

Economic Commission for Europe

Inland Transport Committee

Working Party on the Transport of Dangerous Goods

102nd session

Geneva, 8-12 May 2017

Item 2 of the provisional agenda

Seventy-ninth session of the Inland Transport Committee

21 April 2017

**United Nations Economic Commission for Europe
Inland Transport Committee Strategy**

Note by the secretariat

1. The list of main decisions taken at the seventy-ninth session of the Inland Transport Committee may be consulted at:

http://www.unece.org/trans/main/itc/itc_main_decisions_2017.html

2. The Working Party may consider particularly decision 6 where the Inland transport committee invited the Working Parties to consider preparing contributions to the draft strategy of the Inland Transport Committee that will be considered by the Committee at its session in 2018, and, if necessary, also road maps for the implementation of the sustainable development goals.

3. To this end, the Inland Transport Committee decided to share the Executive Summary of the Strategy Paper (ECE/TRANS/2017/R.1) with all the Working Parties, and invited them to submit their comments and recommendations. When preparing a strategy paper or road maps, Working Parties should also bear in mind the limited availability of resources and recognize that new activities should be matched by a reduction or discontinuation of one or more activities, unless extrabudgetary funding is made available;

4. ECE/TRANS/2017/R.1 is reproduced in Annex.

Annexe

Stratégie de la Commission économique pour l'Europe pour le Comité des transports intérieurs

Le Comité des transports intérieurs (CTI) de la Commission économique pour l'Europe a été créé en 1947. À sa réunion de février 2016, le Bureau du Comité a décidé de convoquer la septième réunion des présidents des organes subsidiaires du Comité à l'occasion de la soixante-dix-neuvième session du Comité, qui coïncide avec le soixante-dixième anniversaire du Comité.

La réunion des présidents a pour objet le renforcement du rôle du Comité des transports intérieurs dans un environnement mondial en pleine mutation. À ces fins, ont été établis :

- Un rapport détaillé portant sur la stratégie, assorti d'une enquête et des résultats de consultations menées avec les principales parties prenantes (en anglais uniquement), qui sera soumis au CTI pour examen ;
- Un avant-projet de résumé du rapport destiné à faciliter les débats du CTI (en anglais, en français et en russe), qui sera ultérieurement intégré à ce rapport (voir ci-après) ;
- Un document succinct résumant la stratégie et la traduisant en termes opérationnels, comportant des objectifs clairs tenant compte des arguments et de l'avis des gouvernements.

Avant-projet de résumé du rapport

I. Nous nous trouvons à un tournant

A. Le secteur des transports est obligé d'évoluer

1. La situation critique qui prévaut en matière de développement économique, social et environnemental à l'échelle mondiale rend nécessaire la signature d'accords mondiaux impliquant les gouvernements et toutes les autres parties prenantes, en particulier le secteur privé, l'objectif étant de contrer les tendances négatives et de rendre le développement durable. Le secteur des transports, qui a sa part de responsabilité, détient également une partie des solutions.

Dans l'optique du développement durable, d'importants changements s'imposent au niveau de la prestation de transport

a) Les chiffres exposés ci-après montrent l'importance des problèmes de développement dans le secteur des transports :

- Au niveau mondial, 1 milliard de personnes n'ont pas accès à des routes carrossables par tous les temps ;
- Les accidents de la route font chaque année plus de 1,2 million de morts et 50 millions de blessés ;

- 1 milliard de personnes vivent dans des pays qui ne sont Parties à aucune des conventions des Nations Unies intéressant la sécurité routière et où le cadre réglementaire de référence pour l'amélioration de la sécurité routière est donc inexistant ou non conforme aux meilleures pratiques internationales ;
- Les transports sont responsables de 23 % des émissions de gaz à effet de serre libéré par la consommation d'énergie ;
- Le transport représente entre 4 à 40 % des dépenses des ménages et les chiffres révèlent des inégalités d'un pays à l'autre ainsi qu'au niveau national ;
- Les populations perdent chaque année de plus en plus de temps pour se rendre sur leur lieu de travail (ainsi, aux États-Unis, les conducteurs perdent en moyenne quarante-deux heures par an dans les embouteillages, et les ralentissements de la circulation coûtent au banlieusard moyen 960 dollars par an).

b) Le coût, le temps et la fiabilité des transports sont des facteurs de compétitivité économique essentiels. Les ralentissements de la circulation peuvent coûter cher aux entreprises, aux pays, aux exportateurs, aux importateurs et aux consommateurs finaux. Une journée de transport supplémentaire peut réduire les exportations d'au moins 1 % et peut également faire obstacle à leur diversification (Banque mondiale, OMC). La diminution importante et quasi constante des coûts de transport, associée à l'accroissement de la fiabilité, qui a commencé à l'époque des navires à vapeur et s'est accélérée avec la conteneurisation, a largement contribué à l'essor du commerce et à la mondialisation. Toutefois, est-il possible de maintenir ce mouvement ? Quelles seront les conséquences économiques d'une forte augmentation des coûts de transport en raison d'une internalisation de leurs coûts externes non compensée par de nouvelles mesures tendant à améliorer l'efficacité ? À quels maillons des chaînes d'approvisionnement internationales y a-t-il encore des gains d'efficacité à découvrir et comment la coopération internationale peut-elle les matérialiser ?

2. L'année 2015 a marqué un tournant dans le développement humain. Des accords mondiaux ont en effet été conclus dans le domaine du développement durable², de l'atténuation des changements climatiques³ et de l'appui financier au développement⁴, et le Nouveau Programme pour les villes⁵ a été adopté en 2016. Il s'agit là de puissants leviers, à l'échelle mondiale, en vue de la transformation de la voie empruntée par le développement. Tous attribuent au secteur des transports une responsabilité dans la concrétisation des objectifs de développement durable des Nations Unies relatifs à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, à l'adaptation aux changements climatiques et à la mobilité urbaine. Ils se traduisent également par une obligation morale à œuvrer sans relâche à l'accroissement de la durabilité. La mise en œuvre est déjà en cours. Les gouvernements sont entrés en juillet 2016 dans le processus de communication volontaire d'informations sur l'action relative aux objectifs de développement durable. La Commission de statistique de l'ONU est en train de mettre la dernière main à l'élaboration des indicateurs et du dispositif de suivi relatifs à ces objectifs. De nombreuses organisations internationales ont commencé à réfléchir à l'action

² Programme de développement durable et objectifs de développement durable à l'horizon 2030 : <https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld>.

³ Action menée à l'échelle mondiale dans le domaine climatique : http://unfccc.int/files/essential_background/convention/application/pdf/french_paris_agreement.pdf.

⁴ Financement du développement : http://www.un.org/esa/ffd/wp-content/uploads/2015/08/AAAA_Outcome.pdf (en anglais uniquement) et http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/192&Lang=F.

⁵ Nouveau Programme pour les villes : Projet adopté : <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/K16/091/13/PDF/K1609113.pdf?OpenElement> Résolution de l'Assemblée générale : <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N12/491/57/PDF/N1249157.pdf?OpenElement>.

qu'elles pourraient mener pour soutenir ces programmes mondiaux et y contribuer de façon optimale.

3. Il est question des principaux problèmes de développement durable qui se posent dans le domaine des transports dans un certain nombre de publications marquantes⁶.

B. Les nouvelles technologies et la quatrième révolution industrielle

4. Certaines innovations techniques sont emblématiques des différents stades du développement : on associe par exemple la première révolution industrielle aux navires à vapeur et au développement du chemin de fer. Depuis cette époque, certains modes de transport ont ouvert de nouvelles possibilités dans le domaine économique, par exemple en facilitant l'accès aux marchés et en les rendant plus proches, en permettant le transport, y compris sur de longues distances, de certaines marchandises telles que les denrées périssables, et en permettant de faire des économies d'échelle. Le chemin de fer a joué un rôle crucial, au XIX^e siècle, dans la construction des États-nations européens ; la route et l'automobile ont contribué à démocratiser les déplacements, et donc favorisé l'équité. En outre, l'évolution du transport routier a apporté plus de commodité sur le dernier kilomètre, facilité le transport sans rupture de charge et entraîné une nouvelle vague de baisse des frais de transport de fret. La fin du XX^e siècle a principalement été marquée par une relative convergence des modes de transport intérieur et par l'importance nouvelle de la fluidité du transport intermodal. Le début du XXI^e siècle se caractérise par le rôle croissant des logiciels et des composants informatiques dans le secteur des transports.

5. La numérisation est de loin le principal vecteur de changement dans les transports. Elle concerne tous les modes de transport, mais gagne du terrain plus ou moins rapidement. Parmi les effets déjà perceptibles des technologies numériques, le rôle nouveau dévolu aux passagers et aux clients est peut-être le plus important : la « culture client » connaît en effet, dans les transports, une évolution spectaculaire. Non seulement l'automatisation accélérée améliore l'efficacité des véhicules, mais elle rend possible des solutions radicalement nouvelles, telles que le *véhicule autonome* et le *train sans conducteur*. Les technologies des systèmes de transport intelligents sont susceptibles de révolutionner la tarification des infrastructures routières et, partant, d'obliger les instances de décision et de réglementation à reconsidérer leur façon de développer et de gérer les infrastructures, les relations de partenariat public-privé, et surtout la situation des transports dans les budgets publics. La mise en place de systèmes de transport intelligents n'est toutefois pas chose facile. Qui plus est, la planification des infrastructures évolue, puisqu'elle est de moins en moins fondée sur les ressources et de plus en plus centrée sur l'intégration internationale. Depuis peu, de nouvelles priorités telles que la capacité d'adaptation aux changements climatiques complexifient le développement des réseaux. La progression extrêmement rapide de la numérisation rend nécessaire un resserrement de la coopération stratégique entre les secteurs des transports et des télécommunications.

⁶ À savoir, entre autres : le document sur les transports au service du développement durable dans la région de la CEE publié en 2011 (http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/publications/Transport_for_sustainable_development_in_the_ECE_region.pdf), le document intitulé *Transport for Sustainable Development : The case of Inland Transport*, élaboré conjointement par la CEA, la CEE, la CEPALC, la CESA, l'IRU et l'UIC (www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/publications/Transport_for_Sustainable_Development_UNECE_2015.pdf), le rapport du groupe consultatif de haut niveau du Secrétaire général de l'ONU relatif à la mobilisation des transports en vue du développement. (<https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2375Mobilizing%20Sustainable%20Transport.pdf>), ainsi que de nombreux documents techniques établis par le Groupe de travail technique des transports à l'intention du Groupe de travail ouvert sur les objectifs de développement durable, sous la coordination du Département des affaires économiques et sociales.

6. Les véhicules électriques et les carburants de substitution sont souvent associés à la notion de « révolution des transports durables ». Les premiers véhicules électriques, apparus au XIX^e siècle, ont été éclipsés par l'invention du moteur à combustion, mais la nécessité de mettre un terme à l'emprise de ce type de moteurs et de réduire ainsi les émissions locales de polluants et les émissions de gaz à effet de serre a ravivé la demande de nouvelles technologies dans les domaines des véhicules et des carburants. Parallèlement, en raison de la part de marché croissante des véhicules électriques, un resserrement de la coopération entre les secteurs des transports et de l'énergie s'impose.

7. Les nouvelles technologies ont également conduit à une révolution des données, laquelle n'a pas encore été pleinement mise à profit.

8. L'ampleur et la portée des évolutions technologiques impliquant la transformation de systèmes entiers⁷, le système des transports devrait connaître de grands changements, mais aussi subir le contrecoup des mutations profondes d'autres secteurs de l'économie. Il reste à déterminer dans quelle mesure ces mutations seront dictées par l'évolution technologique et par l'avant-garde de l'innovation, qui jouit généralement d'un monopole dans ce domaine, ou si les décideurs et les organismes de réglementation auront également leur mot à dire. Des inquiétudes se font également jour à propos des possibilités d'accès des pays ayant un autre niveau de développement aux nouvelles technologies et aux progrès dont elles sont porteuses en matière d'efficacité, de sécurité et de la performance environnementale.

C. De nouveaux modèles d'affaires pour le secteur des transports

9. Le secteur des transports était autrefois – et demeure aujourd'hui, dans de nombreuses régions du monde – strictement réglementé. L'accès aux marchés des transports faisait l'objet d'un contrôle et d'une réglementation rigoureux. Au cours des soixante-dix dernières années, l'économie de marché libérale s'est imposée dans plusieurs pays et dans plusieurs régions. Ce phénomène a entraîné l'apparition de prestataires de services opérant à l'échelle planétaire et une restructuration des marchés internationaux des transports et de la logistique. C'est l'aviation civile qui a connu les changements les plus flagrants, mais le statut des « transporteurs nationaux » a dans l'ensemble été remis en question pour tous les modes de transport. Les organisations d'intégration économique régionale, notamment l'Union européenne, ont favorisé la dimension régionale et facilité la transformation des transporteurs nationaux traditionnels en acteurs multinationaux, aussi bien au niveau de leur structure actionnariale que de leurs prestations. Dans le même temps, les réformes des transports, en particulier au niveau des entreprises publiques, notamment ferroviaires, ont continué à une allure relativement modérée.

10. L'innovation technologique et tout particulièrement l'utilisation, par les transporteurs et les entreprises de logistique, de l'informatique, a eu pour conséquence majeure un désintérêt vis-à-vis des actifs au profit des processus et la mise au point d'une approche managériale à forte intensité de connaissances. Si les changements ont vraisemblablement été les plus flagrants dans les entreprises de logistique de tierce partie (« 3PL »), voire dans les entreprises de « 4PL » et de « 5PL », ils sont également évidents dans les transports publics, en particulier au niveau des systèmes d'information des voyageurs et de la billetterie électronique. En outre, les services de douane et de police aux frontières ont mis sur pied, grâce à l'informatique, des services innovants, qui fluidifient le franchissement des frontières ou tout au moins l'accélèrent.

11. La réduction des coûts de transaction est devenue essentielle. Le rôle des organismes de réglementation nationaux et internationaux a été et reste crucial pour la mise en place d'un

⁷ La quatrième révolution industrielle, Klaus Schwab, éd. Dunod.

environnement moins paperassier, largement informatisé (protection des données et acceptation de la signature électronique) et favorable à l'activité économique.

12. Les processus et les réformes relatifs à la déréglementation, au démantèlement des monopoles et à la facilitation et à la numérisation des transactions commerciales allaient bon train mais n'étaient pas encore achevées lorsque de nouveaux modèles et de nouvelles activités économiques – souvent qualifiées de perturbatrices – ont fait leur apparition et ont rapidement gagné des parts de marché. Il n'est pas interdit de penser que ces activités nouvelles ont pu éclore d'autant plus spontanément qu'elles n'étaient entravées ni par les dettes ni par de coûteux investissements et qu'elles n'étaient pas soumises à des obligations de service public sans compensation, et que de surcroît elles n'étaient ni ne s'estimaient visées par une réglementation rigoureuse. Elles ont développé le concept totalement innovant de « mobilité en tant que service » qui tire pleinement parti des possibilités des téléphones mobiles et d'autres services offerts par l'informatique et les télécommunications. Le covoiturage et le partage de véhicule représentent un défi radicalement nouveau, pour les intéressés comme pour les décideurs et les organismes de réglementation.

D. Le changement est inévitable

13. Tous les changements dont il est ici question montrent que la transformation des transports et de la mobilité résulte de forces diverses. Les considérations et les accords politiques associent le secteur des transports aux autres secteurs de l'économie dans le cadre du développement économique, social et environnemental durable. De nouvelles technologies et de nouvelles activités appellent des solutions nouvelles. Un certain nombre d'initiatives mondiales tendent à instaurer une coopération entre les acteurs internationaux, à offrir une vision commune des transports durables et à mettre en place des dispositifs facilitant l'action. La plus récente est l'initiative de la Banque mondiale relative à la mise en place d'une instance de consultation où les organisations internationales et les banques multilatérales peuvent échanger leurs vues sur la meilleure façon d'appuyer la mise en œuvre des « accords mondiaux » et des objectifs de développement durable. Il appartient également au Comité des transports intérieurs de réfléchir au rôle qu'il doit jouer et aux capacités et compétences dont il dispose pour appuyer le processus mondial et aider les gouvernements dans le cadre de la mise en œuvre des objectifs de développement durable, des plans d'action pour le climat et du Nouveau Programme pour les villes.

II. Il est temps de procéder à l'examen stratégique du Comité des transports intérieurs

14. À l'occasion du soixante-dixième anniversaire du Comité, il est naturel de dresser le bilan de son activité et de réfléchir à son avenir. Les évolutions décrites précédemment rendent cet examen d'autant plus nécessaire. Les soixante-dix premières années ayant été concluantes, que réservent les soixante-dix ans à venir, ou, à tout le moins, quels changements faut-il apporter aux priorités et au mode de fonctionnement du Comité ? Quel rôle les gouvernements souhaitent-ils jouer à l'appui de la mise en œuvre des engagements mondiaux, en particulier des objectifs de développement durable et du programme de lutte contre les changements climatiques, d'ici à 2030 ? À sa session de 2016, le Comité a décidé de procéder à une évaluation stratégique et de mettre au point sa stratégie pour la période allant jusqu'en 2030. Cette stratégie sera inscrite à l'ordre du jour de sa session restreinte de 2017.

15. L'examen du fonctionnement du Comité a clairement montré que ses activités et son rôle ne pouvaient être évalués séparément. Avec ses 20 groupes de travail – appuyés par plus de 40 groupes d'experts et groupes informels – dont l'activité principale consiste à

administrer et à renforcer l'ensemble des conventions et accords internationaux sur les transports, et les 12 organes conventionnels (les comités d'administration) qui travaillent en étroite collaboration avec lesdits groupes de travail, le Comité est devenu le dépositaire des 58 conventions des Nations Unies relatives aux transports. Ses sessions annuelles, où les résultats de ses travaux sont présentés aux États membres, sont un temps fort de son activité. Il est par conséquent important d'avoir une vision d'ensemble et considérer le Comité et ses activités en prenant également en compte la Division des transports durables de la CEE et son secrétariat (sous-programme « Transports » de la CEE). Ledit secrétariat est également au service d'autres organes intergouvernementaux tels que le Conseil économique et social et le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques, et d'organes conventionnels tels que les comités d'administration des 12 conventions des Nations Unies et la Commission de contrôle TIR. Il appuie le Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale en coopération avec la CESAP, avec laquelle il assure en alternance, tous les deux ans, le secrétariat du Groupe de travail du Programme spécial des Nations Unies pour les économies et pays d'Asie centrale (SPECA) sur les projets relatifs aux transports et aux mouvements transfrontières. En outre, en coopération avec la Division de l'environnement de la CEE et le Bureau régional de l'OMS pour l'Europe (OMS/Europe), il travaille pour le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE). Il assure la gestion et le suivi du projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) et du projet de chemin de fer transeuropéen (TER). Enfin, il héberge depuis 2015 le secrétariat de l'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière. Tous ces organes travaillent en symbiose et cette collaboration est facilitée par le fait qu'ils disposent d'un secrétariat commun. En outre, les environnements interne et externe du Comité, qui ont considérablement évolué en soixante-dix ans, devraient continuer à connaître d'importants changements.

16. Il importe donc de prêter attention aux activités et à l'évolution des acteurs extérieurs afin de repérer des possibilités de synergie et d'éviter les doubles emplois. Il convient aussi de garder à l'esprit que la Division des transports durables, en tant qu'entité du Secrétariat de l'ONU, a également des responsabilités découlant d'objectifs et de mandats mondiaux et régionaux de l'Organisation. Elle collabore ainsi étroitement, au même titre que la quasi-totalité des initiatives et activités mondiales pertinentes, avec le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement. En outre, toutes les réunions et manifestations et tous les rapports de l'ONU relatifs aux transports d'une certaine importance (rapports du Secrétaire général et résolutions de l'Assemblée générale relatifs aux transports et aux domaines connexes, Conférence Habitat III, Conférence mondiale sur le transport durable organisée au Turkménistan, conférences mondiales sur la sécurité routière organisées à Moscou et au Brésil, vingt et unième session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, qui s'est tenue à Paris, etc.) se traduisent par une mise à contribution du secrétariat, voire de nombreuses consultations. Ces activités sont également importantes dans la mesure où elles permettent non seulement de contribuer à la réflexion stratégique à l'échelle mondiale, mais aussi de faire connaître l'action de comités intergouvernementaux tels que le CTI.

17. Pour élaborer la stratégie ; il a été nécessaire :

- De procéder à l'examen des soixante-dix années d'activité du CTI au regard de l'environnement extérieur des transports, en prenant en compte l'évolution de la stratégie en matière de transports ;
- De faire un tour d'horizon des autres organisations et institutions internationales qui sont des acteurs et partenaires essentiels dans le domaine des transports, en tenant compte des grandes questions de développement ayant trait aux transports ;

- De faire un « instantané » du Comité tel qu'il est aujourd'hui, en présentant ses activités, son secrétariat et les autres organes intergouvernementaux pour lesquels il travaille ;
- De mener une étude et de procéder à un certain nombre de consultations bilatérales pour prendre l'avis des principales parties prenantes.

18. Les conclusions de ces travaux sont exposées dans le présent document et reprises en détail dans la pièce jointe.

A. Soixante-dix ans d'activité, soixante-dix ans d'évolution du secteur des transports

19. Les pays européens ont commencé à réglementer les transports intérieurs internationaux dès le XIX^e siècle. La Convention de l'octroi du Rhin remonte ainsi à 1804, et la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires date de 1893. Avec l'apparition des véhicules automobiles et l'essor du transport routier, les activités de réglementation ont pris de l'importance et ont été confiées à la Société des Nations. L'Organisation des communications et du transit a été créée en 1921. La Deuxième Guerre mondiale a toutefois perturbé les relations de transport international. Vers la fin de la guerre, l'Organisation centrale des transports intérieurs européens (OCTIE) a été créée dans le but de remettre sur pied les transports internationaux et de faciliter la reconstruction de l'Europe.

20. Après la création de la Commission économique pour l'Europe au sein de l'ONU, en juillet 1947, le Comité des transports intérieurs de la CEE a été officiellement mis en place. Succédant à l'OCTIE, il avait entre autres pour objectifs de stimuler la coopération internationale et de promouvoir des accords relatifs à une politique des transports intérieurs européens à long terme.

21. Entre 1948 et 1959, les questions relatives au transport et aux communications à l'échelle mondiale ont été traitées par la Commission des transports et des communications du Conseil économique et social. Après sa dissolution, les activités de cet organe ont été réparties entre le Conseil économique et social et les commissions économiques régionales. Le CTI, qui avait déjà participé aux négociations relatives à un certain nombre d'instruments juridiques et servait aux experts des pays et des ONG le rôle de cadre institutionnel, était de ce fait apte à se mettre au service d'instruments juridiques mondiaux. C'est pourquoi le Comité joue un rôle important dans l'élaboration du cadre réglementaire relatif aux transports et assure le secrétariat des conventions mondiales et régionales relatives aux transports et à la circulation internationale des biens et des personnes.

22. Depuis 1947, date de sa création, le CTI a adapté sa mission, ses priorités et ses activités aux problèmes particuliers à chaque époque et aux besoins spécifiques de ses États membres. Depuis le début, il a essentiellement pour tâche de s'occuper de tout ce qui peut faciliter et rendre plus sûr le transport international des marchandises et des personnes. Au fil des ans, il s'est cependant spécialisé dans les différents modes de transport intérieur, dans le transport des marchandises dangereuses et d'autres cargaisons fragiles, et dans les Règlements concernant les véhicules.

23. En substance, la principale réalisation du CTI est un ensemble sans cesse renouvelé et actualisé d'accords, de conventions et d'autres instruments juridiques internationaux, assortis de recommandations portant sur un grand nombre de questions relatives aux transports intérieurs. À ce jour, le Comité s'occupe de 58 conventions des Nations Unies, auxquelles ont adhéré 1 725 Parties contractantes. Plusieurs de ces instruments ont une portée mondiale, qu'ils avaient dès leur mise en vigueur ou qu'ils ont acquise parce qu'ils étaient de plus en plus utilisés en dehors de la région de la CEE. Non seulement le CTI participe à la

négociation des amendements aux textes en vigueur, mais il contribue à la mise en place de nouveaux instruments juridiques. À l'heure actuelle, trois nouvelles conventions sont à l'étude. Au fil du temps, la mise en œuvre des conventions des Nations Unies dont le secrétariat est assuré par le Comité a pris de l'ampleur et certains instruments – à savoir les Règlements concernant les véhicules, et les instruments concernant le transport des marchandises dangereuses – ont été directement transposés dans la législation de l'Union européenne et appliqués aux transports nationaux et internationaux de l'Union européenne, de la Fédération de Russie et d'autres pays. Cela a renforcé l'harmonisation de la législation sur les transports au plan international et permis à l'Union européenne et aux États concernés, qui n'avaient plus à élaborer leurs propres règlements, de réaliser des économies.

24. Le CTI ne se contente pas de ces activités normatives. Il se charge également d'élaborer des méthodes, des directives et des définitions en relation avec la planification des transports, la collecte de données et la collecte de statistiques sur les transports. Les activités novatrices du début ont été remplacées par un travail systémique sur les statistiques des transports. Afin d'éviter tout double emploi, Eurostat, l'OCDE/CEMT (devenu l'OCDE/FIT) et le WP.6 ont conjugué leurs efforts pour mettre en place un processus de consultations intersecrétariats et unifié le processus de collecte de données en créant un questionnaire commun.

25. En outre, en tant que composante de l'Organisation des Nations Unies, le secrétariat s'occupe de la concertation sur les politiques et fournit une assistance technique étayée par des activités analytiques, la priorité étant donnée à la promotion de la coopération régionale et sous-régionale ; il se charge également du renforcement des capacités aux fins de l'adhésion aux instruments juridiques et de leur mise en œuvre. Dans un passé récent, un outil d'aide à la prise des décisions relatives à la réduction des émissions de CO₂ dans le secteur des transports intérieurs a été élaboré dans le cadre d'un projet financé par le Compte pour le développement de l'ONU. Cet « outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur » (ForFITS) est de plus en plus utilisé pour l'élaboration de mesures de décarbonisation au niveau national et au niveau des villes. Un modèle similaire est en cours d'élaboration pour la sécurité routière, l'outil « Futurs systèmes sûrs de transport intérieur » (SafeFITS).

26. Les réalisations les plus marquantes du Comité et de ses groupes de travail sont exposées dans l'historique qui sera présenté lors de sa session annuelle de 2017.

27. En soixante-dix ans, le programme de travail du CTI a radicalement évolué pour répondre aux demandes nouvelles. Il est néanmoins resté la cheville ouvrière du secteur des transports intérieurs et a obtenu, à ce titre, davantage de résultats concrets que s'il n'avait fallu compter que sur les différentes contributions de ses groupes de travail et de ses groupes d'experts. Les activités internes du Comité et son action de coordination intersectorielle ont permis d'atteindre un niveau élevé de synergie et d'obtenir d'importants résultats, contribuant ainsi aux progrès effectués par ses groupes de travail dans plusieurs domaines, en particulier la promotion de la réflexion multimodale, les systèmes de transport intelligents et d'autres technologies de l'information et des communications.

B. Évaluations et réformes de la CEE

28. Les travaux du Comité sont fréquemment l'objet d'évaluations, qu'elles soient régulières ou ponctuelles. La réforme de la CEE de 2005 et l'examen qui en a été fait en 2013, qui comptent parmi les évaluations les plus récentes et les plus complètes de la CEE, ont toutes deux eu des conséquences pour le secteur des transports.

La réforme de la CEE de 2005⁸

29. Les axes de cette réforme étaient :

- *Le renforcement des activités dans les domaines du franchissement des frontières et de la facilitation du commerce, en collaboration avec le Comité du commerce.* Au titre du suivi, un plan d'étapes a été élaboré entre les deux sous-programmes concernés, qui ont organisé conjointement le débat de politique générale du CTI de 2009 consacré à la facilitation du commerce et des transports ;
- *Le renforcement de l'appui fourni au PPE-TSE en coopération avec le Comité des politiques de l'environnement de la CEE, en concertation avec OMS/Europe, et notamment des efforts faits pour fournir de manière durable les ressources financières et les effectifs nécessaires au Portail d'échange d'informations.* Les années antérieures du PPE-TSE peuvent être considérées comme une période de revitalisation. Les réunions de haut niveau d'Amsterdam et de Paris ont permis de fixer des orientations stratégiques. Dans le cadre des préparatifs de la prochaine réunion de haut niveau, qui se tiendra à Vienne en 2019, et en complément d'activités telles que le débat d'orientation annuel et les ateliers de la course de relais du PPE-TSE sur la mobilité urbaine durable assortis d'un examen stratégique des défis et des possibilités de la mobilité dans la ville accueillant l'atelier, un plan directeur paneuropéen de la promotion du cyclisme est en préparation. Le Portail d'échange d'informations a également récemment fait peau neuve ;
- *Une priorité accrue donnée aux aspects des transports qui concernent l'environnement.* Dans le prolongement des nouveaux Règlements qui visent par exemple à améliorer la performance environnementale des véhicules, plusieurs documents d'orientation ont été élaborés, un projet mondial du Compte pour le développement relatif à l'atténuation des changements climatiques a été mené en coopération avec les autres commissions régionales, et l'outil ForFITS a été mis au point puis utilisé dans le cadre de la concertation sur les politiques ;
- *Un plan ou une stratégie sur les moyens d'assurer le suivi de l'application des principaux instruments juridiques de la CEE relatifs aux transports relevant de la compétence du CTI et de renforcer la mise en œuvre de ces instruments.* À sa soixante-neuvième session, en février 2007, le CTI a approuvé l'offre de services du secrétariat concernant le suivi de la mise en œuvre des trois instruments juridiques relatifs aux transports suivants : la Convention sur la circulation routière de 1968, la Convention sur la signalisation routière de 1968 et l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)⁹. Le CTI a également souligné qu'il serait aussi souhaitable que nécessaire de charger la Division des transports durables du suivi de la mise en œuvre de ses instruments juridiques et de la doter des capacités nécessaires. La pénurie de ressources et d'outils a très souvent eu pour conséquence l'insuffisance et l'inefficacité du suivi. Il convient également de souligner que de nombreux instruments juridiques ne prévoient aucune disposition chargeant le secrétariat d'effectuer ce suivi de façon régulière et complète ;
- *Le renforcement des activités d'appui relatives au Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie (LTEA).* Le projet LTEA est entré dans sa troisième phase, qui s'achèvera en 2017 ;

⁸ Document E-ECE-1434-Rev.1.

⁹ Rapport au Comité exécutif de la CEE sur la mise en œuvre des priorités de la réforme de la CEE pour un renforcement de certaines activités du Comité : Examen de la mise en œuvre des mécanismes et des pratiques de suivi actuels et mesures recommandées, document informel n° 17 (soixante et onzième session du Comité des transports intérieurs, du 24 au 26 février 2009).

- *Le renforcement de la Convention TIR et l'amélioration de la transparence de la gestion.* Une série de propositions d'amendement visant à améliorer la gouvernance et la transparence financière de la Convention TIR a été examinée par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et adoptée par le Comité de gestion TIR (AC.2). En particulier, une section III traitant de l'habilitation d'une organisation internationale a été ajoutée à l'annexe 9. En outre, les travaux d'informatisation de la Convention TIR (projet eTIR) se sont poursuivis, avec : a) la création d'un réseau de points de contact douaniers eTIR, qui a conduit à l'adoption, en 2014, du modèle de référence eTIR (description complète du projet d'informatisation du régime TIR) ; et b) la création, en 2015, d'un groupe d'experts des questions juridiques chargé d'élaborer les dispositions juridiques relatives à la mise en œuvre du projet eTIR. Sous les auspices du projet « Renforcement des capacités des pays en développement et des pays en transition à faciliter le franchissement légal des frontières, la coopération régionale et l'intégration », financé au moyen du Compte de l'ONU pour le développement, un premier portail permettant l'échange de renseignements entre administrations douanières en toute sécurité a été mis sur pied en 2016. Cet outil est actuellement utilisé par la Géorgie et la Turquie dans le cadre d'un projet pilote d'échange électronique d'informations sur les transports TIR entre les administrations douanières des deux pays. Un autre projet pilote eTIR a été lancé en 2015 en collaboration avec l'IRU. Dans le cadre d'un autre projet de ce type, certains transporteurs, les administrations douanières et les associations nationales de Turquie et d'Iran ont testé la procédure TIR informatisée et salué son efficacité. Des projets et des portails similaires ont été mis en place par toutes les autres commissions régionales de l'ONU.

L'examen de 2013 de la réforme de la CEE¹⁰

30. L'examen de 2013 de la réforme de la CEE a permis de constater :

- Que le sous-programme « Transports » « ... occupe une place unique en son genre dans le système des Nations Unies, fournit une plateforme d'ensemble, aux niveaux régional et mondial, pour l'examen de tous les aspects du développement des transports intérieurs et la coopération dans ce domaine. Le sous-programme "Transports" de la CEE, le Comité des transports intérieurs et les organes subsidiaires correspondants accomplissent efficacement leurs mandats actuels en produisant régulièrement et de manière continue des résultats concrets dont la valeur ajoutée est évidente tant pour la région qu'au-delà » ;
- Et que, « Compte tenu de ce qui précède, le sous-programme et les organes subsidiaires qui lui sont rattachés devraient poursuivre l'exécution des mandats existants sous la direction générale du Comité des transports intérieurs et du Comité exécutif. Une plus large place doit être accordée à l'harmonisation des règlements relatifs aux véhicules, à la sécurité de la circulation routière, au transport de marchandises dangereuses, à la facilitation du passage des frontières, notamment par la Convention TIR, à l'uniformisation du droit ferroviaire, à la mise en œuvre de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) et aux systèmes de transport intelligents. Les synergies entre ces domaines d'activité seront étudiées plus avant, l'objectif général étant de promouvoir des transports viables qui soient à la fois sûrs, propres et concurrentiels. ».

¹⁰ Décision A (65).

C. « Instantané » du Comité, du secrétariat et des autres organes intergouvernementaux

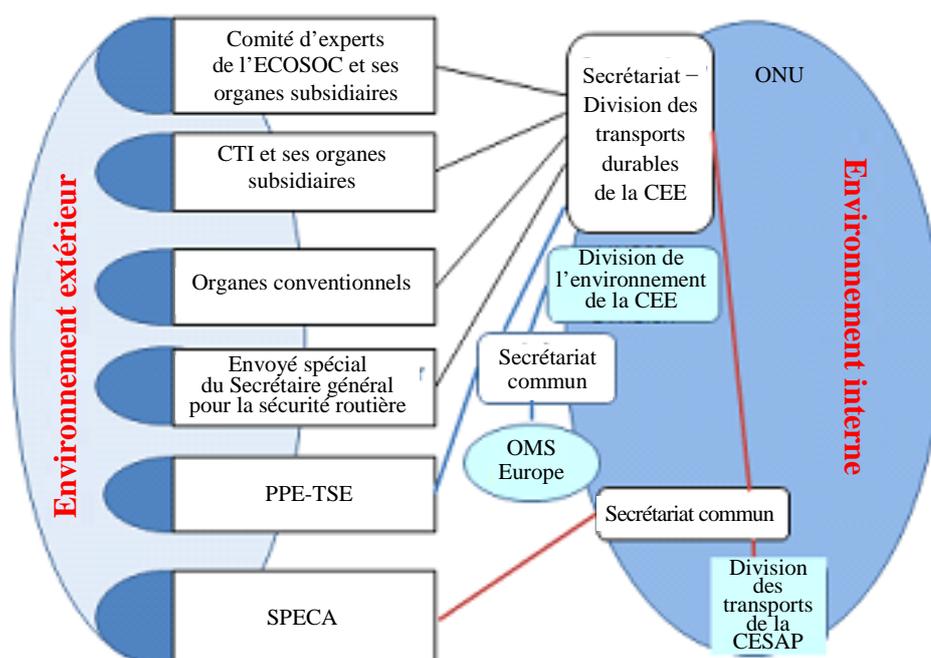
31. L'aspect le plus important de l'action du CTI et des autres organes intergouvernementaux dont s'occupe la Division des transports durables de la CEE est peut-être d'avoir obtenu en quelques dizaines d'années des résultats concrets qui marquent au quotidien la vie des personnes et des entreprises.

32. Le haut niveau de spécialisation du CTI dans le domaine des transports intérieurs lui permet de proposer une approche intégrée dans l'optique d'une connectivité sans discontinuité. Ses capacités techniques multimodales intégrées lui permettent de participer à la mise en œuvre des objectifs de développement durable. Son activité, qui était au début centrée sur les transports intérieurs internationaux, s'est élargie à l'ensemble des transports intérieurs et, notamment, à la mobilité urbaine qui, en raison de l'accélération sans précédent de l'urbanisation, est un souci croissant pour les décideurs. Grâce à ses analyses de plus en plus solides, le Comité peut servir d'intermédiaire entre les technocrates et les politiciens et relier les connaissances techniques aux choix stratégiques.

33. Le CTI est un organisme régional de la CEE, mais son rôle est à la fois régional et mondial dans la mesure où le secteur des transports a une importance et produit des effets sur les plans local, régional et mondial. Ce rôle s'exerce par l'intermédiaire du WP.29, du WP.1 et du WP.30 et, plus particulièrement, du WP.15 et du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques. Certains pays asiatiques participent au Programme spécial des Nations Unies pour les économies et pays d'Asie centrale (SPECA) et au Projet LTEA. Enfin, le Comité s'occupe de sécurité routière par l'entremise du WP.29, du WP.15, du WP.6, du SC.1 et du secrétariat de l'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière. Ses activités réglementaires et politiques ont donc une véritable portée mondiale, ce qui amène à le considérer comme la cheville ouvrière du secteur des transports intérieurs mondiaux. Cette symbiose institutionnelle est illustrée à la figure 1.

Figure 1

Liens fonctionnels avec les organes intergouvernementaux dont s'occupe la Division des transports durables de la CEE



34. Il convient de noter que le CTI s'occupe aussi bien des aspects techniques des transports intérieurs que de l'élaboration de stratégies pour plusieurs de ses programmes et produits. Il est ici question, entre autres, du PPE-TSE, qui apporte une approche multisectorielle, des priorités du programme SPECA en Asie centrale, lequel assure le lien entre la coopération intersectorielle et multisectorielle, de la participation aux études de la performance environnementale menées par la Division de l'environnement de la CEE et aux études de performance en matière de sécurité routière qui, lancées grâce au financement du Compte pour le développement de l'ONU, ont pu continuer et prendre de l'ampleur avec l'appui de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière, des examens de la stratégie nationale en matière de transports menés par exemple au Bélarus et au Tadjikistan, et de la série de documents thématiques semestriels « Tendances et économie des transports » du WP.5 consacrés aux tendances et à l'économie des transports et à d'autres documents analytiques relatifs aux conventions et aux activités de ce Groupe de travail.

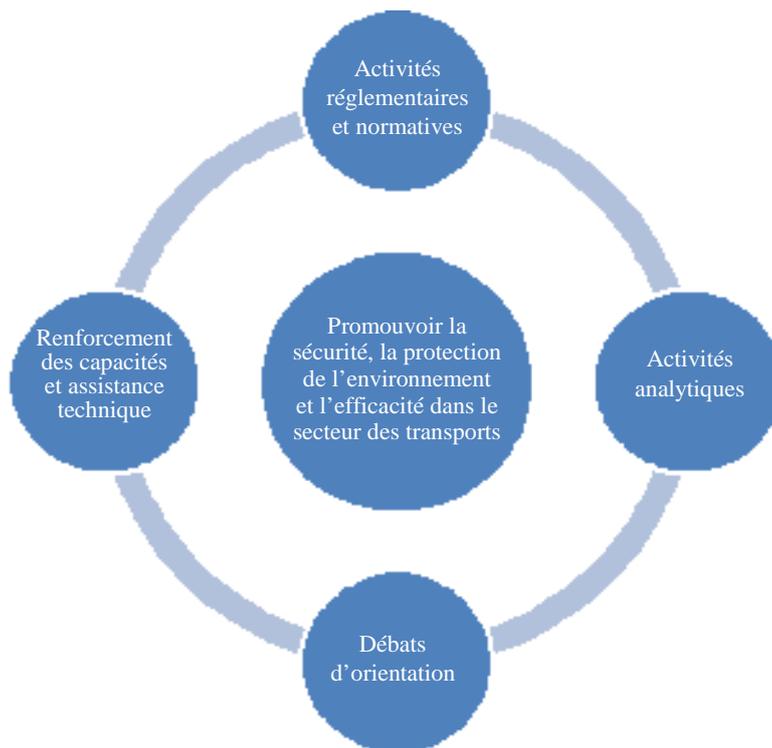
35. Le CTI a toujours favorisé le développement et la connectivité des infrastructures (TEM, TER et LTEA) et la facilitation du passage des frontières (Convention TIR, Convention sur l'harmonisation).

36. Le CTI est également un forum d'échange d'informations sur les meilleures pratiques dans le domaine des transports intérieurs, tout particulièrement en ce qui concerne les politiques et la réglementation.

37. La figure 2 schématise les différentes missions et activités du Comité. Le disque central rappelle sa mission (telle qu'énoncée par le cadre stratégique) et les « planètes » qui gravitent tout autour représentent les activités qu'il mène.

Figure 2

Mission et activités du Comité des transports intérieurs



D. Ressources et produits

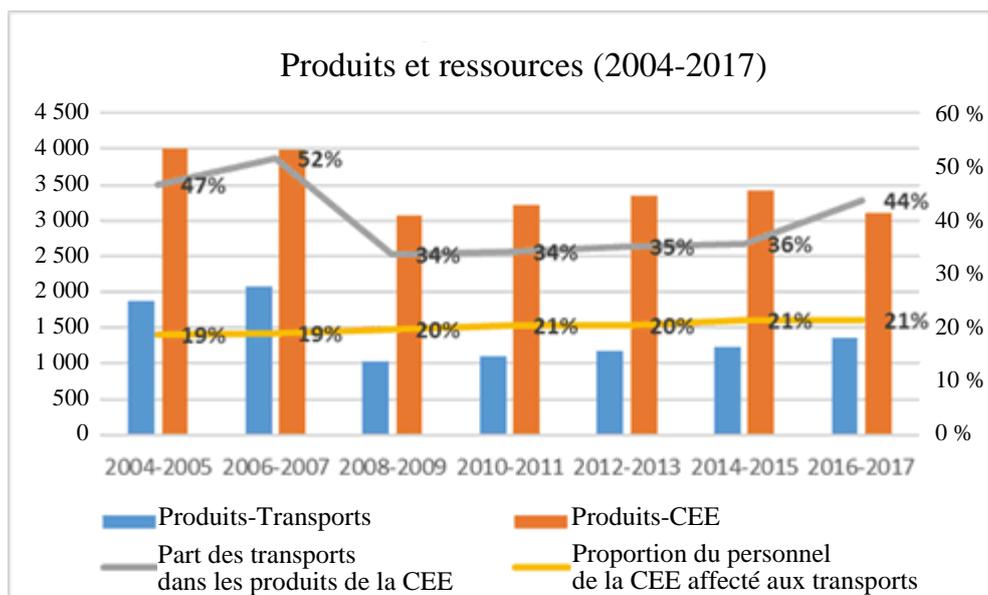
38. Au fil des ans, le personnel de la Division des transports durables de la CEE a connu des fluctuations. Aujourd'hui, la Division compte 50 fonctionnaires émargeant ou non au budget ordinaire. En outre, les ressources budgétaires de la CEE sont en quasi-totalité consacrées aux dépenses de personnel et il reste peu de moyens pour d'autres activités essentielles telles que le renforcement des capacités, le conseil ou les voyages.

39. La Division doit donc, pour s'acquitter de ses missions, faire preuve d'efficacité.

40. Pour évaluer les résultats de la Division des transports durables, il est important, d'utiliser des indicateurs associant les ressources et les produits. La figure 3, qui illustre l'évolution des ressources et les produits entre 2004 et 2017, fait clairement apparaître que la charge de travail de la Division est disproportionnée au regard des ressources disponibles. Pour la période 2016-2017, par exemple, elle est censée fournir 44 % des produits de la CEE avec 21 % du total de ses ressources.

Figure 3

Produits et ressources sur la période 2004-2017



41. À cause de cette disproportion, il est impossible de mener à bien de nouvelles missions sans faire appel à des fonds extrabudgétaires ou sans renoncer à des missions actuelles.

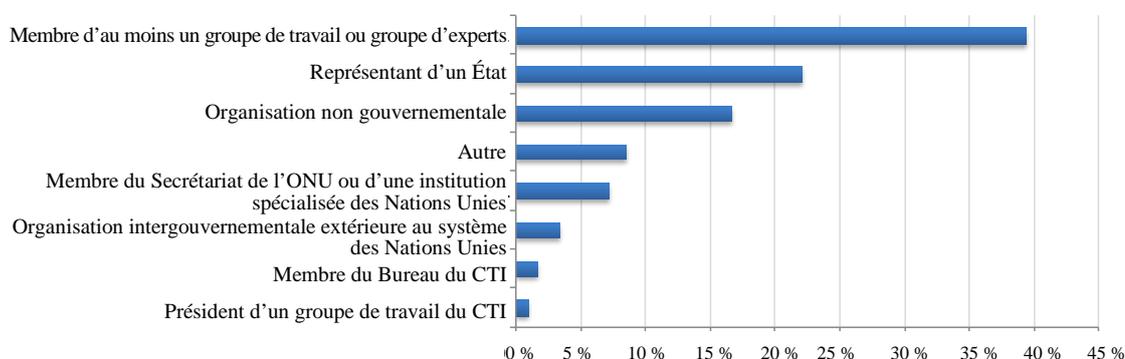
E. Évaluation du Comité par les acteurs concernés

42. Les acteurs concernés ont été invités à alimenter la réflexion sur la stratégie du CTI en participant à une enquête. Les gouvernements et les organisations internationales ont en outre été consultés directement.

43. L'enquête a été menée grâce à un questionnaire rédigé dans les langues officielles de la CEE ainsi qu'en espagnol. Les 21 questions posées étaient ouvertes, semi-ouvertes ou fermées. Il était important que ces trois types de questions figurent dans le questionnaire pour pouvoir alimenter une analyse statistique de secteurs importants tout en laissant aux parties intéressées la possibilité, le cas échéant, de faire des observations plus détaillées. Au total, 246 réponses complètes sont parvenues du monde entier ; la grande majorité étaient en anglais, mais un bon nombre d'entre elles étaient rédigées en français, en russe et en espagnol (fig. 4).

Figure 4

Ventilation des réponses



44. L'ensemble des réponses ont loué l'action du Comité, mis en évidence ses points forts et souligné les domaines à renforcer. Plus de 70 % des acteurs ayant répondu au questionnaire pensent que le CTI est très important en tant qu'espace international pour l'élaboration d'instruments juridiques relatifs aux transports intérieurs ; 90 % estiment que les conventions relatives aux transports sont importantes ou très importantes pour leur pays ou leur organisation ; le fait que le Comité joue le rôle de dépositaire des conventions des Nations Unies relatives aux transports est considéré comme un atout, mais son manque de ressources est vu comme un handicap. Les réponses suggèrent également que le CTI devrait à l'avenir recentrer son action sur les Règlements concernant les véhicules, la sécurité routière et le transport intermodal. Dans le même temps, aucune des activités actuelles n'est jugée inutile, et en général leur renforcement est même souhaité.

45. Les consultations directes ont confirmé ces informations, avec quelques nuances tenant aux priorités des différents pays ou organisations.

III. Avis et recommandations concernant le Comité des transports intérieurs

46. Il est recommandé de procéder à l'examen des questions posées ci-dessous lors de la session restreinte du Comité qui aura lieu en 2017, en tenant compte des réponses des acteurs consultés :

- Quelles sont les voies possibles, quelles priorités suivre et comment conserver la dynamique, voire l'amplifier ?
- Quels changements faut-il apporter aux conventions d'ici à 2030 et après cette date ?
- Comment gérer le tiraillement entre un statut régional et un rôle et une pertinence à l'échelle mondiale ?
- Faut-il modifier la structure de gouvernance ?

47. En ce qui concerne le rôle le plus reconnu du Comité, celui de dépositaire des accords des Nations Unies relatifs aux transports, il est vivement et unanimement recommandé au Comité de contribuer, à l'horizon 2030, à la réalisation des objectifs de développement durable en rapport avec ses travaux. À cet égard, il est recommandé au CTI :

- De renforcer la gouvernance mondiale de réglementation (les conventions des Nations Unies relatives aux transports relevant de la compétence du Comité a) sont universellement acceptées et appliquées et b) évoluent en fonction de l'innovation technique) ;
- De prendre en compte la demande en matière de méthodes statistiques relatives aux transports intérieurs et de moderniser la collecte de données effectuée pour les travaux de la CEE ;
- D'accorder plus d'importance : a) à l'amélioration de la sécurité routière, b) à la réduction des émissions locales de gaz à effet de serre – notamment en tirant parti des progrès décisifs permis, dans l'élaboration des politiques, par les outils ForFITS et SafeFITS –, c) à l'amélioration de l'efficacité et de la connectivité (projets d'infrastructure et Convention TIR) ;
- De contribuer dans la mesure de ses possibilités au suivi à l'échelle mondiale des progrès réalisés dans la mise en place de transports durables.

48. Les auteurs du présent document estiment, au vu de ce qui précède, que les recommandations concrètes et détaillées qui figurent ci-après sont conformes à la vision et aux objectifs énoncés.

A. Renforcer sensiblement la gouvernance réglementaire relative aux transports intérieurs d'ici à 2030

49. L'harmonisation de la réglementation des transports intérieurs à l'échelle mondiale est la condition première de la viabilité des transports et de l'écomobilité. Pour que les transports intérieurs deviennent viables à l'échelle mondiale, il faut d'abord et obligatoirement obtenir l'adhésion universelle aux accords les concernant, comme dans les transports aériens ou maritimes. Comme on l'a vu plus haut, les activités du CTI – qui portent essentiellement sur la réglementation –, contribuent à la réalisation de 14 des 17 objectifs de développement durable. Toutefois, 24 % des États Membres de l'ONU n'ont encore adhéré à aucun instrument juridique relatif aux transports intérieurs administré par le Comité. En outre, 32 % des pays n'ont adhéré à aucune des conventions ayant trait à la sécurité routière, ce qui veut dire qu'un milliard de personnes vivent dans des pays qui n'ont pas adopté le cadre réglementaire des Nations Unies relatif à la sécurité routière. Certains pays qui ont ratifié des accords relatifs à la sécurité routière n'ont pas transposé les dispositions de ces accords dans leur législation nationale et donc ne les appliquent pas, alors même que la mortalité routière à l'échelle planétaire ne diminue pas. Il est démontrable que la gouvernance réglementaire en matière de transports intérieurs, moyennant un contrôle constant et systématique, peut contribuer, entre autres, à améliorer la sécurité routière et à faciliter le franchissement des frontières. Ce résultat peut être rapidement et facilement atteint en généralisant l'adhésion aux conventions des Nations Unies relatives aux transports et leur mise en œuvre. Il n'est cependant pas possible d'améliorer la gouvernance réglementaire nationale et mondiale sans changer d'approche. L'intensification de l'action menée en faveur de l'adhésion aux conventions des Nations Unies relatives aux transports et le renforcement ciblé des capacités dans ce domaine a permis d'obtenir en moyenne 10 à 15 nouvelles adhésions annuelles au cours des dernières années. Pour étendre la portée des conventions à l'échelle mondiale et améliorer ainsi la gouvernance réglementaire, sans laquelle il ne peut y avoir de transports durables, il faudrait faire en sorte que tous les pays adhèrent à l'une au moins des six grandes conventions ayant trait à la sécurité routière, faciliter le passage des frontières lors des transports internationaux en utilisant davantage le système TIR, et cibler les pays dont l'adhésion contribuerait le plus efficacement à la réalisation des objectifs relatifs au développement de transports durables à l'horizon 2030. Sous réserve de l'accord des gouvernements, il conviendra d'élaborer un programme en vue de la réalisation de cet objectif ambitieux et à forte valeur ajoutée.

B. Favoriser la numérisation des transports intérieurs

50. Cette recommandation porte essentiellement sur : i) la progression du niveau d'automatisation et les véhicules autonomes. À cet égard, les groupes de travail concernés (par exemple le groupe spécial d'experts du WP.1) doivent impérativement intensifier leur action et déterminer dès à présent le nombre et le type de règlements internationaux nécessaires si l'on veut favoriser le progrès technique. Il est temps d'avoir une vision plus précise des transports et de la mobilité en 2030 et au-delà et d'anticiper le type de conventions et de règlements qui seront alors nécessaires ; ii) l'utilisation accrue des systèmes de transport intelligents dans les transports intérieurs et d'une façon harmonisée au niveau international. Il est évident que certaines technologies relatives aux systèmes de transport intelligents joueront un grand rôle dans la réalisation des objectifs de développement durable relatifs aux transports et l'amélioration de l'efficacité, de la sécurité et de la performance environnementale. Il convient par conséquent, compte tenu de la stratégie et du plan d'action de la CEE en matière de systèmes de transport intelligents, de vérifier si le Comité et ses groupes de travail ont une structure et des moyens suffisants pour appuyer le développement de tels systèmes ; en outre, une coopération plus étroite avec les organes de l'UIT semble

s'imposer ; iii) le lancement et le déploiement complet du projet eTIR : il est en effet grand temps de mettre en œuvre ce dispositif douanier dématérialisé qui pourrait faire gagner beaucoup de temps et considérablement améliorer l'efficacité, réduire les lourdeurs administratives et améliorer la gouvernance. Après une longue période de réflexion et à l'issue de deux années d'expérimentation, le projet est dans sa dernière « ligne droite » et il est essentiel de le concrétiser au plus vite.

C. Prendre des mesures réglementaires en faveur de l'électrification

51. La transition vers une mobilité peu polluante a déjà commencé et son rythme s'accélère. Sur le plan stratégique, l'électrification est considérée comme une étape importante vers la baisse des émissions imputables aux transports. La récente stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions¹¹ prévoit entre autres le déploiement rapide de l'énergie électrique et le déploiement de véhicules non polluants tels que les voitures à motorisation intégralement électrique ou à pile à combustible. Étant donné l'évolution récente, il est nécessaire d'intégrer à la législation concernant les véhicules des prescriptions harmonisées applicables aux performances des nouvelles technologies du groupe motopropulseur. Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) a déjà mis à jour les Règlements de l'ONU de façon à prendre en compte les questions de sécurité et d'environnement liées aux véhicules électriques et à leurs éléments. Cette entreprise, qui n'est pas terminée, est de la plus haute priorité dans la mesure où le débat relatif au déploiement des véhicules électriques sur le marché prend de l'ampleur.

D. Contribuer à l'élaboration de nouveaux instruments juridiques à la demande (uniformisation du droit ferroviaire international, trafic ferroviaire international de voyageurs, OmniBUS, etc.)

E. Faire en sorte que les Règlements concernant les véhicules prennent en compte les innovations technologiques dans des délais raisonnables

52. Pour le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules, faire en sorte que le cadre réglementaire concernant les véhicules suive le rythme de l'innovation technologique dans le secteur de l'automobile représente un défi permanent. La modification des Règlements existants et la création de nouveaux Règlements représente un travail constant, qui permet l'accès des nouvelles technologies de l'automobile au marché mondial. L'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule va ouvrir la voie à un « véhicule mondial » répondant partout aux mêmes normes élevées de sécurité et alléger les contraintes administratives dans tous les pays concernés. L'arrivée des technologies de conduite autonome doit s'accompagner d'une adaptation du cadre réglementaire et les questions de connectivité associées doivent susciter un nouveau type de coopération avec le secteur des télécommunications.

F. Renforcer l'appui au contrôle technique périodique des véhicules

53. Les véhicules doivent être maintenus à un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement pendant au moins seize ans. Ceci est particulièrement important pour les composants électroniques concernés, compte tenu de la courte durée de vie de ces produits et

¹¹ http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-16-2497_fr.htm.

des logiciels associés et de l'importance croissante des dispositifs d'automatisation des véhicules. Le contrôle des véhicules va donc devoir évoluer.

G. Favoriser la connectivité sans discontinuité et les solutions intermodales

54. Dans le cas des mouvements de marchandises comme dans celui des déplacements de voyageurs, le parcours repose rarement sur un mode de transport unique. Il faut donc accorder une importance croissante aux mesures facilitant les correspondances dans le cas des voyages et l'efficacité des solutions de transport intermodal dans le cas du fret. Ce point est particulièrement important dans un environnement technologique et réglementaire en mutation.

H. Percevoir plus clairement les résultats

55. La gestion axée sur les résultats prenant de l'importance dans le système des Nations Unies, il est d'autant plus important de connaître les résultats des mesures prises aux fins du développement durable et de les présenter de façon simple mais convaincante. La juste perception des résultats du Comité permettrait également de mettre en évidence son influence sur les marchés des transports intérieurs. Le WP.6, qui est expert en matière de collecte de données et de statistiques sur les transports, pourrait jouer un rôle moteur et proposer un cadre.

I. Accroître la visibilité des résultats

56. Cette tâche est en relation étroite avec la précédente et en constitue le prolongement. L'enquête sur le CTI a montré que les gouvernements et les autres acteurs apprécieraient une meilleure visibilité du Comité, de ses activités et de ses résultats. En raison de l'insuffisance des moyens, il faudra faire preuve d'inventivité dans la mesure où il est hors de question de ponctionner des ressources destinées à l'obtention de résultats.

J. Mieux structurer la façon de traiter certaines questions thématiques

57. Ce point concerne particulièrement les travaux relatifs aux systèmes de transport intelligents, les transports urbains et le développement des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie.

K. Mettre la numérisation au service des conventions

58. Il est essentiel de pousser la numérisation, non seulement dans l'intérêt des gouvernements et des entreprises, mais aussi dans celui de l'ONU et des conventions des Nations Unies. C'est pourquoi il est important de mettre en place la base de données de l'ONU pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA). S'il est urgent de trouver une solution transitoire, il faut également penser au long terme. À l'ONU, une base de données sur le transport des marchandises dangereuses en relation avec l'accord ADR est en cours d'élaboration et il sera important, pour assurer sa faisabilité financière, de tirer les enseignements de l'expérience de la DETA. Au cours des prochaines années, d'importants progrès sont attendus de l'utilisation des systèmes d'information géographique, et à cet égard la coopération avec la Banque islamique de développement est l'objet d'une

attention particulière. Il est à espérer qu'il en résultera un nouvel élan dans la présentation d'accords et de projets relatifs aux infrastructures (TEM, TER et LTEA).

L. Revitaliser les travaux relatifs aux statistiques des transports et contribuer au suivi à l'échelle mondiale des progrès réalisés dans la mise en œuvre des objectifs de développement durable – WP.6

59. Ce domaine d'action est d'une importance croissante. Il est temps de mieux tirer parti des résultats obtenus par le Comité en matière d'harmonisation des statistiques des transports.

M. Tirer parti de l'outil SafeFITS et des études de performance en matière de sécurité routière pour stimuler la capacité des administrations nationales et locales à améliorer la sécurité routière.

60. La phase d'élaboration de l'outil SafeFITS et les premières études de performance en matière de sécurité routière financées par le Compte pour le développement étant menées à bien, il faudra définir des orientations pour renforcer leur utilisation. Il sera particulièrement important de promouvoir les avantages de cette méthode mixte.

N. Généraliser l'utilisation de l'outil ForFITS et l'améliorer

61. Toutes les données d'expérience soulignent la nécessité d'améliorer dans les meilleurs délais l'interface utilisateur de l'outil ForFITS. Il est important, pour généraliser son utilisation, de poursuivre la coopération avec la Division de l'environnement de la CEE dans le domaine des études de la performance environnementale, mais aussi d'envisager et de lancer d'autres partenariats, d'organiser plusieurs ateliers de renforcement des capacités et, enfin, de créer un module sur les polluants locaux.

O. Mettre les connaissances du CTI au service de l'investissement dans les infrastructures de transport

62. Au cours des prochaines décennies, des milliards de dollars seront investis dans les infrastructures de transport. Le transfert des connaissances, des données d'expérience et des informations que le Comité a accumulées dans ce domaine au cours des soixante-dix dernières années pourrait être précieux pour les autres régions. Il reste à déterminer la meilleure façon de procéder.

P. Obtenir de meilleurs résultats, notamment pour ce qui est de l'appui aux nouvelles adhésions et à la mise en œuvre des conventions des Nations Unies du ressort du CTI

63. Cette recommandation amènerait à repenser l'utilisation du temps de travail : actuellement, un temps considérable est en effet consacré à des réunions relatives aux conventions, à l'administration des instruments juridiques et à la communication. Un certain temps est également consacré à l'assistance technique et au renforcement des capacités, dans les limites qu'impose la modicité des ressources. Pour atteindre les objectifs susmentionnés et exécuter des tâches nouvelles ou en cours, il convient d'envisager une transition vers des activités de politique générale, d'analyse et de renforcement des capacités dans les domaines requis. Les groupes de travail, riches de leurs connaissances et de leur expérience, doivent

être plus efficacement associés à l'encouragement à l'adhésion aux conventions et aux autres instruments juridiques relevant de leur compétence, ainsi qu'à leur mise en œuvre. Sachant qu'il est inefficace d'agir de façon décousue, chaque groupe de travail doit réfléchir à la question et déterminer à quoi devront ressembler les conventions relevant de leur compétence d'ici à 2030 et au-delà, compte tenu notamment des nouvelles technologies et de la numérisation. La stratégie du CTI devrait reposer sur cette analyse. Les groupes de travail exprimeront leurs vues sur l'équilibre souhaitable, dans leurs domaines spécifiques, entre les activités réglementaires, la politique générale, les travaux analytiques et le renforcement des capacités, et ils se livreront à une réflexion sur les gains d'efficacité, la sélectivité, la hiérarchisation et la collaboration intersectorielle dans la gestion de leurs tâches.

64. Les tâches mentionnées précédemment étant déjà en cours, leur achèvement dans des délais corrects dépendra de la disponibilité des ressources. D'ici à 2030, les scénarios suivants sont donc envisageables :

a) *Le budget ordinaire et les ressources extrabudgétaires disponibles restent plus ou moins à leur niveau actuel, à quelques fluctuations près.* Dans cette hypothèse de statu quo, le cadre stratégique et les programmes sont inchangés mais il convient de hiérarchiser les priorités, au sein des groupes de travail, entre les activités de réglementation, d'analyse, de renforcement des capacités et de concertation politique. Selon un tel scénario, la participation du CTI au développement de systèmes de transports intérieurs durables serait insuffisante ;

b) *Le budget ordinaire reste constant mais les ressources extrabudgétaires augmentent sensiblement.* Dans ce cas de figure, il est nécessaire d'élaborer un programme de travail suffisamment engageant pour éviter – surtout au niveau des projets – que les choix soient dictés par les intérêts et des attentes des donateurs :

c) *Le budget ordinaire diminue et les ressources extrabudgétaires disponibles sont modiques.* La conséquence d'un tel scénario pourrait être le transfert de fonctions essentielles à des organes (existants ou à créer) capables de jouer un rôle important dans l'appui à la mise en œuvre des objectifs de développement durable.