



Conseil économique et social

Distr. générale

1 avril 2019

Français

Original : anglais, français et russe

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Quatre-vingt-unième session

Genève, 19-22 février 2019

Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa quatre-vingt-unième session

Additif 2

Note du secrétariat

Lors de sa quatre-vingt-unième session, le Comité des transports intérieurs (CTI), a examiné et adopté avec acclamation la stratégie du CTI à l'horizon 2030, telle que contenue dans le document ECE/TRANS/2019/R.1 (document restreint), y compris la vision, le mandat, les objectifs stratégiques, le plan d'action, la liste des priorités, la mobilisation des ressources et le partenariat, et a demandé au secrétariat d'annexer ce document au rapport du Comité.

Ce document est publié en réponse à la décision ci-dessus du CTI.

Stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030

Note du Bureau du Comité des transports intérieurs et du secrétariat

Mission confiée et décisions connexes

À l'occasion du soixante-dixième anniversaire du Comité des transports intérieurs (CTI) et dans le cadre de la soixante-dix-neuvième session du Comité (21-24 février 2017), les ministres des transports de la CEE et des États qui sont Parties contractantes aux conventions sur les transports relevant du Comité ont tenu à Genève, le 21 février 2017, une réunion ministérielle intitulée « Passé et avenir du Comité des transports intérieurs de la CEE » lors de laquelle ils ont fêté l'anniversaire du CTI, fait le bilan de ses réalisations passées et fixé ses missions futures.

Cette réunion s'est conclue par la signature d'une résolution ministérielle intitulée « Embrasser l'ère nouvelle de la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité » (ECE/TRANS/2017/2), dans laquelle le Comité est invité à mettre en œuvre un dialogue stratégique et à élaborer pour lui-même une stratégie qui tienne compte des décisions contenues dans ladite résolution.

Le Comité **a salué et approuvé** cette résolution ministérielle et décidé d'examiner son projet de stratégie à sa quatre-vingtième session annuelle, en 2018 (ECE/TRANS/270).

Le Comité a effectivement examiné un document de travail relatif à son projet de stratégie à sa quatre-vingtième session annuelle, en 2018, et s'est déclaré favorable à la poursuite des discussions sur la base de ce document. Il a en outre demandé qu'un plan d'action et un plan de mise en œuvre soient présentés pour adoption à la quatre-vingt-unième session du Comité, en 2019. Le présent document a été établi en réponse à cette demande.

À partir des informations fournies dans le présent document, le Comité est **invité** :

a) **À examiner et adopter** la stratégie à l'horizon 2030, qui décrit son projet, sa mission, ses objectifs stratégiques, son plan d'action, la liste de ses priorités, les ressources qu'il mobilisera et ses partenariats, et **à demander** au secrétariat d'annexer ce document au rapport du Comité ;

b) **À examiner et adopter** le mandat révisé du Comité (annexe I), puis à le soumettre pour approbation à la Commission économique pour l'Europe à sa soixante-huitième session, en 2019 ;

c) **À demander** au secrétariat d'étudier attentivement la possibilité d'une coopération plus étroite avec les autres commissions régionales, les institutions spécialisées des Nations Unies, le Département des affaires économiques et sociales (DAES) et d'autres organisations et institutions compétentes, afin de mutualiser l'expérience et les connaissances respectives ;

d) **À se déclarer favorable** à la collaboration et aux synergies axées sur la demande, au sein de la CEE, avec d'autres sous-programmes, selon qu'il conviendra ;

e) **À décider de revoir et si nécessaire d'ajuster** périodiquement cette stratégie et ses priorités, en ayant à l'esprit les cycles budgétaires de l'ONU, et à demander au secrétariat d'informer chaque année le CTI des faits nouveaux.

Stratégie du CTI à l'horizon 2030

I. **Projet du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030 : *Le Comité des transports intérieurs, en tant que plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs, contribue à répondre efficacement aux besoins mondiaux et régionaux dans ce domaine***

1. L'idée 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 (...) sans modifier la structure organisationnelle du secrétariat de la CEE, les fonctions de budgétisation des programmes et les mécanismes de contrôle » est énoncée dans la décision 1 de la *Résolution ministérielle de 2017*, qui contient les lignes directrices relatives aux futurs travaux du CTI¹.

2. Dans les conclusions de l'examen de la réforme de la CEE, et notamment de la décision A(65) adoptée par la Commission en 2013², il est dit que « 9. *Le sous-programme [“Transports”] occupe une place unique en son genre dans le système des Nations Unies, fournit une plateforme d'ensemble, aux niveaux régional et mondial, pour l'examen de tous les aspects du développement des transports intérieurs et la coopération dans ce domaine. Le sous-programme “Transports” de la CEE, le Comité des transports intérieurs et les organes subsidiaires correspondants accomplissent efficacement leurs mandats actuels en produisant régulièrement et de manière continue des résultats concrets dont la valeur ajoutée est évidente tant pour la région qu'au-delà.* »³.

3. Les résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies (notamment la résolution 72/271 adoptée en avril 2018 et les autres résolutions biennales sur la sécurité routière) soulignent la portée mondiale des instruments juridiques relevant de la compétence du CTI et encouragent tous les États Membres à y adhérer ; résolution A/RES/72/212 sur l'intermodalité et résolution A/70/197 sur la connectivité et les corridors.

4. Ce qui précède peut être résumé comme suit : « **Vision d'avenir : le Comité des transports intérieurs, en tant que plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs, contribue à répondre efficacement aux besoins mondiaux et régionaux dans ce domaine** ».

5. En sa qualité de plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs, le CTI continuera de fournir un cadre réglementaire complet pour le transport routiers, ferroviaires, fluviaux et intermodaux, jouant un rôle comparable à celui de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

6. LE CTI, en tant que plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs, devrait remplir les fonctions essentielles suivantes :

- Conduite du changement dans les transports intérieurs ;
- Élaboration et gestion d'instruments juridiques en matière de transport ;
- Augmentation des adhésions et de la participation équitable, y compris en ce qui concerne des États non membres de la CEE.

¹ On trouvera le texte complet de la *Résolution ministérielle de 2017* à l'annexe II. Pour un supplément d'informations d'ordre général, voir l'annexe X.

² On trouvera une citation plus complète des parties pertinentes de la décision A(65) à l'annexe IV.

³ Le mandat actuel du CTI figure à l'annexe V. On trouvera à l'annexe VI une présentation du CTI et de la structure du sous-programme « Transports ».

II. Mission du Comité des transports intérieurs

7. **La mission du CTI est de contribuer à la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité pour que les objectifs de développement durable soient atteints dans les États membres de la CEE et dans les États Membres de l'ONU grâce au dialogue politique, à l'harmonisation des cadres réglementaires le cas échéant, à la promotion des nouvelles technologies, à la facilitation de l'amélioration de la connectivité et à l'appui à la mise en œuvre des instruments juridiques.**

8. Dans l'accomplissement de sa mission, le Comité renforcera son rôle en tant que :

a) **Plateforme des Nations Unies pour les conventions régionales et mondiales relatives aux transports intérieurs**, en renforçant son rôle de plateforme des Nations Unies pour les conventions relatives aux transports intérieurs auprès de tous les États Membres de l'ONU et en demeurant à l'avant-garde de l'action déployée à l'échelle mondiale pour : lutter contre l'insécurité routière, grâce à son approche à 360° de la sécurité routière ; réduire les émissions en fixant et en promouvant ses normes en matière de véhicules ; réduire les obstacles frontaliers grâce à son large éventail de conventions relatives à la facilitation du passage des frontières ;

b) **Plateforme des Nations Unies pour la promotion des nouvelles technologies et de l'innovation dans les transports intérieurs**, en faisant en sorte : i) d'être en phase, dans l'exercice de ses fonctions de réglementation, avec l'évolution des technologies de pointe qui suscitent l'innovation dans les transports – en particulier dans les domaines des systèmes de transport intelligents, des véhicules autonomes et de la numérisation –, de façon à améliorer la sécurité routière, les performances environnementales, l'efficacité énergétique, la sécurité des transports intérieurs et la prestation de services efficaces dans le secteur des transports ; ii) d'éviter que les différents processus de modification des différentes conventions n'entraînent une fragmentation ; iii) d'éviter qu'une réglementation trop précoce n'entrave le progrès ;

c) **Plateforme des Nations Unies pour les dialogues régionaux, interrégionaux et mondiaux sur les politiques en matière de transports intérieurs**, en offrant une plateforme de dialogue politique pour examiner les nouveaux défis qui se posent dans le domaine des transports intérieurs, ainsi que des propositions visant à améliorer les infrastructures et l'exploitation à sa session annuelle ;

d) **Plateforme des Nations Unies pour la promotion d'une connectivité et d'une mobilité durables dans les transports intérieurs régionaux et interrégionaux**, en fournissant un cadre réglementaire complet et harmonisé, s'il y a lieu, en étant un point de référence institutionnel à l'appui de la connectivité internationale, et en mettant sur pied des initiatives, des accords ou des corridors ou en s'appuyant sur ceux qui existent déjà, selon que de besoin.

III. Objectifs stratégiques du Comité des transports intérieurs

A. Objectif stratégique

9. Gouvernance accentuée. Le CTI est véritablement la plateforme de l'ONU réunissant sur un pied d'égalité toutes les Parties contractantes aux instruments juridiques des Nations Unies qui relèvent de sa compétence présidant au développement futur des transports intérieurs. Les Conventions des Nations Unies en matière de transport qui relèvent de sa compétence sont universellement acceptées et mises en œuvre, ouvertes à tous les États Membres des Nations Unies pour adhésion ou ratification, si possible, et prennent en compte les bonnes pratiques régionales. Le CTI reste en phase avec le rythme des évolutions technologiques. Les travaux du CTI améliorent la connectivité régionale et interrégionale.

B. Objectif horizontal

10. Appui accru à la mise en œuvre de tous les objectifs de développement durable, en particulier grâce à : a) l'amélioration de la sécurité routière et de la mobilité urbaine (ODD 3 et 11) ; b) la réduction des émissions de polluants et de gaz à effet de serre (ODD 3 et 13) ; c) l'amélioration de l'innovation industrielle et de l'efficacité et de la connectivité des infrastructures (ODD 9) ; d) l'accès à une énergie propre et d'un coût abordable (ODD 7) ; e) la promotion d'un travail décent et de la croissance économique (ODD 8) ; f) l'égalité entre les sexes (ODD 5) ; g) des contributions, dans la mesure du possible, au suivi à l'échelle mondiale des progrès réalisés sur la voie des transports durables (tous les objectifs stratégiques pertinents).

IV. Plan d'action pour la mise en œuvre de la Vision d'avenir du Comité des transports intérieurs

11. Le plan d'action élaboré dans le cadre de la stratégie du CTI à l'horizon 2030, tel que présenté ci-dessous, tient compte de la vision d'avenir du Comité, de sa vocation, de ses objectifs et de ses défis et missions aux échelles régionale et mondiale, ainsi que des vues et suggestions exprimées à propos de la stratégie à sa quatre-vingtième session, en février 2018.

A. Renforcer le rôle du CTI en tant que plateforme des Nations Unies pour les conventions relatives aux transports intérieurs [décisions 1, 2, 3, 6, 7 et 8 de la résolution ministérielle (RM)]

[Délai : court, moyen et long terme]

a) Renforcer la promotion de l'adhésion d'États non membres de la CEE aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs administrés par la CEE [au niveau mondial] [décisions 1 et 6 de la RM] :

i) Faciliter la participation des États non membres de la CEE aux instruments juridiques :

- Modifier le mandat du CTI de façon à permettre aux Parties contractantes à des instruments juridiques des Nations Unies et aux organes subsidiaires compétents de devenir membres à part entière du Comité et à pouvoir donner le statut d'observateur à d'autres États Membres de l'ONU qui ne sont pas Parties contractantes [*délai : court, moyen et long terme*] ;
- Modifier les instruments juridiques érigeant des obstacles géographiques et procéduraux pour permettre l'adhésion d'États non membres de la CEE, si nécessaire [*délai : court et moyen terme*] ;

ii) Exploiter pleinement les avantages de tous les instruments juridiques :

- Examiner les instruments juridiques existants afin de déterminer leur relation et leur complémentarité dans les applications pratiques et faire des recommandations aux États non membres de la CEE [*délai : court terme*] ;
- Déterminer si des instruments juridiques supplémentaires sont nécessaires pour appuyer la mise en œuvre des instruments juridiques existants dans les États non membres de la CEE [*délai : court, moyen et long terme*] ;

b) Élaborer de nouveaux instruments juridiques contraignants ou non contraignants pour faire face aux nouveaux défis liés au programme de développement durable [*délai : court, moyen et long terme*] [décisions 1, 2, 3 et 7 de la RM] ;

c) En coopération avec d'autres organisations et institutions, élaborer des manuels de formation, des directives, des normes et des critères de compétence, ou adapter ou mettre à jour ceux qui existent déjà, pour contribuer à renforcer la capacité à adhérer aux instruments juridiques ou à les appliquer et organiser des formations [*délai : court, moyen et long terme*] [décisions 1, 2, 6 et 8 de la RM] ;

d) Élaborer des indicateurs permettant aux Parties contractantes d'évaluer l'état et les progrès de la mise en œuvre des instruments juridiques [*délai : court et moyen terme*] [décisions 1, 6 et 8 de la RM].

B. Renforcer le rôle du CTI en tant que plateforme des Nations Unies pour la promotion des nouvelles technologies et de l'innovation dans les transports intérieurs [décisions 1 et 7 de la RM]

[*Délai : court et moyen terme*]

a) Renforcer les plateformes pour la numérisation, la conduite automatisée et les systèmes de transport intelligents dans les transports intérieurs [décisions 1 et 7 de la RM] ;

b) Améliorer l'environnement réglementaire pour promouvoir les véhicules automatisés/autonomes et connectés [décisions 1 et 7 de la RM].

C. Renforcer le rôle du CTI en tant que plateforme des Nations Unies pour les dialogues régionaux, interrégionaux et mondiaux sur les politiques en matière de transports intérieurs [décisions 1, 2, 3, 4, 5 et 9 de la RM]

[*Délai : court, moyen et long terme*]

a) Organiser des débats thématiques régionaux, interrégionaux et mondiaux sur le transport terrestre durable pendant les sessions du CTI [décisions 1, 2, 3, 4, 5 et 9 de la RM] ;

b) Inclure les points de l'ordre du jour du CTI relatifs aux défis auxquels sont confrontés les transports intérieurs dans différentes régions [décision 1 de la RM].

D. Renforcer le rôle du CTI en tant que plateforme des Nations Unies pour la promotion d'une connectivité et d'une mobilité durables dans les transports intérieurs régionaux et interrégionaux [décisions 1, 2, 3, 4, 8 et 9 de la RM]

[*Délai : court, moyen et long terme*]

a) Poursuivre l'action en faveur d'une connectivité et d'une mobilité durables, régionales, intégrées, intermodales et infrastructurelles [décisions 1, 8 et 9 de la RM] ;

b) Coopérer avec d'autres commissions et organisations régionales pour améliorer la connectivité interrégionale durable, notamment par l'intermédiaire de divers corridors [décisions 1, 8 et 9 de la RM] ;

c) Promouvoir la connectivité et la mobilité du transport durable [décisions 2, 3, 4, 8 et 9 de la RM].

12. Les domaines transversaux, tels que les statistiques sur le changement climatique et la question de l'égalité des sexes, seront intégrés aux actions pertinentes.

V. Liste des priorités à l'horizon 2030

13. Afin de concrétiser la vision d'avenir, la vocation, les objectifs et le plan d'action, une liste des priorités pour la mise en œuvre de la stratégie jusqu'en 2030 est présentée dans le tableau ci-dessous. Cette liste, qui fait partie de la stratégie, a été établie en tenant dûment compte de l'urgence et de l'enchaînement des actions ainsi que de la disponibilité des ressources humaines (l'annexe VII fournit des informations sur l'affectation actuelle des ressources) et du besoin de soutien financier. Le CTI et ses organes subsidiaires ont également besoin de deux à trois ans pour bien se préparer à jouer un rôle mondial à part

entière dans les transports intérieurs durables avec coordination d'un rôle régional. La liste des priorités devrait aider le CTI à fournir aux Nations Unies des services spécialisés en matière de transports intérieurs durables jusqu'en 2030 et au-delà.

Tableau 1
Liste des priorités à l'horizon 2030

<i>Thème/ODD correspondant</i>	<i>Action à long terme</i>	<i>Actions prioritaires à l'horizon 2030</i>	<i>Budget indicatif ((budget ordinaire/ fonds extrabudgétaires (BO/FE)) ; modes de gestion ; partenariats</i>
Plateforme des Nations Unies pour les conventions relatives aux transports intérieurs ODD correspondants : ODD 3, ODD 6, ODD 7, ODD 8, ODD 9, ODD 11, ODD 12, ODD 13	Service d'instruments juridiques	Le service et l'administration des instruments juridiques, en particulier dans les domaines de l'harmonisation des réglementations relatives aux véhicules, du transport des marchandises dangereuses, de la facilitation du passage des frontières et de la sécurité routière, représente la tâche la plus importante du CTI. Il s'agit en particulier des amendements réguliers ou ponctuels, ainsi que de l'intégration des amendements aux instruments juridiques et des discussions sur leur mise en œuvre	BO et FE dans certains cas
	Promotion de l'adhésion d'États non membres de la CEE aux instruments juridiques des Nations Unies	<ul style="list-style-type: none"> • Modifications du mandat du CTI d'ici à 2020 • Modifications des instruments juridiques comportant des obstacles géographiques et procéduraux d'ici à 2025 • Examen de la relation entre les instruments juridiques et les recommandations existants d'ici à 2022 • Détermination des instruments juridiques supplémentaires nécessaires 	BO
	Nouveaux instruments juridiques dans le cadre du programme de développement durable	<ul style="list-style-type: none"> • Version définitive de trois projets d'instruments juridiques en cours d'élaboration : uniformisation du droit ferroviaire international, OmniBUS et convention sur le transport ferroviaire de voyageurs – Étude de la possibilité de nouveaux instruments juridiques à partir de 2020 	BO, peut-être aussi FE si nécessaire
	Élaboration de programmes de renforcement des capacités, de manuels de formation, de lignes directrices, de normes, de critères de compétence et de formations, ou adaptation/mise à jour de ce qui existe	<ul style="list-style-type: none"> • Plan global de renforcement des capacités d'ici à 2020 • Adaptation/mise à jour des supports de formation existants à partir de 2020 • Supports de formation, normes et critères de compétence nouveaux à partir de 2022 • Formations à partir de 2019 	BO pour soutenir l'intégration des normes et des compétences en matière de formation dans les instruments juridiques si nécessaire

Thème/ODD correspondant	Action à long terme	Actions prioritaires à l'horizon 2030	Budget indicatif (budget ordinaire/ fonds extrabudgétaires (BO/FE)) ; modes de gestion ; partenariats
Plateforme des Nations Unies pour la promotion des nouvelles technologies et de l'innovation dans les transports intérieurs ODD correspondants : ODD 3, ODD 6, ODD 7, ODD 8, ODD 9, ODD 11, ODD 12, ODD 13	Mise au point d'indicateurs	À partir de 2019	<p>FE pour les supports de formation et les cours au travers de partenariats avec des établissements de formation</p> <p>BO non CEE (par exemple Compte pour le développement) ou FE</p> <p>BO pour le personnel permanent, les installations et les services de réunion et le DETA</p> <p>FE pour le reste</p> <p>BO</p>
	Plateformes régionales et mondiales pour la numérisation, la conduite automatisée et les systèmes de transport intelligents	<ul style="list-style-type: none"> • Continuer d'élargir la participation au WP.1 et au WP.29 à l'échelle mondiale, et la coopération entre ces deux organes • Mettre à jour la DETA et l'héberger sur le site de la CEE à partir de 2022 • Promouvoir l'adhésion à la lettre de voiture électronique (e-CMR) et le passage à la phase opérationnelle dans la région de la CEE et au-delà à partir de 2019 • Développer progressivement le système e-TIR en vue de son éventuelle mise en œuvre complète d'ici à 2023, sous réserve de l'entrée en vigueur de la nouvelle annexe 11 de la Convention TIR • Repérer les nouvelles technologies dans les domaines du rail, de la route, de la mobilité routière, de la navigation intérieure, de la logistique et du transport intermodal, et encourager et faciliter leur introduction jusqu'en 2030 	
	Environnement réglementaire pour la promotion des véhicules automatisés, ainsi que des véhicules à faible intensité de carbone et à taux d'émissions faible	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcer la promotion des véhicules automatisés à partir de 2019, y compris en continuant à modifier les instruments juridiques et les normes existants, et élaborer éventuellement de nouveaux accords si nécessaire 	

<i>Thème/ODD correspondant</i>	<i>Action à long terme</i>	<i>Actions prioritaires à l'horizon 2030</i>	<i>Budget indicatif (budget ordinaire/ fonds extrabudgétaires (BO/FE)) ; modes de gestion ; partenariats</i>
Plateforme des Nations Unies pour les dialogues régionaux, interrégionaux et mondiaux sur les politiques en matière de transports intérieurs ODD correspondants : ODD 3, ODD 6, ODD 7, ODD 8, ODD 9, ODD 11, ODD 12, ODD 13	Organiser des débats thématiques régionaux, interrégionaux et mondiaux sur le transport terrestre durable pendant les sessions du CTI Inclure les points de l'ordre du jour du CTI sur les défis auxquels sont confrontés les transports intérieurs dans différentes régions	Débats de haut niveau du CTI sur divers thèmes relatifs à la viabilité des transports intérieurs à partir de 2019 Points de l'ordre du jour du CTI sur les défis à relever dans différentes régions à partir de 2020	BO, dans le cadre de la session du Comité
Plateforme des Nations Unies pour la promotion d'une connectivité et d'une mobilité durables dans les transports intérieurs régionaux et interrégionaux ODD correspondants : ODD 3, ODD 6, ODD 7, ODD 8, ODD 9, ODD 11, ODD 12, ODD 13	Connectivité et mobilité régionales, intégrées, intermodales et infrastructurelles Connectivité interrégionale, y compris grâce à divers corridors Promotion des transports durables et de la mobilité urbaine Infrastructures de transport résilientes face aux changements climatiques	<ul style="list-style-type: none"> Appui à la connectivité et à la mobilité intermodales intégrées à partir de 2020, y compris TEM, TER, intermodalité et logistique Statistiques des transports : poursuite et amélioration des processus de collecte, de validation et de diffusion des données afin de produire des statistiques précises qui permettent de prendre des décisions fondées sur des données probantes en matière de transports. De 2019 à 2030 Appui à la connectivité et aux corridors interrégionaux de transport intérieur à partir de 2019 Nouveaux outils et nouvelles activités à partir de 2019, par exemple le PPE-TSE ; la poursuite du développement du module sur les polluants locaux de ForFITS ; les examens relatifs aux transports et à la mobilité durables Étudier l'influence des changements climatiques sur les infrastructures de transport	BO et FE BO et FE FE

Note : Pour les priorités susmentionnées, il sera fait appel aux statistiques des transports, à des travaux d'analyse, au renforcement des capacités. Il sera également fait appel aux débats de haut niveau du CTI.

Une priorité spéciale d'intérêt mondial : la sécurité routière

14. Conscient du fait que la tendance mondiale à l'augmentation de la mortalité routière révèle des insuffisances en ce qui concerne la réalisation de la cible des OMD relative à la sécurité routière d'ici à 2020, le CTI renforcera ses fonctions de réglementation pour améliorer les performances en matière de sécurité routière. Ce faisant, il contribuera à la réalisation des aspirations de la communauté internationale en matière de sécurité routière.

15. À cette fin, le CTI et ses organes subsidiaires renforceront leurs activités liées aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière relevant de la compétence du Comité (voir tableau 2) dans le but : a) d'aider les Parties contractantes à élaborer, améliorer et soutenir leurs systèmes nationaux de sécurité routière ; b) de continuer à promouvoir l'adhésion aux instruments juridiques des Nations Unies et leur mise en œuvre effective ; c) d'appuyer les activités menées par l'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière pour promouvoir l'accession aux instruments juridiques mondiaux des Nations Unies relatifs à la sécurité routière ; d) de jouer un rôle efficace en tant qu'appui à la réglementation à l'échelle internationale dans le cadre du Plan-cadre mondial pour la sécurité routière du Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière.

Tableau 2

Le CTI de la CEE : un rôle moteur sur la voie de la sécurité, pour aider la communauté mondiale à atteindre les objectifs relatifs à la sécurité routière dans le monde⁴

<i>Type d'engagement</i>	<i>Compétences/atouts fondamentaux du CTI/CEE</i>	<i>Portée</i>	<i>Concerne les ODD et les cibles volontaires à l'échelle mondiale et indicateurs associés</i>	<i>Volets de la Décennie d'action concernés</i>	<i>Budget indicatif (BO/FE)</i>
Résolution 72/271 de l'Assemblée générale et autres résolutions biennales sur la sécurité routière	Conventions des Nations Unies intéressant la sécurité routière	Mondiale	ODD 3.6 et 11.2 Cibles volontaires et indicateurs associés (CV) : 2 à 10	Volets 1 à 4	BO et FE
Réglementaire/ Institutionnel	Principales Conventions des Nations Unies relatives à la sécurité routière et résolutions d'ensemble connexes	Mondiale	ODD 3.6 et 11.2	Volets 1 à 4	BO
Conventions/ Accords/ Normes/ Recommandations	Convention de 1949 sur la circulation routière Convention de 1968 sur la circulation routière		Cibles volontaires et indicateurs associés (CV) : 2 à 10		
Règlements/Règles/ Résolutions	Convention de 1968 sur la signalisation routière Accord de 1958 – Règlements ONU concernant l'homologation de type des véhicules Accord de 1997 sur les contrôles techniques périodiques Accord de 1998 – Règlements techniques mondiaux ONU concernant la construction des véhicules				
	Accord européen de 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route	Mondiale/ Régionale			

⁴ L'annexe VIII présente la liste complète des cibles volontaires et indicateurs associés.

<i>Type d'engagement</i>	<i>Compétences/atouts fondamentaux du CTI/CEE</i>	<i>Portée</i>	<i>Concerne les ODD et les cibles volontaires à l'échelle mondiale et indicateurs associés</i>	<i>Volets de la Décennie d'action concernés</i>	<i>Budget indicatif (BO/FE)</i>
Autres instruments juridiques					BO
	Protocole de 1949 relatif à la signalisation routière	Mondiale			
	Accord de 1975 sur les exigences minimales pour la délivrance et la validité des permis de conduire				
	Accord européen de 1971 complétant la Convention de 1968 sur la circulation routière	Mondiale/ Régionale			BO
	Accord européen de 1971 complétant la Convention sur la signalisation routière				
	Accord européen de 1950 portant application de l'article 23 de la Convention sur la circulation routière de 1949 concernant les dimensions et poids des véhicules admis à circuler sur certaines routes des Parties contractantes				
	Accord européen de 1950 complétant la Convention de 1949 sur la circulation routière et le Protocole de 1949 relatif à la signalisation routière				
	Accord européen de 1957 relatif aux marques routières				
	Protocole de 1973 sur les marques routières, additionnel à l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière				
	Accords relatifs aux infrastructures : AGR, AGTC	Régionale	ODD 3.6 et 11.2 CV : 3 et 4	Volet 2	BO
	AETR Code CTU	Régionale/ Mondiale	ODD 3.6 et 11.2 CV : 11	Volets 1 et 4	BO
	Organes subsidiaires du CTI : Forum mondial de la sécurité routière (WP.1)	Mondiale	ODD 3.6 et 11.2 CV : 2 à 11	Volets 1 à 4	BO
	Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29)				

<i>Type d'engagement</i>	<i>Compétences/atouts fondamentaux du CTI/CEE</i>	<i>Portée</i>	<i>Concerne les ODD et les cibles volontaires à l'échelle mondiale et indicateurs associés</i>	<i>Volets de la Décennie d'action concernés</i>	<i>Budget indicatif (BO/FE)</i>
Renforcement des capacités/Assistance technique	Secrétariat de l'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière	Mondiale	ODD 3.6 et 11.2 CV : 1 à 12	Volets 1 à 5	Contrôle FE et BO
	Secrétariat du Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière	Mondiale	ODD 3.6 et 11.2 CV : 1 à 12	Volets 1 à 5	Contrôle FE et BO
Travaux analytiques/dialogue politique/outils	SuM4All (initiative en faveur de la mobilité durable pour tous) : coresponsable du Groupe de travail de la sécurité routière et membre du Comité directeur	Mondiale	ODD 3.6 et 11.2 CV : 1 à 12	Volets 1 à 5	BO et FE
	Statistiques des transports	Régionale	ODD 3.6 et 11.2 CV : 1 à 12	Volets 1 à 4	BO
	Évaluations des résultats en matière de sécurité routière	Mondiale	ODD 3.6 et 11.2 CV : 1 à 12	Volets 1 à 5	FE et BO
	SafeFITS	Mondiale	ODD 3.6 et 11.2 CV : 1 à 12	Volets 1 à 5	BO

VI. Mobilisation des ressources et partenariats

16. Le service et la mise à jour des instruments juridiques existants relevant de la compétence du Comité et l'élaboration de nouveaux instruments continueront d'être la priorité absolue du CTI et de dépendre des ressources du budget ordinaire. Les groupes de travail et le secrétariat programmeront leurs activités d'ici à 2030 et au-delà afin de répartir équitablement la charge de travail en fonction du plan d'action stratégique et de la liste des priorités ainsi que des ressources disponibles. Compte tenu de l'expérience acquise par le WP.1, le WP.29 et le WP.30, dont la portée est mondiale, aucune incidence budgétaire n'est prévue en raison de l'augmentation du nombre des Parties contractantes aux instruments juridiques relevant de ces groupes de travail.

17. Les besoins en ressources les plus importants pour la mise en œuvre de la stratégie, qui concernent le renforcement des capacités pour la création de manuels de formation, de lignes directrices, de normes et de critères de compétence, ou l'adaptation ou la mise à jour de ce qui existe déjà et l'organisation de formations, devraient être financés par des fonds extrabudgétaires ou au moyen d'autres solutions de financement hors budget ordinaire de la CEE. Viennent ensuite les travaux de recherche et d'analyse portant sur les défis régionaux et mondiaux en matière de transports intérieurs au regard du Programme de développement à l'horizon 2030 et sur les solutions, et la mise au point et la mise en œuvre d'outils et d'indicateurs.

18. En principe, les ressources en personnel inscrites au budget ordinaire ne doivent être utilisées que pour l'administration des instruments juridiques et le service des groupes de travail, ou pour toute autre tâche relevant du budget ordinaire. Dans le cadre de ces travaux, le personnel relevant du budget ordinaire peut également, dans des circonstances exceptionnelles, apporter sa contribution à des tâches liées à des fonds extrabudgétaires, si nécessaire et si aucune ressource du budget ordinaire n'est disponible. Il n'est pas envisageable que l'exécution de tâches relevant du budget ordinaire soit affectée par ces mesures exceptionnelles.

19. Dans ces deux domaines, un financement est principalement nécessaire pour l'assistance technique aux pays en développement et aux pays les moins avancés (PMA), y compris les pays en développement sans littoral. Le budget des Nations Unies consacré au renforcement des capacités des pays en développement et des pays les moins avancés peut être une source régulière de financement pour ce type d'activités.

20. Les donateurs extrabudgétaires peuvent avoir des politiques et priorités propres, mais les projets conçus sur la base du sous-programme découlant de la stratégie adoptée permettraient de contribuer à la mise en œuvre de cette stratégie. Dans le cadre du CTI, un processus rationalisé peut être envisagé pour améliorer la cohérence et l'efficacité du processus de financement. Un pacte ou un ensemble de projets à moyen terme peut aussi avoir le même succès.

21. L'intégration des connaissances sur les instruments juridiques dans l'enseignement et la formation professionnels devrait être le principal levier pour renforcer de manière rationnelle et efficace les capacités nationales. Le CTI et ses organes subsidiaires peuvent fixer des normes et des critères de compétence minimaux, et impliquer les universités, les facultés et les centres de formation clefs dans leur processus pertinent. Le secrétariat peut nouer des partenariats avec les établissements d'enseignement et de formation et leur fournir des documents et du matériel pédagogique, ou coopérer avec eux à l'élaboration de tels outils.

22. La mise au point de formations en ligne peut également être une façon efficace de renforcer les capacités pour surmonter la pénurie de ressources en personnel pour une gamme complète d'activités de renforcement des capacités à l'échelle mondiale. Le fonctionnement des formations en ligne peut être assuré en partenariat avec certaines institutions, telles que l'organe de formation de l'Union internationale des transports routiers (IRU Academy) et l'UNITAR. Ce type de cours ciblera la formation dans l'entreprise.

23. Un autre élément parallèle pour le CTI et ses organes subsidiaires est de rendre obligatoire la formation aux compétences minimales en matière de sûreté et de sécurité, à l'instar des exigences applicables aux équipages maritimes et aériens.

24. La coopération au sein de la CEE serait utile pour aider à réduire le déficit des capacités internes au regard des besoins en matière de recherche, de mise au point d'outils et de numérisation. L'élaboration récente de l'e-CMR en collaboration avec le CEFAC-ONU en est l'illustration.

25. Grâce à la décision du Secrétaire général de l'ONU de créer un Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière, dont le secrétariat serait assuré par la CEE, on dispose d'un outil très efficace pour mobiliser des ressources financières à l'appui, entre autres, des travaux menés par le CTI et ses organes subsidiaires dans le domaine de la sécurité routière, et pour moduler cet appui selon les différents besoins des États Membres des Nations Unies au niveau mondial.

26. Le secrétariat pourrait renforcer sa coopération avec d'autres organisations, par exemple les autres commissions régionales, les banques de développement et les organisations d'intégration régionale, pour aider à renforcer les capacités nationales et les plateformes de coopération et de coordination institutionnelles. À l'avenir, cette coopération pourrait être axée sur les capacités des établissements d'enseignement ou de formation nationaux, sous-régionaux et régionaux. Pour maximiser l'audience et les effets des outils de formation, leur utilisation sera encouragée aux niveaux mondial et régional par l'intermédiaire des principaux partenaires et parties prenantes, en particulier les commissions régionales, en tenant compte des activités complémentaires d'autres organisations.

27. Le Comité pourrait encore intensifier son partenariat actuel avec les principales parties prenantes, à savoir⁵ :

- a) Les départements et organes de l'ONU s'occupant des transports ;

⁵ On trouvera à l'annexe IX un tableau complet des sigles et acronymes employés.

- i) Sous l'égide du Conseil économique et social : le DAES et les commissions régionales (CEA, CEPALC, CESA, CESAP) ;
- ii) Les programmes des Nations Unies et les autres entités concernées par les questions de transport : CNUCED, ONU-HABITAT, PNUD, PNUE, UNITAR ;
- iii) Les institutions spécialisées des Nations Unies : OACI, OIT, OMI, OMM, OMS, UIT ;
- b) Les institutions financières internationales : Groupe de la Banque mondiale, AIIB, BAD, BAfD, BERD, BIAD, BID, NBD ;
- c) Les organisations intergouvernementales ou le forum s'occupant des transports : ASEM, FIT-OCDE, OSJD, OTIF et commissions fluviales (CCNR, CD, CM et CS) ;
- d) Les organisations d'intégration régionale : Union européenne, Union économique eurasiennne et autres organisations régionales et sous-régionales ;
- e) Les organisations non gouvernementales œuvrant dans le domaine des transports intérieurs :
 - i) Pour le transport routier et infrastructures routières : l'AIPCR, la FRI et l'IRU ;
 - ii) Pour le transport ferroviaire : la CER, le CIT, l'UIC et l'UIRR ;
 - iii) Pour les constructeurs de véhicules, fabricants de matériel de transport et associations d'inspection : l'AICM, le CITA, la CLEPA, la JAPIA, la MEMA et l'OICA ;
 - iv) Pour les voies navigables intérieures : l'AIPCN, la CDDSC, l'ERSTU, la FEPI, l'IVR, l'UENF.
- f) Les institutions nationales compétentes.

Annexe I

Mandat révisé du Comité des transports intérieurs¹

a) Le Comité des transports intérieurs (CTI), qui occupe une place unique en son genre dans le système des Nations Unies, fournit un cadre général pour l'examen de tous les aspects du développement des transports intérieurs et la coopération dans ce domaine, en s'attachant à exercer une gouvernance réglementaire mondiale à travers les conventions de l'ONU relatives aux transports et par d'autres moyens ;

b) Les États membres de la CEE participent aux sessions du CTI en tant que membres à part entière disposant du droit de vote. Les États non membres de la CEE ont le droit de participer en tant que membres à part entière aux débats des sessions du CTI où il est question des instruments juridiques auxquels ils sont Parties contractantes, mais ils ne peuvent participer aux autres débats qu'à titre consultatif ;

~~ac)~~ Le Comité ~~des transports intérieurs~~ constitue pour ses membres **et pour les Parties contractantes** une tribune qui leur permet i) de collaborer et de se consulter sur la base d'un échange de données d'information et d'expérience ; ii) d'analyser les tendances et l'économie des transports ainsi que les politiques des transports ; et iii) de mener une action concertée dans le but d'instaurer, dans la région de la CEE **et au-delà**, un système de transport efficace, cohérent, équilibré et souple qui soit fondé sur les principes d'une économie de marché, vise à assurer la sécurité, la protection de l'environnement et le rendement énergétique dans les transports et tienne compte de l'évolution et de la politique ~~des gouvernements~~ des pays membres **du CTI** dans le domaine des transports ;

~~bd)~~ Le Comité favorise l'harmonisation et l'amélioration des règlements techniques et opérationnels, des normes et des recommandations dans les différents domaines du transport intérieur, ~~dans la région de la CEE~~, en particulier ceux de la sécurité routière, des véhicules routiers, du transport de marchandises dangereuses, **de la facilitation du passage des frontières**, des infrastructures et du transport combiné ;

~~ee)~~ Il contribue à faciliter les transports internationaux par route, par voie ferrée et par voie de navigation intérieure, grâce en particulier à la simplification et à l'harmonisation des formalités administratives et des documents **sur papier ou sous forme électronique nécessaires** au passage des frontières, ~~notamment par l'échange de données informatisé (EDIFACT) ;~~

~~df)~~ Il favorise le développement coordonné des infrastructures des transports par route, par voie ferrée et par voie de navigation intérieure, ainsi que pour le transport combiné, en vue **de réaliser la connectivité des transports à l'échelle internationale** ~~de constituer, pour chaque mode, des réseaux cohérents de transports internationaux dans la région de la CEE ;~~

~~eg)~~ Le Comité poursuit l'objectif d'un développement durable des transports en contribuant à la réduction de l'impact négatif des transports sur l'environnement et à l'utilisation de modes de transport écologiquement rationnels en développant notamment le transport combiné ;

~~fh)~~ En vue d'atteindre ces objectifs et de s'acquitter des fonctions énumérées ci-dessus, le Comité des transports intérieurs élabore, administre et, le cas échéant, révisé les accords, conventions et autres instruments internationaux ayant force obligatoire qui ont trait aux différents secteurs des transports intérieurs ;

¹ Dans la présente annexe, les modifications qu'il est proposé d'apporter figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

i) **Il fait office de centre d'appui aux nouvelles technologies et aux innovations dans le domaine des transports intérieurs, en offrant un cadre pour la numérisation, la conduite automatisée et les systèmes de transport intelligents ;**

g) Il met au point des méthodes et des définitions appropriées pour rassembler, établir et harmoniser les statistiques des transports à des fins de comparabilité et de compatibilité. Il évalue également la nécessité de rassembler et de coordonner des statistiques au niveau international et passe en revue les moyens propres à en améliorer la collecte, la présentation et la qualité ;

h) S'il lui en fait la demande, le Comité conseille et aide ~~les-ses membres de la CEE~~, en particulier ceux qui doivent faire face à des transformations économiques majeures, grâce à des ateliers, une formation et d'autres moyens appropriés concernant les problèmes de transport présentant un intérêt particulier, pour mettre au point des systèmes et des infrastructures **viables** qui soient compatibles avec ceux des **pays** ~~territoires~~ voisins ~~de la région de la CEE~~ ;

i) Le Comité procède à l'étude des problèmes qui se posent à la jonction entre les transports intérieurs et les transports maritimes et aériens ~~dans la région de la CEE~~ ;

j) **Conformément à sa stratégie, le Comité, pour s'acquitter de son mandat, collabore étroitement, par les voies établies, avec d'autres organismes et d'autres commissions régionales de l'ONU, les organes subsidiaires principaux de la CEE, la Communauté européenne l'Union européenne, l'Union économique eurasiatique et d'autres organisations régionales d'intégration économique, des organisations intergouvernementales, en particulier la CEMT, des organisations régionales et sous-régionales de coopération économique, et des institutions financières comme la BIRD, la BEI et la BERD, ainsi qu'avec des organisations non gouvernementales exerçant leurs activités dans le domaine des transports européens intérieurs, en vue d'éviter les doubles emplois et de maximiser la contribution de chaque organisation à un développement cohérent des transports régionaux multilatéraux, à la sécurité, à l'environnement et, d'une façon générale, au développement économique et au profit des États membres ;**

k) **Le Bureau du Comité est composé d'États membres de la CEE. Le Comité adopte le mandat et le règlement intérieur de son bureau et peut les modifier si nécessaire. Le Comité adopte le mandat et le règlement intérieur de ses organes subsidiaires ;**

l) Le Comité peut créer des organes subsidiaires ou organiser des réunions s'il le juge utile pour l'exécution de ce mandat, **conformément aux règles de la CEE en vigueur.**

Annexe II

Décisions de la résolution ministérielle de 2017

(ECE/TRANS/270, annexe I, pour la version anglaise
ECE/TRANS/2017/2, annexe, pour la version en français)

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 corridors 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 corridors 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 plateformes 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 clef 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 euroméditerranéen ; 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 corridors 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.

Annexe III

Cadre stratégique de la Commission économique pour l'Europe pour la période 2018-2019 (A/71/6 (Programme 17))

Programme 17 – Développement économique en Europe

Orientation générale

17.1 Le programme relève de la Commission économique pour l'Europe (CEE).

17.2 Le programme vise à promouvoir la coopération et l'intégration régionales aux fins du développement durable de la région de la CEE. Pour mettre en œuvre une conception intégrée du développement durable et appliquer effectivement le Programme de développement durable à l'horizon 2030, les effets de synergie et les articulations seront renforcés entre ses huit sous-programmes, à savoir : a) l'environnement ; b) les transports ; c) les statistiques ; d) la coopération et l'intégration économiques ; e) l'énergie durable ; f) le commerce ; g) la foresterie et le bois ; h) le logement, l'aménagement du territoire et la population. En outre, tous les sous-programmes tiendront compte des objectifs du développement durable et des cibles correspondantes, eu égard en particulier aux mesures d'atténuation des effets des changements climatiques et d'adaptation à ces changements.

17.3 Conformément aux mandats conférés par les organes délibérants, y compris dans la décision A(65) du 11 avril 2013 de la Commission économique pour l'Europe concernant le résultat de l'examen de la réforme de 2005 de la Commission, l'exécution du programme favorisera le développement durable ainsi que la coopération et l'intégration régionales grâce : a) à la concertation ; b) à l'action normative ; et c) à la coopération technique.

17.4 Toute l'attention voulue sera accordée aux aspects du développement intéressant la problématique hommes-femmes, car les femmes constituent plus de la moitié de la population mondiale et sont à la fois les agents et les bénéficiaires du développement dans la région. Des éléments relatifs à l'égalité des sexes et à l'autonomisation des femmes seront incorporés dans le programme de travail de la CEE conformément au Plan d'action à l'échelle du système des Nations Unies et à l'objectif de développement durable n° 5. En particulier, l'exécution du programme sera axée sur la participation des femmes à l'économie et encouragera l'entrepreneuriat féminin dans la région.

17.5 La CEE cherchera par ailleurs à maintenir, dans l'ensemble du système, la cohérence de l'exécution de ses programmes, afin d'éviter les doubles emplois, d'amplifier les effets, d'augmenter les retombées et d'assurer la viabilité de ses travaux dans la région en s'appuyant pour ce faire sur les activités des autres entités des Nations Unies et autres organisations intéressées. Elle dirigera l'action du Mécanisme de coordination régionale et participera aux travaux du Groupe des Nations Unies pour le développement pour l'Europe et l'Asie centrale en contribuant aux plans-cadres des Nations Unies pour l'aide au développement et aux programmes relevant de l'initiative « Unité d'action des Nations Unies » dans la région.

17.6 Le Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale, exécuté conjointement par la CEE et par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), restera le principal cadre de coopération entre la CEE et les autres parties intéressées en Asie centrale.

17.7 Dans le cadre de son mandat, le programme contribuera au suivi et à l'examen du Programme de développement durable à l'horizon 2030, y compris au sein du Forum politique de haut niveau pour le développement durable réuni sous les auspices du Conseil économique et social et de l'Assemblée générale.

17.8 Le Comité exécutif de la CEE a approuvé à sa 81^e séance, le 23 novembre 2015, le Cadre stratégique relatif au programme 17 (Développement économique en Europe) pour la période 2018-2019, sous réserve des résultats de son examen des textes adoptés par les organes délibérants.

Annexe IV

Évaluations de la CEE à propos du sous-programme « Transports »

1. Parmi les évaluations les plus importantes concernant le sous-programme « Transports » figurent celle qui ont trait à la réforme de 2005 de la CEE et à l'examen de 2013 de la réforme de la CEE.

1. Réforme de 2005 de la CEE

2. Le document E/ECE/1434/Rev.1 résume les résultats de la réforme de 2005 de la CEE. S'agissant du sous-programme « Transports », telles en étaient les conclusions :

« 35. Le Comité des transports intérieurs renforcera ses activités dans les domaines du franchissement des frontières et de la facilitation du commerce, en collaboration avec le Comité du commerce, et soumettra des propositions à ce sujet au Comité exécutif.

36. En collaboration avec le Comité des politiques de l'environnement et en concertation avec l'OMS, le Comité des transports intérieurs renforcera ses activités concernant :

- Le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), y compris les efforts faits pour fournir de manière durable les ressources financières et les effectifs nécessaires au Mécanisme d'échange d'informations ;*
- Les aspects des transports qui concernent l'environnement ;*

et soumettra des propositions à ce sujet au Comité exécutif.

37. Le Comité des transports intérieurs soumettra au Comité exécutif des propositions sur les moyens d'assurer le suivi de l'application des principaux instruments juridiques de la CEE relatifs aux transports, et notamment à la sécurité routière, et de renforcer la mise en œuvre de ces instruments.

38. Le Comité des transports intérieurs présentera au Comité exécutif des propositions sur les moyens de développer les liaisons de transport Europe-Asie.

39. Le Comité des transports intérieurs soumettra au Comité exécutif des propositions sur les moyens :

- De renforcer la Convention TIR ;*
- D'assurer une plus grande transparence de la gestion de la Convention TIR. ».*

2. Examen de 2013 de la réforme de la CEE

3. La décision A(65) résume les résultats de l'examen de la réforme de 2005 de la CEE. S'agissant du sous-programme « Transports », telles en étaient les conclusions :

« 9. Ce sous-programme, qui occupe une place unique en son genre dans le système des Nations Unies, fournit une plateforme d'ensemble, aux niveaux régional et mondial, pour l'examen de tous les aspects du développement des transports intérieurs et la coopération dans ce domaine. Le sous-programme "Transports" de la CEE, le Comité des transports intérieurs et les organes subsidiaires correspondants accomplissent efficacement leurs mandats actuels en produisant régulièrement et de manière continue des résultats concrets dont la valeur ajoutée est évidente tant pour la région qu'au-delà.

10. *Compte tenu de ce qui précède :*

a) *Le sous-programme et les organes subsidiaires qui lui sont rattachés devraient poursuivre l'exécution des mandats existants sous la direction générale du Comité des transports intérieurs et du Comité exécutif. Une plus large place doit être accordée à l'harmonisation des règlements relatifs aux véhicules, à la sécurité de la circulation routière, au transport de marchandises dangereuses, à la facilitation du passage des frontières, notamment par la Convention TIR, à l'uniformisation du droit ferroviaire, à la mise en œuvre de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) et aux systèmes de transport intelligents. Les synergies entre ces domaines d'activité seront étudiées plus avant, l'objectif général étant de promouvoir des transports viables qui soient à la fois sûrs, propres et concurrentiels ;*

b) *Dans l'affectation des ressources provenant du budget ordinaire, il faudrait tenir dûment compte des besoins croissants du sous-programme et de la Division des transports afin qu'ils puissent, en disposant de plus de ressources et de capacités, exécuter les activités prévues et assurer à l'avenir les services nécessaires aux organes subsidiaires, en particulier dans les domaines mentionnés à l'alinéa a) du paragraphe 10. ».*

Annexe V

Mandat du Comité des transports intérieurs

[ECE/TRANS/97, p. 39 et 40, annexe 2]

a) Le Comité des transports intérieurs constitue pour ses membres une tribune qui leur permet : i) de collaborer et de se consulter sur la base d'un échange de données d'information et d'expérience ; ii) d'analyser les tendances et l'économie des transports ainsi que les politiques des transports ; et iii) de mener une action concertée dans le but d'instaurer, dans la région de la CEE, un système de transport efficace, cohérent, équilibré et souple qui soit fondé sur les principes d'une économie de marché, vise à assurer la sécurité, la protection de l'environnement et le rendement énergétique dans les transports et tient compte des faits nouveaux et de la politique des gouvernements des pays membres dans le domaine des transports ;

b) Le Comité favorise l'harmonisation et l'amélioration des règlements techniques et opérationnels, des normes et des recommandations dans les différents domaines du transport intérieur, dans la région de la CEE, en particulier ceux de la sécurité routière, des véhicules routiers, du transport de marchandises dangereuses, des infrastructures et du transport combiné ;

c) Il contribue à faciliter les transports internationaux par route, par voie ferrée et par voie de navigation intérieure, grâce en particulier à la simplification et à l'harmonisation des formalités et de la documentation administratives au passage des frontières, notamment par l'échange de données informatisé (EDIFACT) ;

d) Il favorise le développement coordonné des infrastructures des transports par route, par voie ferrée, et par voie de navigation intérieure ainsi que pour le transport combiné, en vue de constituer, pour chaque mode, des réseaux cohérents de transports internationaux dans la région de la CEE ;

e) Le Comité poursuit l'objectif d'un développement durable des transports en contribuant à la réduction de l'impact négatif des transports sur l'environnement et à l'utilisation de modes de transport écologiquement rationnels en développant notamment le transport combiné ;

f) En vue d'atteindre ces objectifs et de s'acquitter des fonctions énumérées ci-dessus, le Comité des transports intérieurs élabore, administre et, le cas échéant, révisé les accords, conventions et autres instruments internationaux ayant force obligatoire qui ont trait aux différents secteurs des transports intérieurs ;

g) Il met au point des méthodes et des définitions appropriées pour rassembler, établir et harmoniser les statistiques des transports à des fins de comparabilité et de compatibilité. Il évalue également la nécessité de rassembler et de coordonner des statistiques au niveau international et passe en revue les moyens propres à en améliorer la collecte, la présentation et la qualité ;

h) S'il lui en fait la demande, le Comité conseille et aide les membres de la CEE, en particulier ceux qui doivent faire face à des transformations économiques majeures, grâce à des ateliers, une formation et d'autres moyens appropriés concernant les problèmes de transport présentant un intérêt particulier, pour mettre au point des systèmes et des infrastructures qui soient compatibles avec ceux des territoires voisins de la région de la CEE ;

i) Le Comité procède à l'étude des problèmes qui se posent à la jonction entre les transports intérieurs et les transports maritimes et aériens dans la région de la CEE ;

j) Pour s'acquitter de son mandat, le Comité collabore étroitement avec d'autres organes subsidiaires principaux de la CEE, la Communauté européenne, des organisations intergouvernementales, en particulier la CEMT, des organisations régionales de coopération économique, des institutions financières comme la BIRD, la BEI et la BERD, ainsi qu'avec des organisations non gouvernementales exerçant leurs activités dans le domaine des transports européens, en vue d'éviter les doubles emplois et de maximiser la contribution de chaque organisation à un développement cohérent des transports régionaux multilatéraux, à la sécurité, à l'environnement et, d'une façon générale, au développement économique et au profit des États membres ;

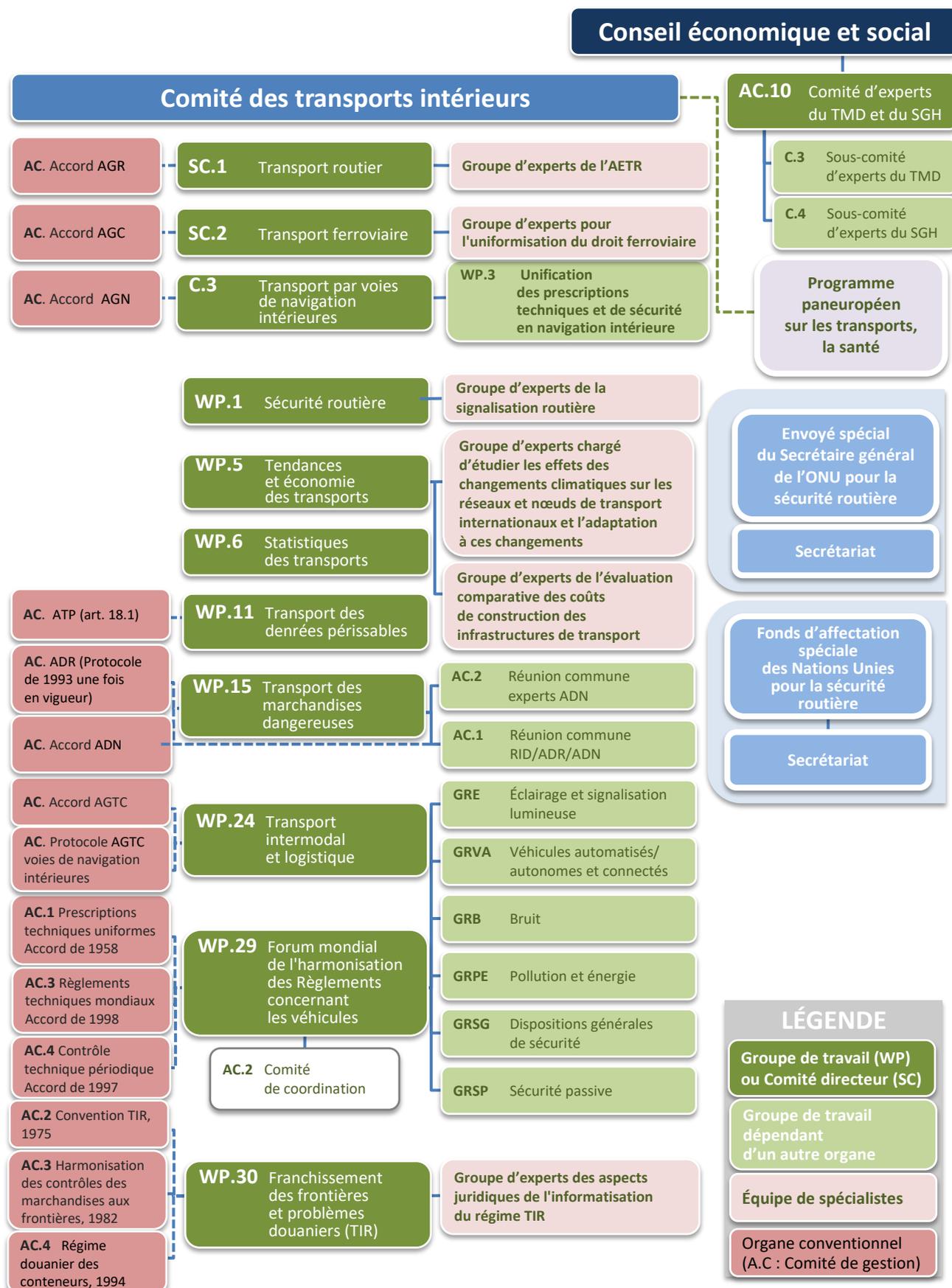
k) Le Comité peut créer des organes subsidiaires ou organiser des réunions s'il le juge utile pour l'exécution de ce mandat.

Annexe VI

Comité des transports intérieurs et structure du sous-programme « Transports »

1. **Qu'est-ce que le CTI, aux fins de cette stratégie ?** Le CTI comprend au minimum le Comité lui-même, ses organes subsidiaires et le secrétariat qui leur fournit des services. L'examen du fonctionnement passé du Comité a mis en évidence que ses activités et son rôle ne pouvaient pas être évalués séparément.
2. Avec ses 20 groupes de travail appuyés par plus de 40 groupes d'experts et groupes dont l'activité principale consiste à administrer et à renforcer les accords et conventions conclus à l'échelon international dans le domaine des transports, et les 12 organes conventionnels (les comités de gestion) qui travaillent en étroite collaboration avec lesdits groupes, le Comité est devenu le dépositaire de 58 Conventions des Nations Unies relatives aux transports. Ses sessions annuelles, où les résultats de ses travaux sont présentés aux États membres, sont un temps fort de son activité. C'est pourquoi il est important d'avoir une vision d'ensemble et de considérer le Comité et ses activités en incluant dans le champ de vision la Division des transports durables de la CEE et son secrétariat (sous-programme « Transports » de la CEE).
3. Ledit secrétariat fournit aussi des services à d'autres organes intergouvernementaux, tels que le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques du Conseil économique et social, et à des organes conventionnels, tels que les comités de gestion des 12 Conventions des Nations Unies et la Commission de contrôle TIR. Il appuie le Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale en coopération avec la CESAP, avec laquelle il assure en alternance, tous les deux ans, le secrétariat du Groupe de travail thématique du transport durable, du transit et de la connectivité (SPECA). En outre, en coopération avec le Bureau régional de l'OMS pour l'Europe (OMS-Europe) et la Division de l'environnement de la CEE, il travaille pour le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE). En tant qu'agence d'exécution, il participe également, ès qualités, aux activités des comités de pilotage du projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) et du projet de chemin de fer transeuropéen (TER). De plus, il entretient de longue date des liens institutionnels avec des parties prenantes essentielles telles que : Eurostat et le Forum international des transports (OCDE) ; des commissions fluviales telles que la CCNR et la Commission du Danube ; l'Organisation mondiale des douanes. Enfin, il héberge le secrétariat de l'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière (depuis 2015) et le Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière (depuis 2018). Tous ces organes travaillent en symbiose et cette collaboration est facilitée par le fait qu'ils disposent d'un secrétariat commun.

Figure
Structure intergouvernementale des instruments juridiques des Nations Unies ayant trait aux transports intérieurs et des activités dont le soutien logistique est assuré par le secrétariat de la CEE



Annexe VII

Ressources allouées pour l'exercice biennal 2016-2017

Sous-programme 2 : Transports

Personnels de catégorie P (effectif total) : 33 (BO = 26 ; FE = 7) (D non compris)

Personnels de catégorie G (effectif total) : 15 (BO = 12 ; FE = 3)

Modules d'activités	Nombre de postes de catégorie P	Nombre de postes de catégorie G	% P	% G	Observations
1. Coordination globale (CTI et Bureau)	0,6	0,6	2 %	4 %	Personnel BO
2. Tendances et économie des transports (y compris LTEA)	1,4	0,5	4 %	3 %	Personnel BO ; FE pour activités autres
3. Harmonisation des Règlements concernant les véhicules ; atténuation des gaz à effet de serre ; STI	7	1,5	21 %	10 %	Personnel BO
4. Transport ferroviaire (y compris le projet TER)	0,9	0,5	3 %	3 %	Personnel BO
5. Transports par voie navigable	1,6	0,5	5 %	3 %	Personnel BO
6. Transport intermodal et logistique	0,7	0,5	2 %	3 %	Personnel BO
7. Problèmes douaniers intéressant les transports*	6,6	2,5	20 %	17 %	Personnel BO et FE
8. Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE)	0,3	0,3	1 %	2 %	Personnel BO ; FE pour autres activités
9. Transport de marchandises dangereuses (CEE)	2,5	1	8 %	7 %	Personnel BO
10. Transport des marchandises dangereuses (Conseil économique et social)	1,2	0,5	4 %	3 %	Personnel BO
11. Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) (Conseil économique et social)	1	0,5	3 %	3 %	Personnel BO
12. Transport de denrées périssables	0,3	0,5	1 %	3 %	Personnel BO
13. Statistiques des transports	2	0,5	6 %	3 %	Personnel BO
14. Transport routier (y compris le projet TEM)	1	0,5	3 %	3 %	Personnel BO
15. Sécurité routière**	3,4	1,5	10 %	10 %	Personnel BO et FE
16. Conseiller régional	1	0,8	3 %	5 %	Personnel BO ; FE pour autres activités (TEM/TER)
17. Support horizontal (secrétariat)	1,5	2,3	5 %	15 %	Personnel BO
Total	33	15	100 %	100 %	

* Comprend 5 postes P sur FE et 2 postes sur G FE.

** Comprend 2 postes P sur FE et 1 poste G sur FE au service de l'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière.

Annexe VIII

Indicateurs relatifs aux cibles mondiales volontaires de performance concernant les facteurs de risque en matière de sécurité routière et les mécanismes de prestation de services

Cible¹

Indicateurs relatifs aux cibles mondiales volontaires²

Cible 1 : D'ici à 2020, tous les pays établissent un plan d'action national multisectoriel global en matière de sécurité routière comprenant des objectifs assortis d'échéances précises.

Indicateurs pour la cible 1 :

Nombre de pays ayant publié un plan d'action national comprenant des objectifs assortis d'échéances précises et régulièrement mis à jour de réduction du nombre de décès et de blessures.

Nombre de pays dotés d'une institution chef de file chargée de coordonner, suivre, évaluer et mettre en œuvre le plan d'action national multisectoriel pour la sécurité routière.

Cible 2 : D'ici à 2030, tous les pays adhèrent à un ou plusieurs des principaux instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière.

Indicateur pour la cible 2 :

Nombre de pays ayant ratifié un ou plusieurs des principaux instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière ou y ayant adhéré.

(Note de bas de page :

- Convention sur la circulation routière (1949) ;
- Convention sur la circulation routière (1968) ;
- Convention sur la signalisation routière (1968) ;
- Accord de 1958 – Règlements ONU concernant l'homologation de type des véhicules ;
- Accord de 1997 – Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles ;
- Accord de 1998 – Règlements techniques mondiaux ONU concernant la construction des véhicules ;
- Accord européen de 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR).

Cible 3 : D'ici à 2030, toutes les nouvelles routes satisfont à des normes techniques, prenant en considération tous les usagers de la route, qui tiennent compte de la sécurité routière ou ont obtenu une notation

Indicateurs pour la cible 3 :

Nombre de pays ayant appliqué pour les nouvelles routes des normes techniques qui prennent en considération la sécurité de tous les usagers de la route ou qui sont en conformité avec les instruments pertinents de l'ONU et régissent le respect de ces normes.

Nombre de pays ayant adopté des approches systématiques d'évaluation/vérification des nouvelles routes.

¹ Telle(s) qu'approuvée(s) à la réunion des États membres ayant pour objet de conclure les travaux d'élaboration des cibles volontaires à l'échelle mondiale concernant la sécurité routière, les facteurs de risque et les mécanismes de prestation de services (Genève, 20 et 21 novembre 2017). Voir l'annexe au rapport de cette réunion, disponible à l'adresse suivante : www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Report-of-the-meeting-of-member-states-Annex.pdf?ua=1.

² Indicateurs présentés, n'ayant pas été officiellement adoptés. Document tel qu'affiché à l'écran le vendredi 23 février 2018 à 14 h 30 au cours de la consultation informelle des États membres organisée par l'OMS (pour envoi).

de trois étoiles ou plus.

Cible 4 : D'ici à 2030, plus de 75 % des déplacements sur les routes existantes se font sur des routes qui répondent aux normes techniques prenant en considération la sécurité de tous les usagers de la route.

Indicateurs pour la cible 4 :

Nombre de pays qui ont élaboré et mettent en œuvre un plan d'amélioration des routes existantes prenant en considération la sécurité de tous les usagers de la route.

Nombre de pays ayant adopté des approches systématiques d'évaluation/vérification des routes existantes.

Cible 5 : D'ici à 2030, 100 % des véhicules neufs (produits, vendus ou importés) et des véhicules d'occasion satisfont à des normes de sécurité de haut niveau, telles que les normes prioritaires recommandées par les Règlements ONU, les règlements techniques mondiaux ou des exigences techniques nationales considérées comme équivalentes.

Indicateurs pour la cible 5 :

Nombre de pays appliquant des normes de sécurité de haut niveau pour les véhicules neufs.

Nombre de pays ayant adopté des approches systématiques d'évaluation des véhicules.

Nombre de pays appliquant des normes de sécurité de haut niveau pour l'exportation de véhicules d'occasion.

Cible 6 : D'ici à 2030, réduire de moitié la proportion de véhicules circulant au-delà de la vitesse limite affichée et réduire le nombre de blessures et de décès liés à la vitesse.

Indicateurs pour la cible 6 :

Nombre de pays disposant d'une législation fixant des limitations de vitesse appropriées et appliquant effectivement la réglementation.

Nombre de pays ayant réduit de moitié la proportion de véhicules circulant au-delà de la vitesse limite affichée.

Nombre de pays disposant de systèmes de données nationaux et, le cas échéant, infranationaux concernant les infractions en matière d'excès de vitesse et les blessures et décès liés à la vitesse.

Nombre de pays ayant réussi à réduire le nombre de blessures et de décès liés à la vitesse.

Cible 7 : D'ici à 2030, porter à près de 100 % la proportion de motocyclistes utilisant correctement un casque répondant aux normes.

Indicateurs pour la cible 7 :

Nombre de pays disposant d'une législation imposant aux motocyclistes de porter un casque correctement attaché et répondant aux normes de protection appropriées (note de bas de page : par exemple, le Règlement ONU n° 22 ou une norme nationale équivalente).

Nombre de pays appliquant effectivement la législation sur le port du casque.

Nombre de pays appliquant les règlements concernant la sécurité des casques pour enfants et adultes mis en vente.

Nombre de pays disposant de systèmes de données nationaux et, le cas échéant, infranationaux concernant le port du casque.

Nombre de pays dans lesquels la proportion de motocyclistes utilisant correctement un casque est proche de 100 %.

Cible¹Indicateurs relatifs aux cibles mondiales volontaires²

Cible 8 : D'ici à 2030, porter à près de 100 % la proportion d'occupants de véhicules automobiles utilisant une ceinture de sécurité ou un dispositif de retenue pour enfants répondant aux normes.

Indicateurs pour la cible 8 :

Nombre de pays disposant d'une législation exigeant l'usage de la ceinture de sécurité pour tous les occupants des véhicules automobiles et appliquant effectivement cette législation.

Nombre de pays disposant d'une législation exigeant l'usage de dispositifs de retenue pour enfants répondant à des normes appropriées et appliquant effectivement cette législation (note de bas de page : par exemple, les Règlements ONU n^{os} 44 ou 129 et 145 ou une norme nationale équivalente).

Nombre de pays dans lesquels la proportion de tous les occupants de véhicules automobiles utilisant la ceinture de sécurité est proche de 100 %.

Nombre de pays dans lesquels la proportion de tous les occupants de véhicules automobiles qui sont des enfants et qui utilisent des dispositifs de retenue pour enfants répondant aux normes est proche de 100 %.

Nombre de pays disposant de règlements concernant la sécurité des dispositifs de retenue pour enfants mis en vente et appliquant effectivement cette législation.

Nombre de pays disposant de données nationales et, le cas échéant, infranationales sur le port de la ceinture de sécurité ainsi que sur l'usage approprié des dispositifs de retenue pour enfants.

Cible 9 : D'ici à 2030, réduire de moitié le nombre de blessures et de décès dus aux accidents de la circulation routière liés à la consommation d'alcool, et/ou réduire le nombre de blessures et de décès sur les routes liés à la consommation d'autres substances psychoactives.

Indicateurs pour la cible 9 :

Nombre de pays disposant d'une législation appropriée concernant la conduite sous l'emprise de l'alcool et/ou d'autres substances psychoactives et appliquant effectivement cette législation.

Nombre de pays disposant de données nationales et, le cas échéant, infranationales sur la conduite sous l'emprise de l'alcool et/ou de substances psychoactives et sur les blessures et décès dus aux accidents de la circulation routière qui y sont liés.

Nombre de pays ayant réduit de moitié le nombre de blessures et de décès dus aux accidents de la circulation routière liés à la conduite sous l'emprise de l'alcool et/ou d'autres substances psychoactives.

Cible 10 : D'ici à 2030, tous les pays disposent d'une législation nationale visant à restreindre ou à interdire l'utilisation des téléphones mobiles au volant.

Indicateurs pour la cible 10 :

Nombre de pays disposant d'une législation concernant la restriction ou l'interdiction de l'utilisation des téléphones mobiles au volant et appliquant effectivement cette législation.

Nombre de pays disposant de systèmes de données nationaux et, le cas échéant, infranationaux concernant l'utilisation des téléphones mobiles au volant.

Cible 11 : D'ici à 2030, tous les pays adoptent une réglementation concernant l'établissement de temps de conduite et de repos pour les chauffeurs professionnels et/ou adhérent à la réglementation internationale ou régionale dans ce domaine.

Indicateurs pour la cible 11 :

Nombre de pays ayant adhéré à la réglementation internationale/régionale concernant l'établissement de temps de conduite et de repos pour les chauffeurs professionnels.

Nombre de pays disposant d'une réglementation concernant l'établissement de temps de conduite et de repos pour les chauffeurs professionnels, appliquant effectivement cette réglementation et procédant à des vérifications dans ce domaine.

Cible¹

Indicateurs relatifs aux cibles mondiales volontaires²

Cible 12 : D'ici à 2030, tous les pays fixent et atteignent des objectifs nationaux visant à réduire au minimum l'intervalle de temps écoulé entre un accident de la route et les premiers soins d'urgence dispensés par des professionnels.

Indicateurs pour la cible 12 :

Nombre de pays ayant atteint les objectifs nationaux concernant l'intervalle de temps écoulé entre un accident de la route entraînant des blessures graves et les premiers soins d'urgence dispensés par des professionnels.

Nombre de pays ayant désigné des organismes chargés de coordonner efficacement la prestation de services médicaux d'urgence préhospitaliers et en établissement.

Annexe IX

Partenaires : sigles et acronymes

- I. Départements et organes de l'ONU s'occupant des transports**
- A. Sous l'égide du Conseil économique et social**
- CEA : Commission économique pour l'Afrique
 - CEDEAO : Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
 - CEE : Commission économique pour l'Europe
 - CEPALC : Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes
 - CESAP : Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique
 - DAES : Département des affaires économiques et sociales
- B. Programmes et autres entités du système des Nations Unies concernés par les questions de transport**
- CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
 - ONU-HABITAT : Programme des Nations Unies pour les établissements humains
 - PNUD : Programme des Nations Unies pour le développement
 - PNUE : Programme des Nations Unies pour l'environnement
 - UNITAR : Institut des Nations Unies pour la formation et la recherche
- C. Institutions spécialisées des Nations Unies**
- OACI : Organisation de l'aviation civile internationale
 - OIT : Organisation internationale du Travail
 - OMI : Organisation maritime internationale
 - OMM : Organisation météorologique mondiale
 - OMS : Organisation mondiale de la Santé
 - UIT : Union internationale des télécommunications
- II. Institutions financières internationales**
- AIIB : Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures
 - BAD : Banque africaine de développement
 - BAsD : Banque asiatique de développement
 - BERD : Banque européenne pour la reconstruction et le développement
 - BIAD : Banque interaméricaine de développement
 - BID : Banque islamique de développement
 - GBM : Groupe de la Banque mondiale
 - NBD : Nouvelle banque de développement

III. Organisations**intergouvernementales
ou forum s'occupant des
transports**

- ASEM : Rencontre Asie-Europe
- CCNR : Commission centrale pour la navigation du Rhin (Commission fluviale)
- CD : Commission du Danube (Commission fluviale)
- CM : Commission de la Moselle (Commission fluviale)
- CS : Commission de la Save (Commission fluviale)
- FIT-OCDE : Forum international des transports
- OSJD : Organisation pour la coopération des chemins de fer
- OTIF : Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

**IV. Organisations d'intégration
régionale**

- Union économique eurasiatique
- Union européenne

**V. Organisations non
gouvernementales du domaine
des transports intérieurs****A. Transport routier et infrastructures routières**

- AIPCR : Association mondiale de la route
- FRI : Fédération routière internationale
- IRU : Union internationale des transports routiers

B. Transport ferroviaire

- CER : Association des chemins de fer européens
- CIT : Comité international des transports ferroviaires
- UIC : Union internationale des chemins de fer
- UIRR : Union internationale des entreprises de transport combiné rail-route

**C. Constructeurs de véhicules, fabricants de matériel
de transport et associations d'inspection**

- CITA : Comité international d'inspection des véhicules automobiles
- CLEPA : Association européenne des fournisseurs de l'automobile
- IMMA : Association internationale des constructeurs de motos
- JAPIA : Japan Auto Parts Industries Association (association des équipementiers japonais)
- MEMA : Motor & Equipment Manufacturers Association (association des fabricants de moteurs et d'équipements)
- OICA : Organisation internationale des constructeurs d'automobiles

D. Navigation intérieure

- AIPCN : Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales
- CDDSC : Conférence des directeurs des compagnies de navigation sur le Danube – participantes aux Accords de Bratislava
- ERSTU : Union européenne des transports fluvio-maritimes
- FEPI : Fédération européenne des ports intérieurs
- IVR : Association internationale chargée de la sauvegarde des intérêts communs de la navigation intérieure européenne et de l'assurance, et de la tenue d'un registre des bateaux de navigation intérieure en Europe
- UENF : Union européenne de la navigation fluviale

Annexe X

Informations d'ordre général sur la stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030

I. Le rôle des transports durables au XXI^e siècle

1. Les transports sont un secteur économique clef qui permet d'accéder aux marchés et au commerce. En favorisant la mobilité des personnes, ils permettent d'accéder à l'emploi ainsi qu'aux services sociaux et, par dessus tout, de saisir les occasions qui se présentent. En tant que tel, ce secteur revêt une importance essentielle pour la croissance économique, pour la lutte contre la pauvreté et pour l'amélioration du bien-être général. À cet égard, la connectivité des infrastructures est une première étape importante, et la connexion des services et la facilitation du franchissement des frontières, tant par les marchandises que par les personnes, est essentielle. Une connectivité ininterrompue sous tous ses aspects nécessite un système de gouvernance harmonisé, fondé sur un régime juridique clair et complet.

2. L'innovation dans les transports a révolutionné la mobilité, modifiant toutes les habitudes de déplacement, de communication et de paiement pour des services de transport, mais aussi la manière de concevoir la législation en matière de transport. La décarbonisation et la mobilité électronique ouvrent la voie de l'avenir et l'automatisation de haut niveau, spécialement des véhicules autonomes, appelle à une collaboration étroite entre les autorités de réglementation des transports et des télécommunications. Toutefois, leur avenir dépend aussi de politiques de transport globales et de l'existence d'un environnement réglementaire favorable. La numérisation et la production de documents électroniques dans les transports sont déjà en cours et améliorent l'efficacité et la gouvernance. Elles ouvrent également de nouvelles perspectives pour la prestation de services, tout en permettant de brûler les étapes normales de l'évolution technologique. L'accélération du rythme des innovations dans les infrastructures, les moyens de transport et la gestion de la mobilité permettra de rendre la mobilité plus sûre et plus respectueuse de l'environnement.

3. En matière de transport durable, la sécurité, l'accessibilité, le caractère économiquement abordable, la sûreté et les incidences sur l'environnement sont les cinq principales dimensions à prendre en compte. Les transports durables du XXI^e siècle sont sûrs, de haute qualité, accessibles à tous et économiquement abordables pour tous, écologiquement sains et économiquement viables, tout en contribuant de manière positive au développement durable aux niveaux local, national et mondial.

II. Nouvelles difficultés et possibilités d'action

4. Dans le domaine des transports intérieurs, on peut distinguer à la fois des difficultés et des possibilités d'action, au niveau régional comme au niveau mondial. Sans chercher à établir une hiérarchie, on peut faire ressortir les éléments suivants :

A. Difficultés

- La crise de la sécurité routière reste d'actualité malgré les efforts déployés à l'échelle mondiale pour y remédier : 1,2 million de personnes meurent chaque année sur les routes du monde, dont 15 % d'enfants. Il faut ajouter à ce bilan annuel 20 à 50 millions de personnes blessées. Quatre-vingt-dix pour cent des décès surviennent dans des pays à revenu faible ou intermédiaire et qui représentent moins de la moitié du parc automobile mondial. On estime qu'à l'échelle mondiale, les pertes annuelles imputables aux blessures résultant d'accidents de la circulation routière s'élèvent à 518 milliards de dollars et coûtent aux pays entre 1 % et 3 % de leur produit national brut.

- Les effets des transports sur l'environnement, en particulier en ce qui concerne les changements climatiques et la qualité de l'air, mettent en péril d'une façon de plus en plus alarmante la capacité des économies à rester concurrentielles, ainsi que le bien-être et la santé publique. En réaction à cela, la quasi-totalité des pays du monde se sont engagés, dans le cadre de l'Accord de Paris sur le climat, à atténuer les changements climatiques et à s'y adapter. Ce fait est particulièrement important pour les transports, qui jouent un rôle non négligeable et de plus en plus important dans les changements climatiques. La part du secteur des transports dans les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale a augmenté jusqu'à représenter, en 2015, plus de 20 % des émissions de gaz à effet de serre liées à l'énergie. Dans la région de la CEE, cette part a presque doublé entre 1960 et 2015. En 2014, l'OMS a publié ses dernières estimations concernant l'impact global de la pollution atmosphérique extérieure et intérieure sur la santé. La majorité des décès liés à la pollution de l'air sont dus à des maladies cardiovasculaires, cérébrovasculaires et respiratoires, ainsi qu'à des cancers du poumon. En 2015, cette organisation a en outre estimé que, pour les pays de la région Europe, le coût économique annuel total de la pollution atmosphérique, compte tenu des décès et des maladies qu'elle provoque, s'élevait à 1 575 milliards de dollars des États-Unis ; cette estimation ne se limitait pas aux transports.
- Les embouteillages demeurent une préoccupation majeure pour les responsables des politiques des transports et pour le développement des économies dans le monde entier. Les populations prennent chaque année de plus en plus de temps pour se rendre sur leur lieu de travail.
- Les nombreuses innovations technologiques de pointe – en particulier dans les domaines de la numérisation, de l'automatisation et de l'électrification – arrivent à point nommé pour promouvoir et accélérer le changement. L'application des technologies de l'information et de la communication (TIC) progresse de façon étonnante, en particulier pour l'automatisation des véhicules. Toutefois, l'appui à l'établissement de normes et à l'adaptation des cadres réglementaires existants n'a pas suivi le rythme de la progression des applications des TIC. Cette réalité suscite des inquiétudes quant à l'interopérabilité et au gaspillage des investissements. Elle soulève également des questions non techniques, notamment en ce qui concerne la protection de la vie privée, la sécurité, la sûreté et la responsabilité juridique en cas d'accident de la circulation ou de dysfonctionnement. Le CTI et ses groupes de travail se doivent d'accélérer leur action en matière d'établissement de normes et de réglementation, d'une manière inclusive.
- Le transport transfrontalier et le transport en transit par voie terrestre dans les pays en développement, en particulier dans les pays en développement sans littoral, constituent un obstacle majeur à leur intégration effective aux chaînes d'approvisionnement et aux marchés mondiaux. Les formalités et les procédures sont longues et pesantes en raison de l'absence de politiques, de réglementations et de systèmes de renforcement des capacités adéquats dans ces pays, mais aussi des différences entre les législations et les normes nationales, ce qui augmente les coûts de transport et diminue la compétitivité. On observe des difficultés similaires en ce qui concerne les transports au sein de la région de la CEE, dans les pays en développement sans littoral et de transit, et entre les États membres de l'UE et les États non membres de l'UE. La numérisation rapide des procédures en général et, en particulier, l'informatisation du régime TIR, sont essentielles pour relever les défis que posent l'augmentation des problèmes et des retards, ainsi que les files d'attente aux postes frontière.
- Lacunes en matière d'infrastructure et mobilisation mondiale d'investissements suffisants pour les infrastructures : 1 milliard de personnes ne sont pas raccordées à la ville la plus proche par une route praticable en toutes saisons. De nombreux pays en développement manquent encore d'infrastructures de qualité et de liaisons internationales compatibles. D'un autre côté, de nombreux pays développés sont confrontés au vieillissement des infrastructures.

B. Possibilités d'action

- Au sein du CTI, le nombre des Parties contractantes aux instruments juridiques des Nations Unies relevant de la compétence du Comité a atteint un niveau respectable et ne cesse de croître. Pourtant, il reste faible si l'on tient compte de la nécessité d'une harmonisation plus poussée de certains systèmes de transport intérieur. Sachant que les Conventions des Nations Unies intéressant les transports sont un pilier de la réalisation des objectifs de développement durable (ODD), la stratégie du CTI offre une occasion unique de soutenir et d'accélérer le processus des adhésions aux instruments juridiques à l'échelle mondiale, mais ainsi d'impliquer activement et équitablement une majorité d'États Membres des Nations Unies, y compris les États non membres de la CEE, dans les travaux du CTI.
- Les accords mondiaux déterminent des orientations à l'échelle mondiale en vue de modifier la voie suivie pour le développement, et les travaux du Comité doivent les favoriser et les soutenir. Les plus importants d'entre eux sont : le Programme de développement durable à l'horizon 2030 et les objectifs de développement durable ; en ce qui concerne l'atténuation des changements climatiques et l'adaptation à ces changements, l'Accord de Paris conclu au titre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques ; en ce qui concerne le soutien financier au développement, le Programme d'action d'Addis-Abeba issu de la troisième Conférence internationale sur le financement du développement ; le Nouveau Programme pour les villes adopté à Quito ; la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière.
- Des initiatives mondiales telles que l'initiative de la Banque mondiale en faveur de la mobilité durable pour tous (SuM4All) et « UN Transport », un mécanisme de coordination des Nations Unies en cours de constitution, contribuent à l'échelle mondiale à améliorer la communication et la coordination entre les trois piliers du transport, à savoir le transport aérien, le transport par voie maritime et les transports intérieurs. La CEE devrait jouer un rôle essentiel en ce qui concerne le pilier « transports intérieurs ».
- Les percées technologiques, telles que les systèmes de transport intelligents, la numérisation et l'automatisation, font qu'il est d'autant plus nécessaire de repenser, sur le plan stratégique, les travaux du Comité. Les applications innovantes des TIC en matière de transports intérieurs pourraient apporter des solutions intégrées pour accroître l'efficacité économique, prévenir les accidents de la circulation et réduire les émissions.
- Les grandes tendances mondiales, parmi lesquelles la dynamique démographique et l'urbanisation, redéfinissent systématiquement la demande de services de transport à l'échelle mondiale. L'augmentation de la demande de transports, en particulier en milieu urbain, est en grande partie responsable de la surcharge des infrastructures de transport existantes. Ce problème ne sera pas résolu par le seul développement des infrastructures. Il convient plutôt d'optimiser la constitution de la demande de transports, notamment en améliorant la coordination et l'intégration entre la politique des transports et la politique d'aménagement du territoire et de développement urbain.
- La demande d'amélioration de la connectivité infrastructurelle et opérationnelle va croissant. Pour continuer à promouvoir le développement de réseaux d'infrastructures internationaux cohérents dans un environnement géopolitique en rapide évolution, il sera peut-être nécessaire de développer plus rapidement les relations entre les accords existants et les initiatives menées aux niveaux régional, interrégional et international. Une telle demande a récemment conduit l'Arabie saoudite, l'Argentine, la Chine, l'Inde, le Pakistan et le Qatar à adhérer à la Convention TIR.

- En outre, des accords pratiques régionaux et sous-régionaux (par exemple, l'accord international de transport routier entre les États membres de l'Organisation de Shanghai pour la coopération et l'accord sur les véhicules automobiles conclu entre le Bangladesh, le Bhoutan, l'Inde et le Népal) ouvrent les frontières et les routes intérieures au transport international et facilitent l'application des instruments juridiques des Nations Unies sous la responsabilité du CTI et de ses organes subsidiaires.

5. Pour l'adaptation aux changements et aux leviers d'action mentionnés ci-dessus, de nouvelles façons de déterminer les formes les plus appropriées de gouvernance et de réglementation dans le secteur des transports s'imposent. En l'absence d'une organisation des transports intérieurs à l'échelle mondiale, les grandes organisations s'occupant des questions de transport se repositionnent de façon à mieux relever les défis à venir. Il est donc d'autant plus indispensable de veiller à ce que les transports intérieurs soient traités de manière globale, en tant que troisième pilier du transport durable, à côté et au même titre que le transport aérien, qui est servi par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et le transport par voie maritime, qui est servi par l'Organisation maritime internationale (OMI). L'exemple récent d'une étude qui, comme des propositions antérieures similaires, préconisait la création d'une organisation mondiale du transport routier, qui n'est qu'un mode de transport intérieur parmi d'autres, est emblématique du risque de fragmentation institutionnelle qui plane sur les transports intérieurs et de la nécessité qu'il y a à élaborer un régime réglementaire global et une architecture institutionnelle appropriée offrant un appui intergouvernemental intégré à tous les modes de transport intérieur.

6. Enfin, si l'on veut relever les défis susmentionnés, il est nécessaire, compte tenu des caractéristiques de l'architecture institutionnelle des transports ainsi que de la nécessité d'un renforcement de la coordination et de l'harmonisation à l'échelon mondial, de mener une analyse attentive afin de déterminer comment le CTI pourra à l'avenir jouer le rôle le plus efficace. L'une des caractéristiques de cette architecture est l'absence d'une coordination mondiale adéquate dans certains domaines des transports intérieurs, à laquelle il faut remédier. Afin d'améliorer la coordination et l'harmonisation dans le domaine des transports intérieurs, le CTI devra peut-être continuer d'intensifier les efforts déployés en vue du développement des instruments juridiques relevant de sa compétence et de l'adhésion à ces instruments, ce qui pourrait donner lieu à des situations nouvelles dans la mise en œuvre des instruments juridiques.

III. Le rôle essentiel du Comité des transports intérieurs face aux défis et dans la recherche de solutions

7. Le CTI (c'est-à-dire le CTI lui-même et ses organes subsidiaires) possède de sérieux atouts. Pour des raisons historiques, le Comité est le dépositaire des conventions mondiales et régionales sur les transports qui constituent le fondement de la gouvernance réglementaire pour la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité. Plus de la moitié des conventions dont il s'occupe ont des Parties contractantes qui ne sont pas membres de la CEE. En fait, sur les 193 États Membres de l'ONU, 146 (soit 76 %) sont Parties contractantes à au moins un instrument juridique relatif aux transports intérieurs, un chiffre auquel il convient d'ajouter deux Observateurs permanents auprès de l'ONU et une Partie contractante non étatique. Parmi ces États Membres de l'ONU qui sont Parties contractantes, 90 (soit 62 %) ne sont pas membres de la CEE.

8. Dans le cadre de ses travaux, le CTI (et le sous-programme « Transports ») :
- Est devenu incontournable en ce qui concerne les instruments juridiques multilatéraux intéressant les transports intérieurs pour : la réglementation de la construction des véhicules routiers et les règles de contrôle périodique à l'échelle mondiale ; l'uniformisation des règles de circulation et de la signalisation routières pour l'ensemble de la planète ; les prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses à l'échelle mondiale ; la mise en place de réseaux d'infrastructures régionaux cohérents ; l'harmonisation et la simplification des procédures de franchissement des frontières ;

- Facilite les synergies et l'intégration de tous les modes de transport intérieur en assurant un niveau élevé d'efficacité, de sécurité et de performance environnementale pour le transport international par route, par rail et par voies navigables intérieures, ainsi que pour le transport intermodal ;
- Favorise une mobilité sûre aux niveaux régional et mondial grâce : à l'harmonisation des règles et de la signalisation routières ; à la réglementation de la construction des véhicules routiers et du contrôle périodique ; aux prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses ; à la facilitation de la prise en compte de la technologie dans les instruments juridiques relatifs à la sécurité routière ; à la promotion de l'éducation à la sécurité routière pour tous les types d'usagers de la route grâce à l'échange des meilleures pratiques ; à des études de performance en matière de sécurité routière ; aux statistiques des transports ; au Code CTU (Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport) ;
- Administre les conventions et accords régionaux relatifs à la route, au rail et à la navigation intérieure ;
- Accélère le rythme de l'introduction réussie d'innovations en matière d'infrastructures, de véhicules, de carburants écologiques et de motorisation électrique, ainsi que de gestion de la mobilité, et rend ainsi la mobilité plus sûre, plus efficace et plus écologique ;
- Favorise le commerce mondial et le développement économique par la mise en œuvre et l'actualisation des principaux instruments juridiques mondiaux relatifs à la facilitation du passage des frontières, c'est à dire principalement la Convention TIR (1975) et la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982) ;
- Facilite l'élaboration d'une approche harmonisée de l'utilisation des signatures électroniques en permettant aux personnes qui ne sont pas résidentes permanentes d'un pays donné d'utiliser une signature électronique ;
- Promeut l'intermodalité et l'optimisation de la logistique, ce qui est fondamental pour réduire l'impact environnemental du secteur. Le choix de la combinaison optimale des différents modes de transport doit être fondé, entre autres, sur des politiques stratégiques, un objectif que les travaux du Comité et de ses organes subsidiaires compétents contribuent à réaliser ;
- A une forte incidence sur les résultats économiques des branches professionnelles liées au transport, et par conséquent sur les économies du monde entier. Par exemple, le large éventail d'activités réglementaires du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) de l'ITC a des répercussions sur 50 millions d'emplois de l'industrie automobile et des activités manufacturières et services connexes dans le monde entier.

9. Avec le temps, et avec l'application croissante des Conventions des Nations Unies dont le Comité assure le service, certains instruments réglementant les véhicules et le transport des marchandises dangereuses ont été directement transposés dans la législation de l'Union européenne et mis en œuvre dans le cadre des transports nationaux et internationaux dans l'Union européenne, sans cesser d'être gérés et examinés par les groupes de travail du CTI. Il existe également une application similaire dans certains pays, par exemple dans la Fédération de Russie. Cela a renforcé l'harmonisation de la législation sur les transports au plan international et permis de réaliser des économies à l'échelle de la région et des États concernés, qui n'ont plus à élaborer leur propre réglementation. Les avantages sont évidents, à la fois en ce qui concerne les économies d'échelle (nombre de pays utilisant les instruments juridiques de l'ONU), et l'élargissement de la portée (application des instruments juridiques des Nations Unies non seulement au transport international, mais aussi aux activités et au trafic nationaux).