

Résolution ministérielle

sur le thème

« Embrasser l'ère nouvelle de la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité »

Nous, ministres, réunis pour célébrer le soixante-dixième anniversaire du Comité des transports intérieurs de la CEE, le 21 février 2017,

Pleinement conscients de l'ère nouvelle qui s'ouvre pour les transports intérieurs et la mobilité – marquée par la quatrième révolution industrielle – ainsi que de l'adoption du Programme de développement durable à l'horizon 2030, des objectifs de développement durable, du Programme d'action d'Addis-Abeba issu de la troisième Conférence internationale sur le financement du développement et de l'Accord de Paris conclu au titre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques,

Rappelant le Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024, la résolution 69/213 adoptée par l'Assemblée générale le 19 décembre 2014 sur le rôle des couloirs de transport et de transit en matière de coopération internationale et de développement durable, la résolution 70/197 adoptée par l'Assemblée générale le 22 décembre 2015, intitulée « Vers une coopération de tous les acteurs du secteur des transports pour la promotion de couloirs de transit multimodal durables », la résolution 70/260 adoptée par l'Assemblée générale le 15 avril 2016 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, et la Conférence mondiale sur le transport durable convoquée par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et accueillie par le Gouvernement turkmène les 26 et 27 novembre 2016,

Déclarant être fermement convaincus que la réalisation de systèmes de transport sûrs, propres, solides, interconnectés et efficaces pour les personnes et les marchandises ne peut s'accomplir que grâce à la mise en place d'un cadre juridique international inclusif, à la mise en œuvre de bonnes pratiques de communication, à l'appui des administrations publiques, à la coopération internationale, aux nouvelles technologies, à la responsabilité sociale et aux financements novateurs,

Saluant l'importance historique du Comité des transports intérieurs, qui a servi de pierre angulaire pour la reconstruction de l'Europe après la Seconde Guerre mondiale, grâce à la coopération internationale dans le domaine des transports,

Reconnaissant la pertinence globale des travaux du Comité et de ses organes subsidiaires, au vu des résultats de l'examen de la réforme de la CEE, et notamment de la décision A (65) adoptée par la Commission en 2013, qui confirme que le Comité occupe une place unique en son genre dans le système des Nations Unies et 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,

Conscients que le Comité des transports intérieurs joue un rôle unique, non seulement en tant qu'organe intergouvernemental spécialisé dans les transports intérieurs, mais aussi en tant que centre pour les conventions des Nations Unies qui ont constitué le principal cadre réglementaire international relatif aux transports intérieurs et qui le renforcent,

Soulignant l'importance du transport et de la mobilité des passagers et des marchandises, qui sont des éléments essentiels de l'accès au travail, à l'éducation et aux services sociaux et qui favorisent donc l'inclusion sociale de tous, y compris des personnes ayant des besoins particuliers en matière de mobilité, et sont fondamentaux pour l'intégration régionale et mondiale ainsi que la croissance économique,

Attestant les résultats tangibles obtenus par le Comité et ses organes subsidiaires et la contribution précieuse qu'ils ont fournie, en menant notamment des activités visant à actualiser régulièrement les conventions au profit de toutes les Parties contractantes et à élaborer de nouvelles afin de répondre aux exigences modernes en matière de transport,

Affirmant que les conventions de l'ONU relatives aux transports relevant du Comité fournissent un cadre réglementaire international solide et fonctionnel pour le développement durable des transports intérieurs,

Notant que la majorité (75 %) des États Membres de l'ONU sont Parties contractantes à l'une au moins de ces conventions relatives aux transports,

Soutenant que les adhésions aux conventions de l'ONU sur les transports s'accompagnent d'une mise en œuvre plus satisfaisante des objectifs et cibles de développement durable relatifs aux transports,

Soulignant l'action menée par le Comité des transports intérieurs pour promouvoir le transport durable de marchandises et de passagers aux niveaux international, régional, national, urbain et rural, une attention particulière étant accordée à la fluidité des réseaux de transport intermodal et de transport public, et pour améliorer la sécurité de la circulation, la protection de l'environnement, l'efficacité énergétique, la sécurité des transports intérieurs, les infrastructures de transport non motorisé et l'efficacité des services dans le secteur des transports,

Conscients qu'il importe de mettre en place des systèmes de transport qui favorisent le développement des transports publics urbains et qui intègrent l'aménagement du territoire et la planification des transports, incorporent les infrastructures de transport non motorisé, renforcent les liaisons entre les zones urbaines et rurales, lient l'activité économique et les communautés rurales aux chaînes d'approvisionnement régionales et mondiales, intègrent les questions de genre dans le secteur des transports et donc favorisent l'équité et l'inclusion sociales et économiques,

Priant instamment les États Membres de l'Organisation des Nations Unies d'améliorer encore les services de transport intermodal et d'intégrer efficacement les modes de transport pour atteindre les objectifs de développement durable,

Réaffirmant le rôle que jouent l'autoroute transeuropéenne (TEM), le Chemin de fer transeuropéen (TER), les liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) et les quatre principaux accords sur les infrastructures de transport pour appuyer la planification des investissements multinationaux, harmonisée au niveau international, au profit des échanges commerciaux et des flux de marchandises existants et futurs en Europe et au-delà, en particulier entre l'Europe et l'Asie,

Notant avec satisfaction le rôle des initiatives de développement intercontinental telles que l'initiative « Ceinture économique de la Route de la soie » et l'initiative « Route de la soie maritime du XXI^e siècle » (l'initiative « une Ceinture et une Route ») dans le renforcement de la facilitation des transports,

Préconisant des mécanismes de financement novateurs et durables et une coopération avec les parties prenantes concernées, qui sont des éléments déterminants pour le développement d'infrastructures et de services de transport viables,

Soulignant l'importance d'établir une culture du transport motorisé qui favorise la mise en place d'un système de transport sûr et respectueux de l'environnement, en vue d'améliorer la sécurité de la circulation routière, des infrastructures et des véhicules, ainsi que pour aborder efficacement les questions relatives aux formations spécialisées pour les conducteurs, à la fatigue au volant et à la conduite sous l'emprise de substances susceptibles d'altérer la capacité à conduire un véhicule, et d'instaurer un cadre réglementaire complet en matière de sécurité et d'environnement que le Comité et ses organes subsidiaires administreraient,

Saluant comme il se doit les activités visant à appuyer les objectifs de sécurité routière menées par le Comité et ses organes subsidiaires, les comités de gestion des conventions et l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière,

Conscients de l'action menée par le Comité et son Forum sur la sûreté des transports intérieurs pour s'attaquer au problème de la vulnérabilité accrue des infrastructures des transports intérieurs et de la mobilité et aux risques de sécurité principaux dans le secteur des transports intérieurs, dont le terrorisme, le vol, le franchissement illégal des frontières et le trafic de matières et objets dangereux,

Engagés en faveur de la promotion et de la réalisation des objectifs de développement durable, qui sont inextricablement liés aux transports ; et eu égard aussi aux défis auxquels nous sommes confrontés du fait des changements climatiques,

Saluant le rôle déterminant joué par le Comité et ses organes subsidiaires compétents en tant que plates-formes auxquelles les gouvernements auront de plus en plus recours pour élaborer et mettre en œuvre des solutions efficaces en matière d'adaptation aux changements climatiques et d'atténuation de leurs effets, de lutte contre la pollution atmosphérique et d'amélioration des performances environnementales des transports en général, notamment dans les domaines de la construction de véhicules et du transport de marchandises dangereuses,

Reconnaissant que la stratégie de la Commission économique pour l'Europe visant à favoriser les systèmes de transport intelligents (STI) a marqué une étape importante de l'intégration des réponses à l'évolution technologique dans les activités de réglementation menées par le Comité,

Encourageant la pleine utilisation des technologies de l'information et de la communication dans le secteur des transports intérieurs, en accordant une importance particulière à l'informatisation des procédures établies en vertu des conventions de l'ONU relatives aux transports administrées par le Comité et ses organes subsidiaires,

Se félicitant de l'action du Comité pour favoriser l'harmonisation et promouvoir un cadre réglementaire en tant qu'élément clé permettant de tirer pleinement parti des avantages de l'innovation technologique dans tous les domaines des transports intérieurs, notamment en ce qui concerne les règlements applicables aux véhicules et les systèmes automatisés dans les véhicules, et priant instamment le Comité et ses organes subsidiaires de travailler sur des solutions à court terme, y compris l'interprétation commune, afin de rendre ces évolutions possibles,

Reconnaissant le rôle que joue l'ONU dans la promotion de la coopération internationale pour mieux soutenir les groupes vulnérables qui utilisent les transports publics, notamment par la mise en place de transports adaptés,

Saluant le dialogue sur les mesures novatrices, l'assistance technique spécialisée et les activités de fond sur le renforcement des capacités auxquels il peut être donné suite par le partage des meilleures pratiques et la mise en œuvre de projets,

Accueillant avec intérêt les activités d'analyse présentées dans des publications de haute qualité, qui ouvrent la voie à la création de savoirs,

Soulignant l'importance des travaux entrepris par le Comité dans le domaine des statistiques relatives aux transports, qui complètent de manière essentielle ses travaux de réglementation et d'analyse,

Soulignant que les outils d'élaboration des politiques, tels que l'outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur (outil ForFITS), renforcent considérablement la capacité des décideurs dans le domaine des transports de prendre des décisions éclairées et de favoriser la réduction des émissions de carbone dans ce secteur,

Affirmant que les transports publics, la marche et le cyclisme sont les principaux éléments de mobilité abordés de manière intégrée par le Comité, ses organes subsidiaires et le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) et saluant la Déclaration de Paris, intitulée « La ville bouge : place aux usagers ! », de la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, tenue en avril 2014,

Estimant qu'il est nécessaire de mettre en adéquation la planification des transports, l'aménagement régional et l'urbanisme avec les principes de développement durable et d'adopter une approche qui place l'être humain au centre de ces activités (« approche axée sur l'humain »),

Saluant l'utilisation faite par le Comité de ses connaissances approfondies dans le domaine des transports pour mener la coopération intersectorielle, notamment en ce qui concerne les interactions entre les transports et les douanes, l'industrie, les statistiques, l'environnement, les télécommunications et la santé, ce qui se traduit par une approche globale en matière de facilitation des transports et du franchissement de frontières,

Appréciant les partenariats qui contribuent utilement aux travaux du Comité et produisent des résultats tangibles, notamment la coopération avec les organisations d'intégration régionale telles que l'Union européenne, la Commission économique eurasiennne, l'Organisation de coopération économique de la mer Noire et le Partenariat euro-méditerranéen ; avec les institutions financières internationales ; avec les entités et les institutions spécialisées de l'ONU telles que les commissions régionales de l'ONU, l'Agence internationale de l'énergie atomique, l'Organisation maritime internationale, l'Organisation internationale du Travail, l'Union internationale des télécommunications et l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) ; et avec des organisations intergouvernementales et non gouvernementales telles que l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe, le Forum international des transports, l'Union internationale des chemins de fer (UIC), l'Union internationale des transports routiers (IRU), l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et les commissions fluviales, entre autres,

Reconnaissant la valeur ajoutée des partenariats institutionnels, notamment la collaboration, au sein du Secrétariat interinstitutions sur les statistiques, entre Eurostat, l'Organisation de coopération et de développement économiques et le Forum international des transports, les partenariats interinstitutions dans le domaine du transport des marchandises dangereuses, ainsi que la collaboration entre le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), le Bureau régional de l'OMS pour l'Europe et la Division de l'environnement de la Commission économique pour l'Europe,

Accueillant avec satisfaction l'annonce de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, qui se tiendra à Vienne en 2019,

Soutenant sans réserves les objectifs fondamentaux des travaux du Comité, à savoir l'amélioration de la connectivité grâce au développement harmonisé au niveau international des infrastructures de transport intérieur, le renforcement de l'efficacité des services de transport, la fluidité du franchissement des frontières, l'amélioration des services de transport intermodaux, la facilitation des transports intérieurs internationaux et des liaisons entre l'arrière-pays et les ports maritimes, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores, la multiplication des choix en matière de mobilité et la réduction du nombre de morts et de blessés sur les routes, en insistant en particulier sur l'importance du cadre réglementaire relatif à la sécurité routière et au transport des marchandises dangereuses en tant que principal élément contribuant à la sécurité du transport,

Considérant qu'il est nécessaire que le Comité, ses organes subsidiaires et les résultats tangibles qu'ils produisent soient mieux visibles et reconnus partout dans le monde et au sein de l'Organisation des Nations Unies,

Soulignant le rôle unique du Comité au sein du système des Nations Unies, en tant qu'organe intergouvernemental ayant la capacité de transformer les transports intérieurs à l'échelle mondiale, et, à cet égard, souhaitant faire ressortir cette responsabilité dans le cadre de ses travaux futurs et dans son processus de présentation des rapports,

Décidons :

1. *De prier* la Commission économique pour l'Europe et le Conseil économique et social de l'ONU d'examiner la question de charger le Comité de rendre compte tous les ans à la Commission et, à des fins d'information, au Conseil, sans modifier la structure

organisationnelle du secrétariat de la CEE, les fonctions de budgétisation des programmes et les mécanismes de contrôle, en vue de permettre au Comité de répondre efficacement aux besoins en matière de transports intérieurs à l'échelle mondiale, une attention particulière étant accordée à la mise en œuvre d'une gouvernance mondiale de réglementation grâce aux conventions de l'ONU relatives aux transports et à d'autres moyens ;

2. *De nous attaquer* aux difficultés rencontrées pour développer durablement la mobilité et les transports intérieurs, en particulier dans le contexte du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et des objectifs de développement durable, en soutenant la coopération intergouvernementale multidisciplinaire dans le domaine des transports et les domaines connexes, dans le cadre de la plateforme du Comité des transports intérieurs, et en mettant dûment l'accent sur l'importance de mobiliser des ressources et de faire concorder les flux de financement avec les objectifs de développement durable ;

3. *D'encourager* les États Membres à demander à toutes les parties prenantes des secteurs public et privé de poursuivre leur participation au Comité, d'intensifier leurs efforts pour construire l'avenir des transports intérieurs que nous voulons et de prendre part aux projets du CTI et à d'autres initiatives relatives aux transports à l'appui du Programme de développement durable, du Plan d'action mondial pour le climat et de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière ;

4. *De nous attaquer* aux problèmes posés par les changements climatiques, d'accorder une attention particulière à la promotion du transport durable et d'assurer la sécurité et la capacité des couloirs de transport internationaux, en soutenant la coopération intergouvernementale multidisciplinaire dans le domaine des transports et les domaines connexes, dans le cadre de la plateforme du Comité des transports intérieurs ;

5. *D'inviter* les États Membres, les parties prenantes, le Comité et ses organes subsidiaires, ainsi que l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière à adopter une approche systémique de la sécurité, à contribuer à l'élaboration d'objectifs et indicateurs en matière de sécurité routière, dont l'usage serait facultatif, et à renforcer leurs efforts collectifs pour améliorer la sécurité routière dans tous les modes de transport intérieur, notamment en prenant des mesures concertées et efficaces pour réduire le nombre de morts sur les routes de moitié d'ici à 2020 ;

6. *D'encourager* les États Membres de l'Organisation des Nations Unies qui ne l'ont pas encore fait à envisager de devenir Parties contractantes aux conventions de l'ONU relatives aux transports intérieurs ;

7. *De déclarer* notre engagement à embrasser et promouvoir les changements technologiques dans tous les modes de transport intérieur, en particulier en tenant davantage compte des systèmes de transport intelligents et de la conduite automatisée dans les travaux du Comité et de ses organes subsidiaires, et en faisant progresser la numérisation des documents de transport, en premier lieu dans le domaine des transports internationaux ;

8. *De demander* au Comité et à ses organes subsidiaires de continuer à renforcer de manière durable la connectivité aux niveaux international, régional, national et urbain en favorisant une concertation intergouvernementale dans le cadre de son mandat actuel, en recourant à son pouvoir mobilisateur pour réunir des acteurs clefs, en accélérant la diffusion des meilleures pratiques et en fournissant des documents analytiques bien ciblés en temps voulu ;

9. *De nous employer* à améliorer les liaisons régionales et intercontinentales, en accordant une attention particulière au projet sur les liaisons de transport Europe-Asie et à la participation à l'initiative « une Ceinture et une Route », ainsi qu'en assurant la coordination des politiques et en facilitant la fluidité des transports ;

10. *D'exprimer* notre conviction que le fait de participer activement aux travaux du Comité et de ses organes subsidiaires peut procurer des gains sans précédent aux gouvernements ;

11. *De répondre* à la nécessité de hiérarchiser les travaux du Comité et de ses organes subsidiaires et de les rationaliser en raison du manque de ressources, en mettant en œuvre un dialogue stratégique et en élaborant pour le CTI une stratégie qui tienne compte des décisions figurant dans la présente résolution ;

12. *De prier* le secrétariat de la CEE d'établir un rapport sur les progrès accomplis dans la suite donnée aux décisions de la présente résolution, en se fondant sur la mise en œuvre de la stratégie qui sera adoptée par le Comité, ainsi que sur les progrès réalisés dans les domaines de la mobilité et des transports intérieurs durables, et de présenter ce rapport au Comité pour examen à l'une de ses futures sessions, en 2020 au plus tard.