



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/2003/2
10 décembre 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

(Soixante-cinquième session,
18-20 février 2003,
point 2 de l'ordre du jour)

RAPPORT DU BUREAU DU COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Conformément à la décision prise par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-quatrième session (ECE/TRANS/139, par. 124), son Bureau s'est réuni le 21 février 2002, les 8 et 9 juillet 2002 et les 3 et 4 décembre 2002. Les rapports de ces trois réunions sont reproduits ci-après pour examen par le Comité. Celui-ci souhaitera peut-être examiner les questions plus en détail au titre des divers points de l'ordre du jour.

* * *

Annexe 1

RÉUNION COMMUNE DU BUREAU DU COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS ET DES PRÉSIDENTS DE SES ORGANES SUBSIDIAIRES TENUE POUR EXAMINER LES OBJECTIFS STRATÉGIQUES DU COMITÉ

(21 février 2002)

PARTICIPATION

1. Ont participé à la réunion, présidée par M^{me} Virginia Tănase (Roumanie), les membres ci-après du Bureau et les présidents des organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs: M. Henri Courtois (Belgique), M. Jouko Alaluusua (Finlande), M^{me} Pascale Buch (France), M. Peter Päßgen (Allemagne), M^{me} Styliani Mnimatidou (Grèce), M. G. Szabo (Hongrie), M. Istvan Valkar (Hongrie), M. Bert Jan Griffioen (Pays-Bas), M^{me} Marjolein Masclee (Pays-Bas), M. José Alberto Franco (Portugal), M. Viacheslav Arsenov (Fédération de Russie), M. Boris Kisulenko (Fédération de Russie), M. Vadim Kutenev (Fédération de Russie), M. Nikolay I. Matushenko (Fédération de Russie), M^{me} Lyoudmila Renne (Fédération de Russie), M. Bernard Perisset (Suisse), M. Jean-Claude Schneuwly (Suisse), M^{me} Ümit Armangil (Turquie) et M. Mykhailo A. Mezheryskyi (Ukraine).

RÉFLEXIONS POUR UNE APPROCHE STRATÉGIQUE

2. La Réunion a examiné un document intitulé «Réflexions pour une approche stratégique», présenté par M. Henri Courtois (Belgique), Vice-Président du Comité des transports intérieurs (TRANS/2002/6, appendice).

3. Sur la base des interventions des présidents des organes subsidiaires du Comité, le Bureau **a décidé** ce qui suit:

- Le document intitulé «Réflexions pour une approche stratégique» est un document de travail présenté pour soulever un certain nombre de questions concernant les activités du Comité et réfléchir en commun aux options qui pourraient être examinées dans le contexte d'une approche stratégique;
- Une telle approche stratégique devrait viser à préserver et faire mieux connaître les points forts du Comité et à trouver des mesures pour remédier aux lacunes éventuelles;
- Il faut réfléchir au moyen de rendre les méthodes de travail plus souples afin d'utiliser encore plus rationnellement les maigres ressources disponibles. Il faudrait étudier la possibilité de créer des groupes de travail spéciaux chargés de réaliser des tâches spécifiques dans des délais déterminés;
- Sur nombre de questions à caractère intersectoriel (visas, sécurité, mobilité, questions de méthodologie, vieillissement, etc.), on pourrait avantageusement utiliser une approche faisant intervenir divers groupes de travail. Il pourrait aussi être utile d'envisager des réunions communes d'organes de diverses organisations;

- En plus des débats techniques et juridiques qui débouchent souvent sur l'élaboration d'instruments juridiques internationaux, on pourrait organiser des échanges de vues sur les meilleures pratiques touchant les questions sur lesquelles il est impossible d'obtenir des engagements juridiquement contraignants;
- Les ressources financières étant limitées, le Bureau a examiné les possibilités d'élargir les produits en modifiant la répartition des fonds budgétaires existants. Il faut pour ce faire analyser les travaux des organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs ainsi que l'expérience acquise par d'autres organisations internationales. À cet égard, la question de la recherche de financements extérieurs provenant de la branche d'activité considérée ou d'organisations internationales pour mener des activités a aussi été examinée. Sur ce dernier point, on a fait observer qu'il fallait faire preuve de prudence pour préserver l'indépendance dans le processus de décision;
- Les résultats des travaux menés dans le cadre d'un certain nombre d'organes subsidiaires étant mis en vente, la question a été soulevée de savoir si les recettes qui en découlent ne pourraient pas être utilisées pour financer des activités spécifiques du Comité;
- Dans le document stratégique révisé, il faudrait mentionner des liens avec d'autres organisations effectuant des travaux similaires, notamment l'UE, la CEMT, l'OCDE, etc. La coopération avec la CEMT est particulièrement importante parce que les membres de cette instance sont à peu près les mêmes que ceux du Comité des transports intérieurs. En outre, il faudrait y inclure des réflexions sur les effets du futur élargissement de l'Union européenne;
- Il faudrait aussi examiner les moyens d'améliorer les relations avec les institutions financières internationales telles que la Banque mondiale;
- Il faudrait continuer à étudier la façon de poursuivre le débat sur les questions de stratégie, en déterminant s'il faut créer un groupe de travail à cet effet ou si le Bureau devrait mener à bien cette tâche. Il y a eu accord pour que ce soit le Bureau qui examine les questions stratégiques.

4. **La Réunion a décidé ce qui suit:**

- Les membres du Bureau et les présidents des organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs devraient être invités à présenter par écrit au secrétariat, avant le 31 mars 2002, leurs observations sur le document de M. Courtois;
- Le secrétariat communiquerait ensuite les propositions à tous les membres du Bureau, y compris M. Courtois, lequel a proposé de rédiger une nouvelle version du projet de document sur les objectifs stratégiques aux fins de son examen à la prochaine réunion du Bureau.

5. La prochaine réunion du Bureau devrait se tenir, en principe, dans la première moitié de juin 2002.

Annexe 2

**RAPPORT DE LA RÉUNION DU BUREAU DU COMITÉ
DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

(8 et 9 juillet 2002)

PARTICIPATION

1. Ont participé à la réunion du Bureau du Comité des transports intérieurs M^{me} Virginia Tănase (Roumanie), qui en a assuré la présidence, ainsi que les autres membres ci-après: M. Henri Courtois (Belgique), M^{me} Pascale Buch (France), M. Peter Päßgen (Allemagne), M^{me} Zita Egyházy (Hongrie), M. Bert Jan Griffioen (Pays-Bas), M. Nikolay I. Matushenko (Fédération de Russie), M. Jean-Claude Schneuwly (Suisse) et M. Dinos Stasinopoulos (Commission européenne). Les représentants de la Grèce (M. G. Patsiavos), de la Turquie (M^{me} Ü. Armangil) et de l'Ukraine (M. M. Mezheryskyi) n'ont pas été en mesure d'y prendre part.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

2. Le Bureau a adopté l'ordre du jour provisoire tel qu'il avait été distribué par le secrétariat sous la cote TRANS/BUR.2002/2.

OBJECTIFS STRATÉGIQUES DU COMITÉ

3. Le Bureau:
- A remercié M. H. Courtois pour sa version révisée du document intitulé «Réflexions pour une approche stratégique», qui a été publié sous la cote TRANS/BUR.2002/3. Il s'est félicité du nouveau texte qui constituait pour lui une excellente base de travail pour définir sa propre position;
 - A formulé des observations sur un certain nombre d'aspects présentés dans le document et a décidé qu'un petit groupe de rédaction (composé de M^{me} V. Tănase, M^{me} P. Buch, M. H. Courtois et M. P. Päßgen) devrait examiner ledit document à la lumière des observations qui avaient été faites. Le texte de ce document (document de travail, révision 2), tel qu'il a été arrêté par le petit groupe de rédaction, est reproduit dans la présente annexe.
 - A décidé que ses membres feraient des observations sur la nouvelle version du document (document de travail, révision 2) au plus tard le 31 août 2002.

QUESTIONS DIVERSES**a) Transports, environnement et santé**

4. Le Bureau:

- A été informé des principaux résultats de la deuxième Réunion de haut niveau sur les transports, l'environnement et la santé, tenue à Genève le 5 juillet 2002. À cet égard, il a noté que la Réunion avait adopté une déclaration dans laquelle il avait été décidé de lancer un Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (THE PEP). Ce Programme a trois composantes: i) le Cadre d'action; ii) le Plan de travail; et iii) le Comité directeur des transports, de l'environnement et de la santé, remplaçant à la fois la Réunion commune sur les transports et l'environnement de la CEE-ONU et le Groupe directeur de la Charte de Londres du Bureau régional de l'OMS pour l'Europe;
- A noté que des activités continueraient à être menées dans le domaine des transports, de l'environnement et de la santé au niveau des experts;
- A souligné la nécessité d'assurer une représentation adéquate du secteur des transports lors des futurs débats sur les questions relatives aux transports, à l'environnement et à la santé.

b) Cinquante-septième session de la Commission économique pour l'Europe (7-10 mai 2002)

5. Le Bureau:

- A été informé par un membre du secrétariat sur les débats qui avaient eu lieu à la session de la Commission sur les points suivants: i) les aspects économiques de la sécurité en Europe, y compris les travaux relatifs à la sécurité menés par les organes subsidiaires principaux de la Commission; ii) le processus de réforme en cours à la CEE sur la base de l'autoévaluation faite par le secrétariat en vue du renforcement de l'Organisation. À cet égard, le Bureau a aussi reçu des informations sur la contribution du secrétariat à l'autoévaluation du programme de travail de la CEE dans le domaine des transports;
- A souligné l'importance des travaux de la CEE dans le domaine des transports et la nécessité de mener à bien le processus de réforme en tenant dûment compte des prescriptions relatives au secteur des transports.

* * *

Appendice de l'annexe 2

OBJECTIFS STRATÉGIQUES DU COMITÉ

Réflexions pour une approche stratégique

Document de travail (Révision 2)

1. Considérations générales

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

6. Les changements importants en cours ou à venir tels que l'intégration européenne, les nouvelles technologies, la croissance des échanges et les nouvelles attentes de la société posent au Comité de nouveaux défis qui rendent nécessaire un réexamen de ses priorités et de sa stratégie.

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

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

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

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

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

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

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

12. Le CTI prendra en compte ces questions dans sa stratégie dans la mesure où elles relèvent de sa compétence et où il peut apporter une valeur ajoutée par rapport aux activités conduites dans d'autres instances internationales.

2. Les moyens et les méthodes

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

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

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

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

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

- L'adoption d'un rapport en fin de réunion pourrait être abandonnée là où cette pratique existe encore;
- Les rapports pourraient être plus courts, plus axés sur l'essentiel;
- Les discussions pourraient se limiter aux seules décisions et conclusions sur les sujets traités;
- La distribution tardive de documents devrait être évitée à tout prix, car elle entraîne souvent un report de l'examen ou de la décision, en raison de l'impossibilité pour les représentants de préparer la réunion;
- Le recours à des groupes d'experts préparant un sujet, se réunissant de façon informelle, permettrait d'avancer plus vite; leur rapport seul serait examiné et adopté en réunion plénière;
- Certaines questions pourraient être adoptées en «point A» – c'est-à-dire sans exposé ni débat – lors des réunions de groupes de travail ou du CTI.

Il est également nécessaire:

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

17. L'efficacité du CTI et de ses organes subsidiaires progresserait sans doute grâce à une meilleure coordination et une coopération plus intense:

- Sur le plan interne (CEE-ONU), pour des questions transsectorielles ou des problèmes communs à plusieurs groupes;
- Sur le plan externe, avec d'autres organisations internationales (UE, CEMT, etc.) ou des ONG (questions techniques).

18. La coordination et la coopération apparaissent particulièrement nécessaires avec la CEMT afin:

- De mieux définir les rôles spécifiques dans un souci de complémentarité;
- De partager une même vision stratégique;
- De prendre en compte les travaux et les décisions de la CEMT;
- D'organiser des réunions communes, au niveau du Bureau et des groupes de travail;
- De mener des actions communes.

19. En ce qui concerne les ressources, de nouvelles pistes devraient être explorées:

- Inciter davantage les États membres à mettre temporairement des experts à la disposition de la Division des transports de la CEE;
- Examiner la possibilité d'affecter le produit de la vente de documents aux activités du CTI;
- Développer des partenariats pour organiser certaines activités et aider à la préparation des documents techniques.

20. Enfin, il apparaît souhaitable de mieux faire connaître le rôle du CTI, l'importance de ses travaux et de ses réalisations.

3. Les mesures à prendre

21. Le Comité devrait tirer parti de ses points forts dans le domaine de l'action normative et mieux suivre l'application des normes et des règles ainsi élaborées.

22. La liste des «grands problèmes de demain» (voir par. 11) devrait amener le CTI à développer une véritable stratégie d'action.

23. En effet, pour la plupart de ces problèmes, les groupes de travail actuels ne sont pas en mesure de les intégrer à leurs travaux: soit ils sortent de leur compétence ou touchent des domaines qui débordent largement de celle-ci, soit la manière de fonctionner est telle que l'on ne se préoccupe que de ce qui pose problème aujourd'hui.

24. Le Bureau affectera une partie de son temps à l'élaboration d'une stratégie en s'appuyant sur les travaux de ses organes subsidiaires et les compétences des présidents respectifs.

25. Il paraît indispensable, préalablement, d'organiser une concertation avec la CEMT et les services concernés de la Commission européenne, en vue de définir une vision stratégique commune, de répartir les rôles afin d'éviter tout double emploi, et d'assurer les échanges d'informations nécessaires.

* * *

Annexe 3**RAPPORT DE LA RÉUNION DU BUREAU DU COMITÉ
DES TRANSPORTS INTÉRIEURS****(3 et 4 décembre 2002)****PARTICIPATION**

1. Le Comité des transports intérieurs a tenu une réunion les 3 et 4 décembre 2002 sous la présidence de M^{me} Virginia Tănase (Roumanie). Les autres membres ci-après du Bureau y ont aussi participé: M. H. Courtois (Belgique), M^{me} P. Buch (France), M. P. Päßgen (Allemagne), M^{me} Z. Egyházy (Hongrie), M. B. Griffioen (Pays-Bas), M. I. Chtcherbakov (Fédération de Russie), M. J.-C. Schneuwly (Suisse), M^{me} Ü. Armangil (Turquie) et M. C. Dufour (Commission européenne). Les représentants de la Grèce (M. G. Patsiavos) et de l'Ukraine (M. M. Mezheryskyi) n'ont pas été en mesure d'y prendre part.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

2. Le Bureau a adopté l'ordre du jour de sa réunion, tel qu'il avait été distribué par le secrétariat sous la cote TRANS/BUR.2002/5.

**EXAMEN DE QUESTIONS TOUCHANT L'ORDRE DU JOUR DE LA
SOIXANTE-CINQUIÈME SESSION DU COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Questions découlant des travaux de la Commission économique pour l'Europe, du Conseil économique et social et d'autres organes et conférences des Nations Unies

3. Le Bureau:
- A décidé d'examiner les diverses questions soulevées dans le document TRANS/2003/3 au titre des points pertinents de l'ordre du jour et d'en tenir compte dans toute activité de suivi;
 - A recommandé au Comité de s'intéresser tout particulièrement, dans le cadre de ses activités, à la résolution 2002/23 du Conseil économique et social sur l'intégration d'une perspective sexospécifique dans toutes les politiques et tous les programmes du système des Nations Unies;
 - Prenant note des débats de la Commission tels qu'ils sont reflétés dans le document TRANS/2003/3 et en particulier dans le chapitre sur le renforcement de l'Organisation, a examiné en détail le projet de budget 2004-2005 relatif au sous-programme transports qui était en cours d'élaboration dans le cadre du secrétariat;
 - A été informé de réductions de 10 % du nombre de jours de réunion pour un certain nombre d'organes subsidiaires du Comité et des critères en fonction desquels ces réductions avaient été proposées;

- S'est déclaré surpris par la réduction du nombre de jours de réunion alloués au sous-programme transports et par le fait que le Comité n'avait pas été consulté lors de cet exercice;
- S'est déclaré opposé aux réductions et a demandé au secrétariat de ne pas inclure la proposition dans sa communication au Siège de l'Organisation;
- A souligné que le Bureau était prêt à coopérer avec le secrétariat pour régler les questions budgétaires et a insisté à cet égard sur l'importance de la transparence;
- A rappelé que le classement des activités par ordre de priorité et l'amélioration des méthodes de travail relevaient d'un souci constant du Bureau et du Comité et que les possibilités d'améliorer l'efficacité grâce à des groupes informels, des rapporteurs, etc., faisaient en permanence l'objet d'examen;
- A rappelé que le Comité et ses organes subsidiaires avaient été les premiers à adopter les directives de la réforme de 1997 et que de nouvelles réductions du nombre de jours de réunion auraient des effets néfastes sur la qualité des travaux;
- A fait observer que le Comité était seul compétent pour redéployer les ressources en fonction de ses priorités si une décision définitive était prise pour réduire le nombre de jours de réunion et a noté les assurances données par le secrétariat que la souplesse serait suffisante pour permettre l'ajout de quelques jours de réunion au cas où le besoin s'en ferait sentir;
- A fait observer que toute somme économisée pourrait être utilisée pour des travaux portant par exemple sur les infrastructures de transport, les liaisons de transport Europe-Asie et le suivi de la mise en œuvre des accords et conventions sur les transports;
- A noté que la Commission avait recommandé aux organes subsidiaires principaux d'examiner en 2003 le nombre et la durée des réunions de leurs organes subsidiaires respectifs afin d'améliorer le rapport coût-efficacité sans porter atteinte aux priorités convenues dans leur programme de travail;
- Après examen de ce point de l'ordre du jour, a été informé de la décision prise par le Secrétaire exécutif de renoncer aux réductions proposées de la durée des réunions des groupes de travail relevant du WP.29 dans le projet de budget pour l'exercice biennal 2004-2005. Le Bureau a exprimé le souhait que les autres réductions proposées seraient aussi abandonnées.

Projet d'objectifs stratégiques du Comité

4. Le Bureau a décidé de soumettre au Comité, pour examen, le projet d'objectifs stratégiques dont il a arrêté le texte à sa deuxième session (8 et 9 juillet 2002), tel qu'il est reproduit dans l'appendice de l'annexe 2 du présent document.

Activités intersectorielles

Transports, environnement et santé

5. Notant la création d'un Comité directeur sur les transports, l'environnement et la santé ainsi que l'adoption du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (THE PEP), dont il est rendu compte dans le rapport de la deuxième Réunion de haut niveau sur les transports, l'environnement et la santé (ECE/AC.21/2002/6), tenue le 5 juillet 2002, le Bureau:

- A recommandé que les membres du Comité des transports intérieurs deviennent des participants actifs aux travaux du Comité directeur;
- A demandé aux organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs de tenir le Comité directeur informé des résultats de leurs travaux dans les trois domaines prioritaires;
- A pris note de la création d'un fonds d'affectation spéciale pour la mise en œuvre du programme.

Projet de Corridor bleu

6. Le Bureau a recommandé au Comité de continuer à appuyer le projet de Corridor bleu qui offrait d'importants avantages au secteur des transports routiers sur le plan économique et environnemental.

Transports et sécurité

7. Le Bureau a recommandé au Comité de prier les gouvernements de définir et arrêter les mesures spécifiques à prendre au niveau international en matière de sécurité des transports.

Assistance aux pays en transition

8. Le Bureau a recommandé au Comité d'appuyer les propositions concernant:
i) les plans-cadres des projets TEM et TER (TRANS/2003/7/Add.1), ii) la facilitation de la participation des pays d'Asie centrale et du Caucase aux réunions du Comité des transports intérieurs et de certains de ses organes subsidiaires (TRANS/2003/7/Add.2), et de solliciter des contributions au Fonds d'affectation spéciale pour l'assistance aux pays en transition pour ces projets spécifiques.

Application des conventions et accords internationaux CEE-ONU sur les transports

9. Le Bureau a demandé à nouveau que les divers organes subsidiaires du Comité suivent l'application des divers instruments juridiques dans le secteur des transports.

Transports routiers

10. Le Bureau a recommandé au Comité d'approuver la convocation des réunions demandées par le Groupe de travail des transports routiers (SC.1).

Sécurité des transports routiers

11. Le Bureau a décidé que la quatrième Semaine de la sécurité routière (5-11 avril 2004) était l'occasion de tenir compte des programmes actuels (THE PEP par exemple) visant à mettre au point, en coopération avec d'autres organisations internationales concernées, des mesures orientées vers l'action.

Transports par voie navigable

12. Le Bureau a pris note du document établi par le Groupe de volontaires du SC.3 sur les obstacles législatifs intitulé «Liste des obstacles législatifs à l'instauration d'un marché paneuropéen de la navigation intérieure harmonisé et concurrentiel» et a souligné son importance pour élaborer la politique des transports par voie navigable en Europe.

Facilitation du passage des frontières

13. Le Bureau:

- A pris note des préoccupations de la Fédération de Russie touchant le système de garantie applicable aux transports routiers internationaux en vertu de la Convention TIR;
- A demandé au représentant de la Fédération de Russie d'établir à l'intention du Comité une note expliquant les divers aspects des problèmes rencontrés;
- A noté que le personnel du secrétariat de la Commission de contrôle TIR était actuellement financé grâce à un droit prélevé sur les carnets TIR et qu'en définitive tout paiement effectué à cet égard devrait être absorbé par le budget ordinaire de l'Organisation des Nations Unies;
- A recommandé au Comité de demander au WP.30 d'examiner les problèmes rencontrés dans le fonctionnement du système de garantie TIR et de proposer des mesures pour y remédier.

Transport des marchandises dangereuses

14. Le Bureau:

- A demandé aux gouvernements de participer activement aux travaux portant sur la Convention CRTD afin de parvenir à une solution de compromis;

- À cet égard, a recommandé au Comité de décider si la Convention devrait continuer à porter sur les trois modes de transport ou s'il faudrait établir une convention pour chaque mode de transport.

Site Web de la Division des transports

15. Le Bureau a recommandé au secrétariat d'étudier les possibilités d'inclure sur le formulaire d'inscription aux conférences les questions ci-après: i) Utilisez-vous le site Web de la Division des transports? ii) Comment recevez-vous actuellement les documents (version papier ou courrier électronique)? iii) Voulez-vous continuer à recevoir les versions papier des documents?

PROJET D'OBJECTIFS STRATÉGIQUES DU COMITÉ

16. Le Bureau:

- A noté qu'à la prochaine session du Comité, il devrait y avoir une possibilité de procéder à un bref échange de vues sur les aspects fondamentaux des objectifs stratégiques;
- A émis le souhait que le Comité appuie les travaux menés par le Bureau et lui demande de poursuivre les travaux sur les objectifs stratégiques;
- A noté en outre que le document dans sa version actuellement arrêtée par le Bureau comprenait des considérations stratégiques visant à intégrer les méthodes de travail du Comité et de ses organes subsidiaires.

TRANSPORTS, ENVIRONNEMENT ET SANTÉ

17. Le Bureau:

- A recommandé au Comité de demander à ses organes subsidiaires de fournir une liste des activités menées dans les trois domaines prioritaires du Comité directeur;
- A recommandé au Comité de demander aux ministères des transports de prendre contact avec les ministères de l'environnement et de la santé afin de déterminer les centres nationaux de liaison pour le Comité directeur et pour le programme THE PEP.

ORGANISATION D'UNE TABLE RONDE

18. Le Bureau:

- A noté qu'après le succès de la Table ronde sur les nouvelles techniques de propulsion des véhicules, qui avait eu lieu lors de la soixante-quatrième session du Comité des transports intérieurs, le Comité avait décidé que la Table ronde qui se tiendrait lors de la soixante-cinquième session devrait avoir pour thème «les systèmes de transport intelligents» (ECE/TRANS/139, par. 6), thème qui avait été initialement proposé par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (TRANS/2002/6, annexe 3, par. 16) ;

- A noté en outre que le WP.29 ne jugeait pas possible de préparer la Table ronde pour février 2003;
- Compte tenu de la situation nouvelle, a décidé de repousser à sa soixante-sixième session en 2004 la Table ronde sur les systèmes de transport intelligents;
- A recommandé au Comité des transports intérieurs d'envisager de convoquer une table ronde sur le développement des infrastructures de transport dans une Europe élargie, y compris les liaisons de transport Europe-Asie, qui devrait se tenir juste avant la seizième session du WP.5 (24-26 septembre 2003).

TRANSPORTS ET SÉCURITÉ

19. Voir le paragraphe 7.

PROJET DE CORRIDOR BLEU

20. Voir le paragraphe 6.

QUESTIONS DIVERSES

a) Documentation

21. Le Bureau a prié le secrétariat de distribuer les documents au moins deux semaines avant ses réunions.

b) Date des prochaines réunions

22. Le Bureau a indiqué que ses prochaines réunions étaient prévues aux dates ci-après:

- 17 février 2003 (après-midi)
- 21 février 2003 (matin)
