

**Commission économique pour l'Europe**

## Comité des transports intérieurs

Soixante-dix-huitième session

Genève, 23-26 février 2016

**Rapport du Comité des transports intérieurs  
sur sa soixante-dix-huitième session****Additif**

## Table des matières

	<i>Page</i>
Annexes	
I. Débat de politique générale de haut niveau : « L'innovation au service de la viabilité des transports intérieurs, en particulier dans le domaine des technologies de l'information et de la communication » (23 février 2016).....	2
II. Rapport sur les travaux de la sixième réunion des présidents des organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs et des comités de gestion des instruments juridiques de l'ONU relatifs aux transports dont la CEE assure l'administration (réunion réservée aux représentants des gouvernements).....	9



## Annexe I

### **Débat de politique générale de haut niveau : « L'innovation au service de la viabilité des transports intérieurs, en particulier dans le domaine des technologies de l'information et de la communication » (23 février 2016)**

#### **Conclusions du modérateur**

#### **I. Introduction**

1. M. Christian Friis Bach, Secrétaire exécutif de la CEE, a ouvert le débat de politique générale. À l'issue des déclarations liminaires, l'étude intitulée « Transport for Sustainable Development : The case of Inland Transport » (Les transports au service du développement durable : le cas des transports intérieurs) a été présentée par trois de ses principaux contributeurs : M<sup>me</sup> Eva Molnar, Directrice de la Division des transports durables de la CEE, M. Umberto De Pretto, Secrétaire général de l'Union internationale des transports routiers (IRU), et M. Jean-Pierre Loubinoux, Directeur général de l'Union internationale des chemins de fer (UIC). L'étude, dont la CEE est l'auteur principal, est le fruit de la coopération entre les cinq commissions régionales de l'ONU et les principales parties concernées au niveau mondial, en particulier l'IRU et l'UIC. L'étude porte sur les questions, les progrès et les problèmes concernant les efforts déployés au niveau mondial pour réaliser la transition vers une mobilité durable des marchandises et des voyageurs. Elle est la première étude de ce type à adopter une perspective mondiale et à se pencher sur les meilleures pratiques et les problèmes observés dans toutes les régions du monde. Elle met en évidence les cinq dimensions qui définissent les transports durables : accessibilité physique, accessibilité économique, sécurité, sûreté et performance environnementale.

2. Le débat de politique générale, présidé par M. Russell Shields, Président de Ygomi, membre du conseil du Congrès mondial sur les systèmes de transport intelligents et membre fondateur du conseil d'ITS America, était organisé en trois séances.

3. La séance I, sur le thème « Un accès pour tous : le rôle des gouvernements dans la mobilisation de l'ensemble du potentiel des innovations dans le secteur des transports », a été ouverte par un discours général prononcé par M. Bart van Brouhous, Directeur des affaires internationales au Ministère néerlandais de l'infrastructure et de l'environnement, qui a présenté les priorités de la présidence néerlandaise de l'UE. Ce discours a été suivi d'une allocution du Professeur Elmar Fürst, de l'Institut de gestion des transports et de la logistique de l'Université d'économie et des entreprises de Vienne. La séance II, sur le thème « Établir des liens : connectivité et accès pour la mobilité des passagers de demain », a été ouverte par M. Alain Flausch, Secrétaire général de l'UITP, suivi de M. Leon Rizzi, Vice-Président ventes Europe, Moyen-Orient et Afrique d'INRIX, et de M. Hervé Richard, Directeur du programme « porte à porte » de la SNCF. La séance III, sur le thème « Établir des liens : connectivité et accès – la dimension logistique », a été ouverte par M. Peter Füglistaler, Directeur de l'Office fédéral suisse des transports, suivi de M. Claude Pfauvadel, Chef de la Mission du transport des matières dangereuses du Ministère français de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et Président du WP.15/AC.1, et de M. Wim Van Geffen, Directeur mondial de la distribution physique de Nestlé.

4. Les discours ont été suivis d'interventions programmées des personnalités suivantes :

a) Séance I :

- M. Ion-Aurel Stanciu, Secrétaire d'État, Ministère roumain des transports ;
- M<sup>me</sup> Minna Kivimäki, Directrice générale, Ministère finlandais des transports et des communications, Département des services ;
- M<sup>me</sup> María Seguí Gómez, Directrice générale du trafic, Ministère espagnol de l'intérieur ;
- M<sup>me</sup> Theopisti Perka, Ministère grec de l'infrastructure, des transports et des réseaux ;
- M<sup>me</sup> Claire Depré, Directrice des STI, DG MOVE ; et
- M<sup>me</sup> Ermelinda Meksi, Coordonnatrice adjointe et Directrice des activités économiques, OSCE.

b) Séance II :

- M. Andrew McKellar, Secrétaire général de la FIA en charge de la mobilité ;
- M<sup>me</sup> Karen Vancluysen, Secrétaire générale de Polis ;
- M. Eduard Fernandez, Directeur exécutif, Comité international d'inspection technique automobile (CITA) ; et
- M. Geert van Waeg, Président de la Fédération internationale des piétons (présentation écrite).

c) Séance III :

- M. Sergey Aristov, Secrétaire d'État, Vice-Ministre des transports de la Fédération de Russie ;
- M. Tadeusz Szozda, Président du Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ;
- M<sup>me</sup> Regina Asariotis, Directrice de la Section politiques et législation, CNUCED ;
- M. Mircea Ciopraga, Secrétaire général de TRACECA ; et
- M. Marco Sorgetti, Directeur général de la FIATA.

5. Plus de 200 participants représentant 51 pays, dont 23 pays extérieurs à la région de la CEE, 5 départements et institutions spécialisées des Nations Unies, l'Union européenne et une quarantaine d'organisations internationales et non gouvernementales ont assisté au débat de politique générale.

6. La mobilité et les transports durables sont au cœur des travaux du Comité des transports intérieurs (CTI), qui est un organe intergouvernemental unique spécialisé dans les transports intérieurs (transport routier, transport ferroviaire, transport par voie navigable et transport intermodal, transport de marchandises dangereuses, règlements sur les véhicules, sécurité routière et facilitation du passage des frontières). En tant que garant de 58 instruments juridiques, il est aussi le centre des conventions et accords des Nations Unies en matière de transports intérieurs.

## II. Principaux enseignements

### A. Séance I : Un accès pour tous : le rôle des gouvernements dans la mobilisation de l'ensemble du potentiel des innovations dans le secteur des transports

7. Les participants à la séance I du débat de politique générale ont estimé que nous étions à l'aube d'une ère nouvelle s'agissant des transports nationaux et internationaux et de la mobilité. D'une part, l'année 2016 marque le lancement du Programme de développement durable à l'horizon 2030. Le transport et la mobilité font partie intégrante des objectifs de développement durable adoptés le 27 septembre 2015. Le fait que plusieurs des objectifs de développement durable contiennent des références à la question des transports montre que les transports présentent un intérêt véritable dans l'optique du développement durable. Les innovations dans le domaine des technologies de l'information et de la communication (TIC) vont jouer un rôle fondamental dans la contribution du secteur des transports au développement durable. D'autre part, les participants ont aussi estimé que malgré l'accélération fulgurante du rythme de l'innovation dans les transports et les technologies de la communication, les retombées ne sont pas réparties équitablement. On peut conclure que de nombreuses formes d'exclusion entravent la réalisation des aspirations de la communauté internationale énoncées dans les objectifs de développement durable. Ces exclusions sont particulièrement illustrées par les économies enclavées (au niveau international), par la fracture entre villes et campagnes (au niveau local) et par la situation des personnes ayant des besoins particuliers en matière de mobilité (au niveau national).

8. Comme l'a souligné M. Bart van Bolhuis dans son exposé sur les priorités de la présidence néerlandaise de l'UE, il est nécessaire de renforcer la coopération à l'échelle paneuropéenne et de collaborer étroitement avec la CEE et avec le Comité des transports intérieurs pour traiter ces questions. Nous sommes à la veille d'une nouvelle ère industrielle, et l'innovation nous aidera à exploiter de nouvelles possibilités de dynamiser la compétitivité. Par exemple, l'innovation dans la conduite automatisée et connectée aura une incidence considérable sur nos problèmes d'aujourd'hui. S'agissant des transports et de la logistique, nous verrons davantage de changements dans les vingt prochaines années que nous n'en avons vu au cours du siècle qui vient de s'achever. Pour entretenir (voire amplifier) la mobilisation du public, nous devons nous unir et agir, en travaillant à l'élaboration de règles plus efficaces, à leur application plus performante et au renforcement de la compétitivité. Nous devons élaborer une approche commune et défragmentée. Pour atteindre ce but, nous devons répondre à de nombreuses questions, qui portent notamment sur les aspects suivants : compatibilité des systèmes ; harmonisation des règlements ; propriété et confidentialité des données ; expérimentation à grande échelle et au-delà des frontières ; et coordination des investissements.

9. Selon le Professeur Elmar FÜRST, l'accessibilité, c'est-à-dire le caractère universellement utilisable et fonctionnel des transports, bénéficiera (par définition) à l'ensemble des populations, et pas uniquement aux personnes à mobilité réduite. Elle ne doit donc plus se limiter à un groupe cible relativement restreint, mais doit plutôt être perçue comme une possibilité d'améliorer la facilité d'utilisation et la fonctionnalité. Dans une société vieillissante où la mobilité est un facteur de plus en plus important de qualité de vie en même temps qu'un droit civil, et compte tenu des avancées technologiques et du progrès social, il apparaît de plus en plus clairement que les besoins des « personnes à mobilité réduite » au sens large doivent impérativement être pris en considération. Ce processus n'étant pas encore arrivé à son terme, nombreuses sont les lois, normes et directives qui ne mettent pas suffisamment l'accent sur la fonctionnalité universelle.

## **B. Séance II : Établir des liens : connectivité et accès pour la mobilité des passagers de demain**

10. De l'avis général des participants, dans les villes du monde entier, les systèmes de transport intelligents (STI) ont la capacité de révolutionner la mobilité en changeant tout, depuis la manière dont les gens se déplacent et communiquent jusqu'à la manière dont la législation sur les transports est élaborée et dont les véhicules sont réglementés, une situation qui se vérifie dans les pays développés comme dans les pays en développement. La mobilité des passagers de demain s'articulera autour du partage de l'information en vue de faciliter la mise au point de solutions de rechange permettant d'assurer le déplacement des personnes et des marchandises dans les zones urbaines. Certaines solutions existantes sont en pleine évolution. C'est notamment le cas du partage de véhicules (voitures, scooters et vélos) et du covoiturage, dont l'aspect pratique s'améliore rapidement grâce aux nouvelles technologies informatiques et qui est perçu tantôt comme perturbant les solutions traditionnelles, tantôt comme les complétant. Toutefois, beaucoup d'inconnues subsistent pour ce qui est des problèmes, des limites et de la probabilité d'obtenir les avantages promis, et sur leur incidence sur la répartition des transports entre les différents modes, les aspects comportementaux, les régimes réglementaires et les priorités des pays et des villes en matière d'investissement.

11. M. Alain Flausch a souligné que la mobilité urbaine était un marché dynamique et que les innovations suscitaient l'apparition de nouveaux services, de nouveaux acteurs et de nouveaux modèles d'activité qui pouvaient avoir des retombées positives sur la mobilité urbaine : une meilleure adéquation entre l'offre et la demande de mobilité ; une utilisation plus efficace du parc de véhicules ; une réduction du nombre de véhicules en propriété ; une solution pour le premier et le dernier kilomètre et la promotion d'une utilisation plus rationnelle et combinée des différents modes de transport. Les véhicules autonomes auront des retombées bénéfiques sur la mobilité urbaine, à condition d'être utilisés en mode partagé. Toutefois, le manque de place demeure un problème essentiel dans les grandes villes. Dans les régions et sur les axes caractérisés par une forte demande de mobilité, des moyens de transport à grande capacité (transport ferroviaire urbain ou autobus de grande capacité) sont et seront la seule solution viable. Il faut continuer d'investir et de réinvestir, peut-être même en priorité, dans les lignes de transport public structurantes et de forte capacité. Les mesures de politique générale ne doivent pas se limiter à l'offre, mais elles doivent aussi être centrées sur le développement urbain. Il est par ailleurs primordial d'agir sur la gestion de la demande de déplacements. Il est indispensable de disposer de données pour assurer le succès des applications de mobilité intégrées, et les services à la demande et les autorités doivent mettre en place des plateformes neutres, bâtir la confiance et encourager ou faciliter l'échange de données dans les deux sens.

12. M. Leon Rizzi a abordé la question de savoir comment les avancées technologiques, les analyses sur la population et les mégadonnées étaient vouées à transformer la mobilité urbaine en réduisant la consommation d'énergie, la pollution et, du même coût, le coût économique de la congestion routière. En recueillant un volume de données sans précédent depuis les véhicules connectés, les parcs de véhicules et les téléphones mobiles intelligents, les professionnels des transports peuvent se faire une idée très précise et en temps réel de tout ce qui se passe sur chaque route, une situation qui transforme la façon dont les personnes et les marchandises se déplacent à travers les réseaux de transport mondiaux et améliore considérablement la performance des réseaux routiers.

13. M. Hervé Richard a montré les avantages que les intégrateurs de mobilité apportaient au développement et à l'extension du marché de la mobilité partagée, l'objectif étant de porter à 30 % la part de la mobilité partagée dans l'ensemble des déplacements d'ici à 2030.

### **C. Séance III : Établir des liens : connectivité et accès – la dimension logistique**

14. De l'avis général, les participants à la séance III ont estimé que les nouvelles technologies et les investissements dans la logistique pouvaient contribuer à accroître la compétitivité des différents modes, soit à travers l'infrastructure, soit par l'innovation dans les véhicules. Les innovations basées sur les TIC peuvent améliorer l'efficacité de tout le transport de marchandises. Sur le plan international, elles peuvent contribuer à réduire le coût des activités économiques transfrontières grâce à des gains d'efficacité dans le transport international de marchandises. Pour ce qui est de la logistique urbaine, le commerce électronique est le marché de détail dont la croissance est la plus forte en Europe et aux États-Unis d'Amérique, selon certaines études. Ces changements vont de pair avec l'augmentation des livraisons à domicile ou au sein des réseaux de points relais récemment mis en place, qui modifient complètement les modèles économiques de distribution et posent de nouveaux défis logistiques pour l'environnement urbain, lesquels ne sont pas encore tout à fait compris.

15. M. Peter Füglistaler a décrit la contribution des nouveaux tunnels ferroviaires du Lötschberg (35 km de long), du Gotthard (57 km de long, le plus long tunnel ferroviaire au monde) et du Ceneri (15 km de long) à la transformation du paysage logistique européen et à l'amélioration des flux logistiques entre les différents centres européens, ainsi que les avantages qu'ils apportent au développement de l'activité ferroviaire et des transports combinés. Les nouveaux tunnels devraient permettre un doublement de la capacité de transport ferroviaire à travers les Alpes, qui devrait passer de 30 millions de tonnes par an à quelque 60 millions de tonnes, dans des conditions strictes de sécurité et de préservation de l'environnement. Traditionnellement, le développement du commerce transalpin a toujours produit des effets significatifs sur les populations et l'environnement avoisinant les couloirs empruntés. Avant la construction des nouveaux tunnels, il fallait recourir à des locomotives supplémentaires en raison des forts dénivelés de l'infrastructure existante. Avec la nouvelle infrastructure, qui ne présente pas de dénivelé, il suffira d'un ou de deux moteurs, ce qui raccourcira considérablement les temps de trajet tout en réduisant, entre autres, l'impact sur l'environnement et le coût du transport. Cette démarche s'inscrit dans le cadre de la politique écologique des transports menée par la Suisse, qui vise à réduire la part de la route au profit du rail et à faire diminuer le nombre de camions circulant à travers les Alpes.

16. M. Claude Pfauvadel a mis en évidence le rôle que la télématique pouvait jouer dans un domaine prépondérant de la logistique, à savoir le transport de marchandises dangereuses. Il a indiqué que si les conditions techniques étaient aujourd'hui toutes réunies, il n'était pour l'heure pas possible de généraliser l'utilisation des TIC dans le contexte des règlements relatifs au transport de marchandises dangereuses, en particulier pour la communication entre les acteurs privés et publics. Cela serait envisageable si l'on mettait en place une architecture d'interface relativement légère, et les acteurs publics comme les acteurs privés y trouveraient avantage. La CEE peut contribuer au déploiement et à la maintenance d'une partie de ces interfaces, dont le caractère centralisé présenterait des avantages.

17. M. Wim Van Geffen a montré, par l'exemple de Nestlé et des tours de contrôle du transport, comment l'utilisation des TIC pouvait contribuer à améliorer la performance environnementale des grands acteurs logistiques transportant des cargaisons particulières telles que des denrées alimentaires périssables, en améliorant le taux d'utilisation des véhicules, en réduisant les segments de transport à vide, en développant le transport multimodal, en utilisant les innovations concernant les camions et en employant des carburants de substitution.

### **III. Conclusion et rôle de la CEE et du Comité des transports intérieurs dans la promotion de l'innovation dans le domaine des technologies de l'information au service du secteur des transports**

18. Pour conclure, le débat de politique générale a permis de souligner les points suivants :

- Les innovations dans le domaine des TIC vont jouer un rôle déterminant dans la contribution du secteur des transports au développement durable et, dans le même temps, bouleverser notre quotidien, mais les retombées de ce progrès ne sont pas encore réparties de façon égale ;
- Nous avons besoin d'une approche commune qui ne soit pas fragmentée : nous devons travailler ensemble à l'élaboration de règles plus efficaces, à leur application plus performante et au renforcement de la compétitivité ;
- L'accès pour tous, c'est-à-dire le caractère universellement utilisable et fonctionnel, bénéficiera (par définition) à l'ensemble des populations, et pas uniquement aux personnes à mobilité réduite ;
- La mobilité des passagers de demain s'articulera autour du partage de l'information en vue de faciliter la mise au point de solutions de rechange permettant d'assurer le déplacement des personnes et des marchandises dans les zones urbaines ;
- Les transports publics restent à l'avant-garde de la transition vers des transports durables ; il faudra donc qu'ils fassent l'objet d'investissements massifs, consacrés tout autant à l'offre qu'à l'évolution des perceptions et des comportements des voyageurs ;
- Certaines solutions existantes sont en pleine évolution grâce aux nouvelles technologies informatiques, qui sont perçues tantôt comme perturbant les solutions traditionnelles, tantôt comme les complétant ;
- Il est indispensable de disposer de données pour assurer le succès des applications de mobilité intégrées et des services à la demande ;
- Les nouvelles technologies sont sources de difficultés mais aussi porteuses d'occasions uniques.

19. Pour mener à bien la transformation des systèmes de transport et assurer le déplacement efficace des personnes et des marchandises dans les années qui viennent, nous devons être capables d'apprendre les uns des autres et d'adapter ces connaissances aux circonstances locales spécifiques. Il convient, pour ce faire, d'échanger et de diffuser les bonnes pratiques.

20. Le débat de politique générale a mis en évidence le rôle que le Comité des transports intérieurs peut jouer en tant que plateforme internationale, en fournissant un appui aux décideurs, en diffusant les meilleures pratiques et en menant des activités de renforcement des capacités et d'analyse. C'est pourquoi le Comité des transports intérieurs a souligné la nécessité de maintenir un dialogue régulier sur la transformation du secteur des transports du fait d'un usage plus systématique des TIC.

21. De façon plus générale, le Comité des transports intérieurs joue un rôle essentiel consistant à appuyer et promouvoir la mise en réseau des États membres. À l'échelle mondiale, il intervient à travers ses multiples activités dans le domaine des transports intérieurs et un large éventail de recommandations, normes et programmes de communication concernant la facilitation du commerce et le commerce électronique. Il a

contribué à réduire le coût des activités économiques transfrontières grâce à des gains d'efficacité dans le transport international de marchandises, résultant de la mise en œuvre de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières et de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR).

22. En outre, le Comité des transports intérieurs favorise et renforce les travaux consacrés aux systèmes de transport novateurs à travers le dialogue engagé sur ses activités de réglementation et d'analyse. Il mène la réflexion sur la mise en place des STI, notamment dans le document « Intelligent Transport Systems for Sustainable Mobility », qu'il a publié en 2012. Enfin, le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules, qui relève du Comité, est le principal organe dans le cadre duquel les gouvernements veillent à ce que les nouvelles technologies soient adoptées de façon harmonisée et contribuent à la sécurité des véhicules et à la performance environnementale, tout en s'efforçant de faciliter le commerce international de véhicules. Par exemple, un Règlement technique mondial sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible a été adopté en 2013, et des travaux sont en cours en vue d'élaborer un Règlement technique mondial sur la sécurité des véhicules électriques.

## Annexe II

### **Rapport sur les travaux de la sixième réunion des présidents des organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs et des comités de gestion des instruments juridiques de l'ONU relatifs aux transports dont la CEE assure l'administration (réunion réservée aux représentants des gouvernements)**

#### **Communication du Président du Comité des transports intérieurs**

##### **I. Introduction**

1. La sixième réunion des présidents des organes subsidiaires du Comité et des comités de gestion des instruments juridiques de l'ONU relatifs aux transports dont la CEE assure l'administration, réservée aux seuls représentants des gouvernements, s'est tenue le 24 février 2016 dans le cadre de la soixante-dix-huitième session du Comité.
2. Les présidents des organes subsidiaires du Comité et des comités de gestion des conventions de l'ONU relatives aux transports dont le secrétariat de la CEE assure l'administration, les membres du Bureau et les représentants des gouvernements des Parties contractantes participant à la soixante-dix-huitième session du Comité ont pris part à la réunion. Au total, 70 représentants de 35 États, dont 11 États non membres de la CEE, la Commission européenne et 12 présidents ont participé à la réunion.
3. Cette année, les participants ont porté leur attention sur l'amélioration de la visibilité du Comité et sur sa stratégie de communication. Compte tenu de la nécessité de renforcer le positionnement et l'image de marque du Comité, des consultations ont également eu lieu pour préparer les célébrations de son soixante-dixième anniversaire, qui auront lieu en 2017.
4. La présente annexe constitue un résumé de la réunion et en présente les conclusions, issues des échanges de vues.
5. Les participants ont décidé que le résumé des débats serait annexé au rapport sur les travaux du Comité des transports intérieurs, sous forme de note du Président, après avoir été approuvé par les représentants gouvernementaux présents à la réunion.

##### **II. Visibilité du Comité des transports intérieurs**

6. Les participants ont passé en revue les activités de promotion de l'image de marque et de communication du Comité, qui sont présentées dans le document informel ITC (2016) n° 1.Add.1 (diffusion restreinte). S'agissant de la promotion de l'image, il a été noté que d'importants efforts avaient été entrepris depuis quelques années pour promouvoir l'image de marque du Comité et de ses organes subsidiaires à travers différents canaux et par des moyens très divers, notamment en changeant de rhétorique pour parler non seulement des réalisations de ces organes, mais aussi des effets de ces réalisations. De plus, la brochure « verte » publiée par le Comité des transports intérieurs a, pour la première fois, positionné le Comité et la Division au cœur des conventions de l'ONU et au centre des transports intérieurs.

7. Les participants ont été informés des produits de communication passive et active élaborés au titre du sous-programme des transports. Parmi les produits de communication passive figurent notamment différents documents d'analyse réunissant des contenus existants ou nouveaux à l'intention des professionnels ou des outils d'information concernant les bonnes pratiques et différentes questions. Parmi les produits de communication active, on peut notamment citer les communiqués de presse, les articles hebdomadaires de la CEE, les campagnes médiatiques, les vidéos et les réseaux sociaux.

8. Les participants se sont ensuite penchés sur les succès de ces efforts de promotion de l'image de marque et de communication sous l'angle du contexte général dans lequel ils sont menés et diffusés. Ce contexte général peut se définir comme désignant les processus mondiaux de portée historique tels que l'adoption des objectifs de développement durable ou le récent accord conclu à l'issue du Sommet sur le climat, à Paris (COP21), lesquels s'opèrent sur fond de bouleversements technologiques qui redéfinissent en profondeur le secteur des transports et mettent en évidence la nécessité d'opérer des choix de mobilité durables.

9. Les participants ont unanimement estimé que ces évolutions mondiales et les processus d'intégration régionale menés à bien au cours des dernières décennies avaient profondément modifié l'environnement stratégique dans lequel le Comité fonctionnait aujourd'hui. Ces changements finiraient par se répercuter sur les travaux du Comité, et ce dernier devrait par conséquent s'adapter à ce nouvel état de fait. Par ailleurs, les participants ont observé qu'en raison du double effet, régional et mondial, de son action et de la transformation rapide de son environnement, le Comité avait, dans le passé, éprouvé des difficultés à se positionner vis-à-vis des acteurs institutionnels externes et des publics non spécialisés, ainsi que dans le cadre des efforts qu'ils déployait pour contribuer activement aux domaines directement liés à ses travaux, particulièrement face à des acteurs institutionnels et à des réseaux denses.

10. Les participants se sont ensuite intéressés aux solutions qu'il était possible d'apporter aux problèmes susmentionnés.

11. Une des possibles solutions examinées par les participants consistait à améliorer la visibilité du Comité et de ses groupes de travail, et les participants ont généralement estimé que cette visibilité était relativement élevée parmi les clients professionnels spécialisés. En revanche, le Comité n'est ni reconnu ni même connu au sein des groupes moins spécialisés de la population, y compris de la communauté des transports et des institutions qui ne sont concernées par les transports que dans une moindre mesure.

12. Plusieurs méthodes ont été évoquées pour améliorer la visibilité du Comité, notamment :

- a) Faire évoluer les pratiques en matière de communication ;
- b) Renforcer la promotion des publications les plus importantes ;
- c) Donner plus de visibilité aux « produits » du Comité ;
- d) Exploiter les possibilités offertes par les célébrations du soixante-dixième anniversaire du Comité ; et
- e) Engager un examen stratégique du Comité et de ses activités et incorporer des plans de sensibilisation et de communication.

13. La question de l'évolution des pratiques en matière de communication a été examinée sous l'angle des différents moyens que le Comité peut utiliser pour rendre compte de ses résultats dans les médias. Les communiqués de presse préparés par le secrétariat et publiés au sein du système des Nations Unies ne reçoivent pas toujours l'attention espérée, ces documents n'étant pas de nature politique. D'un autre côté, il se

peut que les membres des groupes de travail souhaitent diffuser ces communiqués de presse par leurs propres canaux. Les participants se sont demandé si la désignation d'un membre d'un groupe de travail comme porte-parole pour tel ou tel amendement à une convention permettrait de mieux mobiliser l'attention sur les résultats emblématiques et, par ce biais, sur les travaux du Comité en général. Dans le même temps, les participants ont souligné que les activités de communication et de sensibilisation menées par le Comité devaient se conformer au cadre budgétaire existant.

14. Les participants ont estimé que la promotion des publications les plus importantes était un moyen de sensibilisation efficace. Ils ont noté que les « livres orange », nom donné aux publications concernant le transport des marchandises dangereuses, figurent en tête des ventes des publications de l'ONU. De l'avis général, les publications de la CEE sur les transports sont utiles et particulièrement visibles par les publics spécialisés. Il a par ailleurs été souligné que les travaux d'analyse du secrétariat visaient principalement à appuyer les travaux du Comité et de ses organes subsidiaires et qu'il était par conséquent compréhensible qu'ils soient très spécifiques. Il se pouvait néanmoins que ces travaux intéressent un public plus large. Les participants à la réunion ont considéré que la publication conjointe réalisée avec les autres commissions régionales, l'UIC et l'IRU et intitulée « Les transports dans la perspective du développement durable : le cas des transports intérieurs » était un bon exemple, à la fois parce qu'elle mettait en évidence la coopération avec les autres organes des Nations Unies et en raison de la pertinence du sujet traité (voir le paragraphe 22 du rapport). En outre, les participants ont souligné qu'il était important d'améliorer la visibilité du Comité et de ses groupes de travail à l'échelle mondiale pour favoriser l'adhésion aux conventions mondiales de l'ONU sur les transports relevant du Comité.

15. Le processus d'examen de la réforme de la CEE a déjà fourni l'occasion de donner davantage de visibilité aux « produits » du Comité et de mettre en évidence leurs effets et leurs avantages, et les participants ont accueilli avec satisfaction la série de publications (feuilles de routes, perspectives, etc.) et les vidéos (instruments juridiques relatifs à la sécurité routière, passages à niveau) qui ont été réalisées depuis. Dans le même temps, les participants ont insisté sur l'utilité qu'il y avait à présenter les avantages des différentes conventions de façon encore plus convaincante. Ils ont en outre recommandé d'étudier les possibilités de créer des nouveaux services. Dans ce contexte, la base de données TIR a été citée comme un exemple de bonne pratique s'agissant des services fournis aux Parties contractantes et à leurs entreprises dans le cadre de la mise en œuvre de la Convention TIR. Dans le même ordre d'idées, une base de données pourrait être créée au sein du secrétariat de la CEE en ce qui concerne la télématique des transports de marchandises dangereuses. Elle serait consacrée aux accidents impliquant des matières dangereuses et les informations y figurant pourraient aussi être mises à la disposition des chercheurs, ce qui aurait pour effet de rendre les sites Web du Comité plus attractifs aux yeux des clients spécialisés et du public professionnel en général, qui pourraient y puiser des données et de l'information de qualité. De plus, la création d'une plateforme sur le transport routier de marchandises dangereuses permettrait de fournir aux autorités nationales des informations en temps réel en cas d'accident, d'augmenter leur capacité de réaction et d'atténuer les effets négatifs de ces accidents. Enfin, un tel projet contribuerait à accélérer le passage des autorités en charge des transports à l'ère numérique.

16. Le soixante-dixième anniversaire du Comité pourrait offrir une occasion extraordinaire de faire connaître ses activités.

17. Les participants ont également estimé que la commémoration des soixante-dix années écoulées devait aussi s'accompagner d'un débat sur l'avenir du Comité. Cette démarche concernait non seulement la recherche des moyens d'accroître la visibilité du Comité, mais aussi les récentes réductions d'effectifs dans la Division des transports

durables. Sur proposition de la Suisse, les participants sont convenus, après en avoir débattu, de la nécessité de procéder à un examen stratégique du Comité, de ses activités et de ses priorités. Les changements survenus depuis soixante-dix ans dans l'environnement extérieur au Comité, de même que la récente adoption du Programme de développement durable à l'horizon 2030, l'attention croissante portée à l'atténuation des effets du changement climatique et à l'adaptation à ces effets, la sécurité du trafic et la sûreté des transports intérieurs et, plus encore, la numérisation du secteur et le développement exponentiel des systèmes de transport intelligents, appellent une évaluation ou une réévaluation des principaux domaines d'activité du Comité. Les représentants gouvernementaux ont décidé qu'il fallait s'appuyer sur le document d'évaluation du Comité établi en 2004. Toutefois, ce travail ne devait pas se limiter au Comité. Il fallait aussi évaluer l'ensemble des activités de la Division des transports durables et étudier les disponibilités offertes par le budget ordinaire et la capacité de mobiliser et d'utiliser des ressources extrabudgétaires.

18. Le Comité a demandé au secrétariat d'élaborer une stratégie dans ce sens en étroite collaboration avec les gouvernements, les présidents des groupes de travail et des comités de gestion et, naturellement, avec les membres du Bureau du Comité. Le document stratégique, qui pourrait être un des documents les plus importants de la session commémorative de 2017, pourrait servir de base à une résolution que le Comité pourrait adopter à l'occasion de son soixante-dixième anniversaire, dans laquelle il tracerait sa propre feuille de route pour les années à venir.

19. Dans le cadre de l'échange de vues consacré à la future stratégie du Comité, et aussi du débat sur la stratégie de communication et d'amélioration de la visibilité du Comité, les délégations ont avancé, entre autres, les propositions suivantes :

- Il a été souligné que le Comité disposait aujourd'hui d'une expérience considérable et d'une base solide pour l'avenir. Le Comité possède également des mécanismes politiques et institutionnels et jouit de la possibilité d'entreprendre des tâches existantes ou à venir et de contribuer ainsi à la création de systèmes de transport durables. Les participants ont jugé qu'il était important que le document stratégique examine les liens entre échelons mondial et régional, lesquels sont renforcés par le fait que le Comité gère à la fois des conventions mondiales et des conventions régionales, dont beaucoup ont des répercussions croissantes sur le plan mondial. Dans le même temps, il est primordial d'engager non seulement une réflexion ascendante, mais aussi une réflexion d'ensemble : quelle est la vision d'avenir pour la mobilité et les transports, et quelle est la vision d'avenir pour le Comité ? Cette analyse rétrospective pourrait s'ouvrir sur une définition de ce que pourrait être un avenir souhaitable, puis remonter vers l'identification des politiques et des programmes qui permettraient de relier l'avenir au présent. Cette démarche permettrait peut-être de se faire une idée plus précise des principaux éléments qui caractériseront les futures priorités du Comité ;
- Plusieurs représentants gouvernementaux ont souligné que la gestion des conventions et le travail de normalisation étaient prioritaires et devaient rester au cœur de l'action du Comité ;
- Plusieurs représentants ont estimé que les systèmes de transport intelligents et la conduite automatisée constituaient une priorité absolue. La nécessité d'élaborer des règlements efficaces a été évoquée à plusieurs reprises. La numérisation du secteur des transports a été soulignée, et des questions ont été posées sur la façon dont l'architecture réglementaire internationale actuelle appuyait l'évolution de la technologie et des marchés déjà en cours. De plus, les participants ont estimé qu'il fallait se pencher sur les questions relatives à la numérisation, à la collecte de données et à la gestion des bases de données par la CEE et le Comité. La question de

la sûreté des transports intérieurs a également été évoquée avec insistance. Les participants se sont accordés à dire que les deux objectifs par excellence devaient consister à contenir les coûts sans nuire à l'efficacité, tout en veillant à produire des résultats qui comptent ;

- Plusieurs représentants ont souligné que les groupes de travail tardaient à apporter aux instruments juridiques des modifications pourtant indispensables à leur préservation et à leur actualisation, un problème d'autant plus important au regard de la rapidité de l'innovation et du progrès technologique. En d'autres termes, les retards pris dans l'adaptation des instruments juridiques les rendaient moins pertinents ;
- La question des ressources a également été soulignée et reconnue comme une dimension essentielle sans laquelle il ne serait pas possible de définir un ensemble cohérent de priorités à la fois réalistes et souhaitables pour les travaux du Comité.

### III. Préparatifs du soixante-dixième anniversaire du Comité

20. Les participants ont unanimement appuyé l'initiative du secrétariat de préparer une publication consacrée à l'histoire du Comité des transports intérieurs. En préparation du soixante-dixième anniversaire du Comité, le secrétariat a en effet commencé à rédiger une publication consacrée à l'histoire et aux réalisations marquantes du Comité, dans laquelle figureront, pour chacune des soixante-dix années de son existence, les renseignements suivants : histoire du monde et événements marquants pour les États membres de la CEE, réalisations culturelles et scientifiques, innovations et événements dans le domaine des transports et des communications, et réalisations du Comité des transports intérieurs et de ses groupes de travail. Les résultats obtenus par le Comité devraient ainsi apparaître dans leur contexte historique général. La publication devrait être officiellement présentée lors de la première journée de la session du Comité.

21. La publication, qui doit paraître sous forme électronique sur le site Web et – si les fonds nécessaires et un créneau d'impression sont disponibles – dans un format livre de poche non traditionnel, pourrait être offerte à chacun des représentants accrédités auprès du Comité. Les représentants qui prendront part aux célébrations du soixante-dixième anniversaire de la Commission économique pour l'Europe, en avril 2017, se verront peut-être remettre le livre en guise d'hommage de la part du Comité des transports intérieurs (si son impression sur papier est réalisable).

22. Pour faire en sorte que toutes les réalisations dans le domaine des transports soient présentées dans la publication, les gouvernements auront la possibilité de recommander l'inclusion de renseignements sur les événements ou innovations emblématiques suscités par leur pays dans le domaine des transports sous la rubrique « innovations et événements en matière de transports et de communications » de la publication anniversaire. De même, les présidents des groupes de travail auront la possibilité de passer en revue la liste préliminaire des réalisations accomplies par le Comité des transports intérieurs dans leur domaine respectif et de faire des recommandations en vue d'y apporter des améliorations. La date limite pour soumettre les commentaires a été fixée au 31 mars 2016<sup>1</sup>.

23. L'exposition de 2017 consacrée au Comité des transports intérieurs (du moins sa partie principale) pourrait ensuite être l'occasion de montrer des affiches consacrées à l'histoire du Comité.

<sup>1</sup> La date limite a été repoussée au 31 mai 2016, afin de faciliter la communication avec les acteurs gouvernementaux et non gouvernementaux.

24. Des publications brèves sur les réalisations historiques du Comité dans des domaines thématiques tels que les chemins de fer ou la sécurité routière sont également en cours de préparation, et les groupes de travail concernés seront invités à en étudier les versions préliminaires en temps voulu.

25. Les participants ont par ailleurs estimé qu'un bon moyen pour le Comité de marquer l'anniversaire de sa création serait d'adopter des résolutions sur des thématiques spéciales susceptibles de mobiliser l'appui politique nécessaire, résolutions qui pourraient être approuvées par la CEE lors de sa session d'avril 2017.

#### IV. Conclusions et prochaines étapes

26. À l'issue de ces débats, le Comité **a accueilli avec satisfaction** l'organisation de la sixième réunion des présidents des organes subsidiaires du Comité, réservée aux seuls représentants des gouvernements, dont le thème était le renforcement du rôle du Comité des transports intérieurs dans un environnement mondial en pleine mutation. Il **a invité** les groupes de travail à faire le point sur leurs activités régionales et mondiales, à déterminer l'environnement favorable à celles-ci et à mettre en évidence les éventuels changements susceptibles d'accroître leurs effets en faveur de la mobilité durable. Il a **décidé** que ses efforts de communication active devaient être renforcés, sous réserve de la disponibilité de sources extrabudgétaires de financement. Le Comité **a noté** que le résumé des débats serait annexé au rapport sur les travaux du Comité des transports intérieurs, sous forme de note du Président, après avoir été approuvé par les représentants gouvernementaux présents à la réunion à participation restreinte. Conscient de la nécessité de s'adapter à un environnement mondial en plein bouleversement, le Comité **a décidé** que le secrétariat établirait, en concertation avec le Bureau, les présidents des organes subsidiaires du Comité et des comités de gestion des conventions de l'ONU sur les transports relevant du Comité, un document stratégique énonçant les priorités et les grandes orientations. Le projet de document stratégique sera soumis au Comité à sa soixante-dix-neuvième session, en 2017. S'il est adopté, il pourrait prendre la forme d'une résolution du Comité, laquelle pourrait être soumise pour approbation à la Commission à sa session de 2017.

27. Le Comité **a pris note avec satisfaction** des préparatifs du soixante-dixième anniversaire du Comité et de la Division des transports durables et invité les États membres à soumettre au secrétariat, au plus tard le 30 mars 2016, leurs contributions concernant la publication anniversaire, en particulier des renseignements sur les réalisations emblématiques accomplis dans leur pays dans le domaine des transports au cours des soixante-dix dernières années écoulées, si possible en y joignant une photographie<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> La date limite a été repoussée au 31 mai 2016, afin de faciliter la communication avec les acteurs gouvernementaux et non gouvernementaux.