résolutions de l'Assemblée générale dans le domaine des transports, dont la dernière, sur le thème « Renforcer les liens entre tous les modes de transport pour atteindre les objectifs de développement durable » (A/RES/72/212), avait été adoptée le 20 décembre 2017. En outre, il a souligné qu'au cours des dernières années, le Turkménistan avait mis en œuvre d'importants projets régionaux et transcontinentaux. Il a souligné que les progrès réalisés dans le domaine des transports durables contribuaient à la réalisation de tous les objectifs de développement durable et s'est félicité des travaux du Comité visant à contribuer à la réalisation de ces objectifs.

26. M. Umberto De Pretto, Secrétaire général de l'Union internationale des transports routiers (IRU), a souligné que la multimodalité n'était pas importante en elle-même mais plutôt parce qu'elle pouvait permettre de trouver la solution de transport la plus efficace et la moins chère et de développer ainsi les chaînes logistiques en utilisant l'ensemble de l'infrastructure pour obtenir le meilleur résultat possible. Dans son plaidoyer en faveur de l'intermodalité, M. De Pretto a fait valoir qu'elle permettait de gagner cinq jours aux transports TIR dans un couloir commercial intermodal reliant l'Europe au Moyen-Orient. Il a en outre souligné l'utilité des systèmes eTIR et eCMR dans le cadre de l'essor de la numérisation du transport de marchandises, et les avantages qu'ils présentaient pour l'intermodalité.

27. M. Sandagdorj Erdenebileg, Chef du Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, a souligné l'importance de l'intermodalité et du transport en général pour les pays en développement sans littoral, qui éprouvaient des difficultés et des besoins particuliers en raison de leur situation géographique et de leur éloignement des marchés mondiaux. En raison de ces difficultés, le niveau de développement des pays en développement enclavés était inférieur d'environ 20 % à ce qu'il serait s'ils n'étaient pas enclavés. L'un des objectifs spécifiques du Programme d'action de Vienne était de renforcer la connectivité intermodale afin d'assurer des transferts intermodaux efficaces. La réalisation des objectifs de développement durable ne pouvait être couronnée de succès que si l'attention était accordée aux pays les plus vulnérables et si personne n'était laissé pour compte.

28. M. Ralf-Charley Schultze, Président de l'Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR), a fait valoir que la solution des problèmes posés par le transport de marchandises sur de longues distances était le transport intermodal ou combiné. Après avoir recensé les goulets d'étranglement intermodaux en Europe, allant des

goulets d'étranglement physiques aux législations nationales et aux divergences des cadres réglementaires et de leurs applications, M. Schultze a fait valoir que, si les bonnes conditions étaient réunies, l'intermodalité pouvait apporter les solutions souhaitées en matière de transports durables.

C. Table ronde III : Le Comité des transports intérieurs, centre des conventions des Nations Unies relatives aux transports : avantages d'une gouvernance réglementaire harmonisée à l'échelle internationale pour les transports intérieurs

29. Les débats de cette table ronde ont été structurés par les tendances lourdes à l'échelle mondiale : en 2011, la population mondiale avait atteint les 7 milliards d'individus et, suivant l'évolution des taux de fécondité futurs, on s'attendait qu'elle dépasse les 8 milliards en 2030 dans une hypothèse de faible fécondité, ou avoisine les 9 milliards dans une hypothèse de fécondité élevée. Outre la croissance démographique, le monde connaissait des niveaux élevés d'urbanisation et une accélération des migrations. La population urbaine mondiale était aujourd'hui proche des 3,9 milliards et atteindrait les 6,3 milliards en 2050, près de 90 % de cette augmentation se concentrant dans les zones urbaines d'Afrique et d'Asie.

30. La tâche qu'exigeait la mobilité des personnes consistait à développer mobilité urbaine et transports publics durables, y compris le vélo et la marche à pied, ainsi que des services intégrés encourageant et facilitant leur utilisation. Six personnes sur 10 vivaient en ville d'ici à 2030, ce qui rendait essentiel de déterminer des stratégies et des mesures promouvant mobilité urbaine et transports publics durables. Une des mesures les plus importantes était de décourager les transports motorisés individuels, dans l'objectif de réduire la pollution, les embouteillages et les risques pour la sécurité. Sous certaines conditions, la mobilité conçue comme un service pouvait être la solution pour atteindre cet objectif.

31. S. E. M. Arkhom Termittayapaisith, Ministre des transports de la Thaïlande, a souligné qu'il ne fallait pas considérer séparément l'expédition de marchandises et le transport de personnes, parce que tous deux utilisaient la même infrastructure, de sorte qu'il était impossible d'élaborer isolément les plans les concernant. Pour intégrer le développement du système de transport, le Ministère thaïlandais des transports avait lancé la stratégie « Un seul transport ». En vue de favoriser la fluidité des déplacements intermodaux de voyageurs, trois aspects avaient été privilégiés : les services facilitant aux voyageurs la mobilité intermodale ; l'attention portée à la conception des échanges intermodaux dans les gares, les aéroports et les ports, qui devait être universelle ; et des services supplémentaires destinés au confort des voyageurs.

32. S. E. M. Kwaku Ofori Asiamah, Ministre des transports du Ghana, a discuté des plans importants de développement des infrastructures de son pays et des difficultés que ce développement présentait, et a souligné que « pour de nombreux pays, en particulier ceux du continent africain, les transports terrestres constituaient le principal vecteur de croissance, de révolution industrielle et d'activités économiques ». Dans ce contexte, le Ghana avait commencé à stimuler la croissance des transports ferroviaires et fluviaux afin de créer un système de transport plus intelligent, plus équilibré et plus respectueux de l'environnement.

33. M. Gery Balmer, Vice-Directeur et Chef de la Division politique de l'Office fédéral des transports de la Suisse, a fait remarquer que la croissance constante du trafic représentait un défi de taille pour la Suisse. Promouvoir la mobilité multimodale pouvait contribuer de manière significative à relever ce défi. Pour en faire une réalité, la Suisse prévoyait de mettre à disposition des données sur les déplacements, d'ouvrir les systèmes de vente des transports publics à des tiers et d'encourager les parties prenantes à collaborer.

34. M. Dionisio González, Directeur de l'Association internationale des transports publics (UITP), a souligné cinq principes essentiels pour réussir l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie urbaine : vision partagée, efficacité de la gouvernance et de la réglementation, engagement politique à long terme, solidité des liens avec l'aménagement

du territoire et le développement économique, et stabilité du cadre de financement. Il n'existait pas de recette magique, mais l'intermodalité était un élément fondamental d'une mobilité durable et cela fixait clairement des priorités en termes de compétitivité, d'accessibilité, d'inclusion, de résilience et d'équilibre entre les sexes. M. González a conclu que la mobilité en tant que service et l'économie partagée étaient essentielles – à condition de trouver le bon modèle économique, y compris l'ensemble des aspects réglementaires –, mais que les transports publics constituaient l'épine dorsale de la mobilité dans les métropoles.

35. M^{me} Karen Vancluysen, Secrétaire générale du réseau Polis, a souligné l'évolution du rôle des autorités locales pour favoriser la multimodalité et l'intermodalité dans la fourniture de services de transport. Dans ce contexte, elle a souligné les opportunités et les risques que présentait la conception de la mobilité comme un service, et en particulier le rôle des villes dans son déploiement.

36. M. Henry Gourdjji, Chef du Bureau de la planification stratégique, de la coordination et des partenariats de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), a plaidé en faveur de l'aviation comme moyen d'atteindre les objectifs de développement durable. Il a souligné la nécessité d'une planification intégrée et écologiquement viable des aéroports et des transports urbains afin de maximiser les avantages pour le développement socioéconomique global des pays. Les plateformes aéroportuaires durables comportaient une dimension de responsabilité sociale et faisaient partie intégrante du réseau intermodal d'une mobilité durable.

V. Conclusions et rôle du Comité dans la promotion de l'intermodalité

37. Depuis sa création en 1947, le Comité des transports intérieurs a joué un rôle de pionnier en facilitant la circulation internationale des personnes et des marchandises par les modes de transport intérieur et en améliorant la compétitivité des économies. Cet objectif a été atteint principalement en promouvant le développement de réseaux internationaux d'infrastructures cohérents, de procédures de franchissement des frontières uniformes et simplifiées, et de règles et réglementations internationales normalisées visant à assurer un niveau élevé d'efficacité, de sécurité et de respect de l'environnement dans les transports internationaux routiers, ferroviaires, fluviaux et intermodaux.

38. Plusieurs groupes de travail du Comité s'occupent d'intermodalité en matière de transport de marchandises et de passagers. Promouvoir la connectivité intermodale implique :

- Des conventions facilitant les transports internationaux et la mobilité dans les secteurs routier, ferroviaire, fluvial et intermodal ainsi que le transport de marchandises dangereuses, et des accords relatifs aux infrastructures (Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), Accord européen sur les grandes lignes ferroviaires internationales (AGC), Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC)) ;
- D'autres activités telles que les schémas directeurs des projets d'autoroute transeuropéenne (TEM), de chemin de fer transeuropéen (TER) et de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie (LTEA), ainsi que les schémas directeurs nationaux du transport de marchandises et de la logistique ainsi que des terminaux de transport intermodaux ;
- Des travaux analytiques comprenant des ateliers, des recherches et des publications sur l'intermodalité en relation avec la facilitation du passage des frontières ainsi qu'avec la mobilité urbaine et les transports publics durables ;
- D'autres conventions qui favorisent la connectivité des services, les transports et la facilitation du passage des frontières, telles que la Convention TIR de 1975, la Convention sur l'harmonisation de 1982 et le projet eTIR.

39. Sur la base des exposés, interventions et débats du débat de politique générale de haut niveau, le Comité **a approuvé** les résultats du débat de politique générale. Il **s'est déclaré très favorable** à une stratégie globale relative aux modes de transport intérieur, fondée sur les enseignements tirés des meilleures pratiques du monde réel en matière d'élaboration et de déploiement d'innovations fructueuses favorisant une mobilité urbaine durable dans tous les modes de transport et pouvant profiter aux habitants des pays développés et en développement. Il **a décidé** qu'un bref rapport sur les débats, sous la forme de conclusions du modérateur, serait annexé au rapport du Comité. Enfin, il **a demandé** à ses organes subsidiaires de prendre en compte les résultats, selon qu'il conviendrait.

Annexe II

Rapport de la huitième réunion des présidents des organes subsidiaires du Comité et des comités de gestion des instruments juridiques de l'ONU relatifs aux transports

Communication du Président du Comité des transports intérieurs

I. Introduction

1. La huitième réunion des présidents s'est tenue le 21 février 2018.
2. Les présidents et vice-présidents des organes subsidiaires du Comité et des comités de gestion des conventions des Nations Unies relatives aux transports, les membres du Bureau et les représentants des gouvernements des Parties contractantes participant à la session du Comité ont assisté à la réunion. Au total, 111 représentants de 52 pays, dont 18 États non membres de la CEE, de la Commission européenne et 23 présidents et vice-présidents y ont participé.
3. La réunion de cette année a été axée sur l'élaboration de la stratégie et des orientations futures du Comité ainsi que sur la détermination du calendrier de leur adoption.
4. Les débats ont été fondés sur le document informel n° 1. La réunion a également eu l'occasion d'examiner le rapport de fond sur la stratégie du Comité (ECE/TRANS/272 (Future)). Dans la résolution ministérielle du 21 février 2017 intitulée « Embrasser l'ère nouvelle de la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité » (ECE/TRANS/2017/2), le Comité avait été invité à mettre en œuvre un dialogue stratégique et à élaborer une stratégie qui tienne compte des décisions de la résolution. À sa soixante-dix-neuvième session, le Comité avait accueilli favorablement et approuvé la résolution ministérielle de 2017.
5. La présente annexe résume et présente les conclusions de la réunion en se fondant sur les vues qui y ont été échangées.
6. Les participants à la session restreinte ont convenu que le résumé prendrait la forme d'une note du Président qui serait annexée au rapport du Comité des transports intérieurs après approbation par les représentants participant à la session restreinte.

II. Élaboration de la stratégie

7. Un consensus s'est dégagé au cours des débats pour constater le renforcement du rôle mondial du Comité et de ses instruments juridiques ainsi que l'évolution du contexte institutionnel et réglementaire mondial. Il a également été constaté que les difficultés en matière de développement, d'économie et d'environnement qui se posaient dans le secteur des transports se multipliaient et devenaient critiques dans de nombreuses régions du monde, d'où l'urgence qu'il y avait à déterminer le rôle exact du Comité.
8. Est ainsi apparu un ensemble d'opportunités et de problèmes définissant les principaux paramètres des changements nécessaires dans l'orientation stratégique du Comité, par exemple :
 - Des accords mondiaux qui déterminent des orientations à l'échelle mondiale en vue de modifier la direction du développement que les travaux du Comité doivent favoriser et soutenir ;
 - La technologie, notamment les systèmes de transport intelligents, la numérisation et l'automatisation ;

- La crise persistante de la sécurité routière ;
 - Les tendances lourdes à l'échelle mondiale, notamment la dynamique démographique et l'urbanisation ;
 - L'augmentation de la demande de transport, notamment en milieu urbain ;
 - Les lacunes en matière d'infrastructure et les investissements adéquats dans l'infrastructure à l'échelle mondiale.
9. Ces grandes dynamiques peuvent être regroupées autour de six thématiques.

A. La dimension institutionnelle (le Comité des transports intérieurs, ses organes subsidiaires et ses instruments juridiques)

10. En raison du rôle de plus en plus mondial du Comité des transports intérieurs et de ses instruments juridiques, une grande partie des débats a porté sur ces derniers. Plus précisément, plusieurs participants ont évoqué l'ouverture de ces instruments à tous les États Membres de l'ONU, dans la mesure du possible, et leur universalisation. L'augmentation du nombre d'adhésions d'États non membres de la CEE et l'élargissement du cadre géographique ont fait l'objet d'un soutien vigoureux. Parmi les idées de mesures, on peut citer le changement du nom de certaines conventions pour mieux traduire leur portée mondiale et faciliter ainsi l'adhésion de pays non membres de la CEE. L'élaboration de nouveaux instruments juridiques en fonction des besoins a aussi été vivement encouragée. Enfin, l'appui à une mise en œuvre efficace des conventions a été soulignée en complément du débat sur l'augmentation du nombre d'adhésions.

11. Les participants ont souligné la nécessité d'ouvrir le Comité des transports intérieurs aux Parties contractantes non membres de la CEE, ce qui pouvait aller de pair avec une augmentation du nombre de ses groupes de travail chargés d'administrer les conventions mondiales à l'avenir. Étant un centre mondial de réglementation des transports intérieurs durables, le Comité devait prendre la tête d'initiatives novatrices et en tenir compte dans les termes de référence et les mandats, ainsi que dans l'évolution des orientations en matière de transports intérieurs, contribuant ainsi au développement durable dans la région de la CEE et dans le monde entier. Les participants ont également déclaré que ces idées pouvaient entraîner ou nécessiter des changements dans le fonctionnement et l'organisation des activités du Comité et de ses organes subsidiaires.

12. Les aspects programmatiques des travaux du Comité ont également été brièvement examinés. La nécessité d'équilibrer les questions et priorités régionales et mondiales dans le programme de travail du Comité a été soulignée. Il a été observé qu'au moment des débats, le budget et le programme de travail tenaient principalement compte des priorités régionales.

B. Vision, mission et objectifs stratégiques

13. La vision, la mission et les objectifs stratégiques du Comité des transports intérieurs ont été appuyés par tous les États membres qui ont pris la parole, sans soulever d'objection. La nécessité de tenir compte de la dimension régionale des travaux du Comité dans sa stratégie, de manière qu'elle reste conforme à son cadre programmatique et à ses mandats existants, a été soulignée.

14. De nombreuses délégations ont appuyé l'idée qu'un objectif stratégique du Comité devait être de contribuer à la mise en œuvre des objectifs de développement durable.

C. Calendrier

15. La grande majorité des participants s'est prononcée en faveur de l'adoption en 2019 par le Comité de sa nouvelle stratégie et des résultats escomptés (voir aussi la section D).

D. Résultats escomptés pour la quatre-vingt-unième session

16. Les résultats ci-après devront être présentés au Comité à sa quatre-vingt-unième session annuelle, en 2019, pour adoption :

- a) Stratégie du Comité jusqu'en 2030 (et au-delà) et plan d'action et d'exécution ;
- b) Mandat révisé du Comité.

E. Ressources, stratégie financière

17. La question des ressources a été jugée importante mais n'a pas été au centre des discussions. La nécessité d'accroître les ressources et les capacités compte tenu des besoins créés par l'augmentation du nombre d'adhésions et par l'appui aux domaines hautement prioritaires a été mentionnée, de même que la nécessité de hiérarchiser les activités du Comité en fonction de différents scénarios financiers (augmentation, stabilité ou diminution des ressources). Une délégation a proposé que le budget tienne compte des priorités régionales à ce stade.

F. Priorités

18. La plupart des interventions ont porté sur les priorités. La plupart des États membres et des présidents ont appuyé les priorités existantes (document informel n° 1) et certains en ont ajouté de nouvelles :

- a) Services de secrétariat des instruments juridiquement contraignants et augmentation du nombre d'adhésions, en particulier parmi les États non membres de la CEE. Les principaux aspects étaient les suivants :
 - i) Gestion des conventions : « Garder le rythme » ;
 - ii) Universalisation des conventions ;
 - iii) Élargissement du cadre géographique ;
 - iv) Sécurité routière, y compris la fin de la Décennie d'action des Nations Unies, appel à combler les lacunes et nécessité de définir un nouvel ensemble d'objectifs pour la décennie suivante ;
 - v) Règlements concernant les véhicules ;
 - vi) Facilitation du passage des frontières ;
 - vii) Marchandises dangereuses ;
 - viii) Denrées périssables ;
- b) Numérisation : base de données pour l'échange de documents relatifs aux homologations de type, e-CMR, e-TIR ;
- c) Mobilité électronique ;
- d) Réglementation des véhicules autonomes : la plupart des interventions ont appuyé l'idée d'adopter une attitude plus audacieuse ;
- e) Nouveaux instruments juridiques, tenant compte des besoins futurs des États membres, et pas seulement des besoins actuels ;
- f) Centre pour les accords relatifs aux infrastructures (AGC, AGN, AGR, AGTC).

19. Les nouvelles priorités proposées ci-après (qui ne figurent pas dans le document informel n° 1) ont été suggérées au cours du débat par les États membres et les présidents :

- a) Objectifs de développement durable en matière d'environnement : les liens du Comité avec la plupart des objectifs de développement durable sont répartis entre

différents groupes de travail. Les domaines manquants, qui nécessitent d'être encore renforcés, comprennent les orientations en matière de transports durables, les transports urbains et ruraux, la sécurité et les questions sociales, à l'exception de la sécurité routière ;

b) Statistiques ;

c) Réseaux et couloirs de transport : Via Carpatia et les couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie ont été mentionnés ;

d) Ciblage de modes de transport spécifiques : les différents modes de transport sont confrontés à des problèmes différents, à prendre en considération dans la stratégie du Comité.

III. Suivi de la huitième réunion

20. Sur la base de ces délibérations, le Comité **s'est félicité** de l'organisation de la huitième réunion des présidents des organes subsidiaires du Comité, réunion réservée à la participation des gouvernements, sur l'élaboration de la stratégie du Comité jusqu'en 2030, et **a décidé** que le résumé des débats, sous la forme de notes du Président, serait annexé au rapport du Comité après approbation par les délégués participant à la session restreinte.

21. Lors de l'examen de la stratégie du Comité jusqu'en 2030, le Comité **s'est déclaré favorable à la poursuite du débat** sur le document informel n° 1. À cette fin, il **s'est félicité** des débats de la session restreinte à laquelle ont participé des Parties contractantes membres de la CEE ou non.

22. Le Comité **a fourni des orientations** à son Bureau sur la façon de poursuivre l'élaboration de sa stratégie de manière inclusive avec l'aide du secrétariat, et **a demandé** : a) que soit présenté au Comité pour adoption à sa quatre-vingt-unième session, en 2019, un plan d'action et d'exécution pour la mise en œuvre ; et b) que soient examinées en détail les modifications nécessaires du mandat et du Règlement intérieur du Comité et qu'elles soient soumises au Comité pour adoption à sa quatre-vingt-unième session annuelle. Le Comité **a invité** les groupes de travail à envoyer leurs contributions après leurs sessions annuelles, au titre de contributions à l'élaboration de la stratégie et du plan d'exécution, en vue de l'adoption définitive de ceux-ci à la session restreinte de la quatre-vingt-unième session annuelle du Comité.