


Commission économique pour l'Europe
Comité des transports intérieurs
Soixante-quatorzième session

 Genève, 28 février-1^{er} mars 2012

Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa soixante-quatorzième session
Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Présidence	1	4
II. Participation	2–8	4
III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	9	5
IV. Questions découlant de la soixante-quatrième session de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et des travaux du Conseil économique et social et d'autres organes et conférences des Nations Unies (point 2 de l'ordre du jour).....	10–14	5
V. Analyse de la situation en ce qui concerne les transports dans les pays membres de la CEE et des nouvelles tendances (point 3 de l'ordre du jour).....	15–21	6
A. Évolution des transports dans l'Union européenne	15	6
B. Faits nouveaux relatifs aux travaux du Forum international des transports.....	16	6
C. Faits nouveaux relatifs à l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE)	17–19	6
D. Examen de la situation des transports et des nouvelles tendances dans la région de la CEE.....	20–21	6
VI. Changements climatiques et transports (point 4 de l'ordre du jour)	22–26	7
A. Atténuation des effets nocifs des transports intérieurs pour l'environnement	22–23	7
B. Effets des changements climatiques sur les réseaux de transport internationaux et mesures d'adaptation nécessaires	24–26	7
VII. Assistance aux pays à économie en transition (point 5 de l'ordre du jour).....	27–28	8

VIII.	Colloque 2011 du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE): «Mobilité urbaine inclusive et innovante» et aspects environnementaux des transports (point 6 de l'ordre du jour).....	29–30	8
IX.	Table ronde sur les systèmes de transport intelligents (STI) (point 7 de l'ordre du jour).....	31–32	9
X.	Réunion des Présidents des organes subsidiaires du Comité consacrée à l'examen de la réforme de la CEE et au renforcement de la coopération (séance à participation restreinte d'une heure et demie réservée aux représentants des gouvernements) (point 8 de l'ordre du jour)	33–34	9
XI.	Questions appelant un examen et une prise de décisions par le Comité (point 9 de l'ordre du jour).....	35–85	10
A.	Activités se rapportant aux projets	35–41	10
1.	Projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER).....	35–36	10
2.	Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie	37–41	10
B.	Transport routier.....	42–44	11
1.	Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR).....	42–43	11
2.	Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR)	44	11
C.	Sécurité de la circulation routière	45–46	12
D.	Examen des questions les plus importantes concernant le transport ferroviaire	47–51	12
1.	Vers une législation ferroviaire unifiée	47–49	12
2.	Positionnement des activités de la CEE concernant le transport ferroviaire.....	50–51	13
E.	Examen des questions les plus importantes concernant le transport par voie navigable.....	52–53	13
F.	Transport et compétitivité.....	54	14
G.	Renforcement des mesures de facilitation du franchissement des frontières (Convention sur l'harmonisation, projet eTIR et autres mesures de facilitation du transit douanier).....	55–57	14
H.	Sûreté des transports intérieurs.....	58–59	15
I.	Examen des questions les plus importantes relatives à l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules	60–64	15
J.	Qualité des carburants sur le marché	65	16
K.	Systèmes de transport intelligents	66–67	16
L.	Examen des questions les plus importantes concernant le transport intermodal et la logistique	68–69	16
M.	Examen des questions les plus importantes concernant le transport des marchandises dangereuses.....	70–79	17

N.	Examen des questions les plus importantes concernant le transport de denrées périssables.....	80–83	19
O.	Examen des questions les plus importantes concernant les statistiques de transport, notamment les recensements 2010 de la circulation sur les routes E et du trafic sur les lignes ferroviaires E.....	84–85	19
XII.	Questions de nature informative et approbation officielle des travaux par le Comité (point 10 de l'ordre du jour).....	86–88	20
A.	Approbation des rapports des organes subsidiaires du Comité.....	86	20
B.	Approbation de l'évaluation biennale des travaux du Comité pour 2010-2011	87	20
C.	État des adhésions aux conventions et accords internationaux de la CEE sur les transports	88	20
XIII.	Résultats des réunions du Bureau du Comité (point 11 de l'ordre du jour)	89–90	20
XIV.	Mandats et Règlements intérieurs nouveaux ou amendés de certains organes subsidiaires du Comité (point 12 de l'ordre du jour)	91	21
XV.	Examen de la réforme de la CEE et propositions de renouvellement (pour cinq ans) des mandats des organes subsidiaires du Comité (point 13 de l'ordre du jour).....	92	21
XVI.	Programme de travail et évaluation biennale pour 2012-2013 et cadre stratégique pour 2014-2015 (point 14 de l'ordre du jour).....	93	22
XVII.	Projet de plan de travail pour 2012-2016 (point 15 de l'ordre du jour)	94	22
XVIII.	Calendrier des réunions en 2012 (point 16 de l'ordre du jour)	95	22
XIX.	Élection du Bureau des sessions du Comité en 2013 et 2014 (point 17 de l'ordre du jour).....	96–98	22
XX.	Composition du Bureau du Comité en 2012 et 2013 (point 18 de l'ordre du jour).	99–100	22
XXI.	Questions diverses. Date de la prochaine session (point 19 de l'ordre du jour).....	101–102	23
XXII.	Adoption de la liste des principales décisions prises à la soixante-quatorzième session (point 20 de l'ordre du jour)	103	23
Annexes			
I.	Table ronde sur le thème «La mobilité intelligente – penser les transports de demain» (28 février 2012)		24
II.	Projet de feuille de route de la CEE pour la promotion des systèmes de transport intelligents – 20 mesures à prendre au niveau mondial de 2012 à 2020 – Texte de synthèse		27

I. Présidence

1. Le Comité des transports intérieurs (CTI) a tenu sa soixante-quatrième session du 28 février au 1^{er} mars 2012 sous la présidence de M. Erdem Direkler (Turquie).

II. Participation

2. Des représentants des pays suivants ont participé à la session: Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Chypre, Espagne, États-Unis d'Amérique, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Italie, Lettonie, Lituanie, Malte, Monténégro, Norvège, Ouzbékistan, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tadjikistan, Turquie et Ukraine.
3. Des représentants des pays suivants étaient également présents en vertu de l'article 11 du mandat de la CEE: Japon et Mexique.
4. L'Union européenne (UE) était représentée.
5. Des représentants des organismes des Nations Unies et des institutions spécialisées suivants ont participé à la session: Organisation internationale du Travail (OIT), Union internationale des télécommunications (UIT), Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), Commission économique pour l'Afrique (CEA). Les projets d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER) étaient également représentés.
6. Des représentants des organisations intergouvernementales suivantes ont pris part à la session: Centre d'études des transports pour la méditerranée occidentale (CETMO), Commission du Danube, Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), Forum international des transports (FIT), Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), Organisation de coopération économique de la mer Noire (OCEMN).
7. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées: Fédération internationale de l'automobile (FIA), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Organisation internationale des constructeurs d'automobile (OICA), Comité international des transports ferroviaires (CIT), Fédération routière internationale (FRI) et Union internationale des transports routiers (IRU).
8. Des représentants des organismes suivants ont assisté à la réunion à l'invitation du secrétariat: Austria Tech GmbH – systèmes de transport intelligents (STI), Austria, Connekt – ITS Pays-Bas, EFACEC Engenharia e Sistemas SA – ITS Portugal, ERTICO, Réseau de villes et de régions européennes pour de nouvelles solutions en matière de transport (POLIS), ITS Fédération de Russie, ITS Network Allemagne, ITS Afrique du Sud, ITS Suède, ITS Royaume-Uni, Kapsch TrafficCom AG, SINA S.p.A, Institut fédéral de recherche sur les autoroutes (BASE), Bureau suédois d'enquête sur les accidents, Institut européen des normes de télécommunications (ETSI), TrafficSafe Ltd, la National Association for Telematics for Transport and Safety (TTS) Italia et l'Association allemande de l'industrie automobile (VDA) – Continental Automotive GmbH.

III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/223 et Add.1.

9. Le Comité a **adopté** l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/223 et Add.1).

IV. Questions découlant de la soixante-quatrième session de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et des travaux du Conseil économique et social et d'autres organes et conférences des Nations Unies (point 2 de l'ordre du jour)

Documents: E/2011/37-E/ECE/1462 et EXCOM document informel n° 2011/5/Rev.1.

10. Le Comité a été **informé** des résultats de la soixante-quatrième session de la Commission économique pour l'Europe tenue à Genève du 29 au 31 mars 2011, en ce qui concerne le débat de haut niveau sur les infrastructures pour le commerce et le transport, les nouvelles orientations des activités de la CEE, la demande du Secrétaire général de l'ONU relative à des compressions budgétaires et le lancement de l'examen de la réforme de la CEE.

11. Le Comité a **noté** que la Commission s'est félicitée de la mise en œuvre et des résultats de la réforme de la CEE, adoptée en décembre 2005, et a souligné l'importance du premier bilan à cinq ans qui aura lieu en 2011 et 2012, conformément aux instructions fournies dans le document ECE/EX/1, en vue de tirer des conclusions sur les futures priorités des activités de la CEE.

12. Le Comité a **noté aussi** que la Commission avait prié le Comité exécutif de tenir dûment compte des résultats des débats de la soixante-quatrième session de la Commission au moment d'examiner le programme de travail des comités sectoriels de la CEE et a demandé aux comités sectoriels de tenir compte de ces résultats, le cas échéant. Les résultats des débats tenus lors de la session de la Commission et les modalités proposées pour l'examen des activités de la CEE à la suite de la session seront communiqués respectivement dans le document E/2011/37-E/ECE/1462 et dans le document informel EXCOM n° 2011/5/Rev.1.

13. Le Comité a été **informé** par la Directrice de la Division des transports de la contribution de la Division aux travaux de la dix-neuvième session de la Commission du développement durable de l'ONU tenue à New York du 2 au 13 mai 2011, et de la réunion préparatoire de la Conférence Rio+20 tenue à Genève les 1^{er} et 2 décembre 2011.

14. Le Comité a **examiné** cette question en même temps que les points 8, 11 et 13 de l'ordre du jour et a **invité** ses membres à accorder toute l'attention requise aux questions de transport dans le contexte de la préparation de la prochaine Conférence des Nations Unies sur le développement durable et à envisager d'introduire un objectif de développement durable concernant le transport.

V. Analyse de la situation en ce qui concerne les transports dans les pays membres de la CEE et des nouvelles tendances (point 3 de l'ordre du jour)

A. Évolution des transports dans l'Union européenne

Document: Document informel n° 1.

15. Le Comité a été **informé** par un représentant de la Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne des principales mesures législatives et initiatives de politique générale concernant les transports prises par l'UE en 2011.

B. Faits nouveaux relatifs aux travaux du Forum international des transports

Document: Document informel n° 2.

16. Le Comité a été **informé** par un représentant du Forum international des transports des faits les plus récents relatifs aux travaux du Forum.

C. Faits nouveaux relatifs à l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE)

Document: Document informel n° 3.

17. Le Directeur de la Division des transports et le représentant de l'OSCE ont présenté officiellement une publication commune OSCE-CEE, à savoir le *Manuel sur les bonnes pratiques aux points de passage des frontières* (Handbook of Best Practices at Border Crossings – A Trade and Transport Facilitation Perspective). Cet ouvrage, qui a été financé par l'OSCE, comporte un grand nombre d'études de cas réalisées par des États membres de la CEE et un chapitre présentant différentes méthodes de mesure des résultats en matière de franchissement des frontières. Il pourrait devenir un instrument utile de promotion de la facilitation du franchissement des frontières.

18. Le Comité a été **informé** par un représentant de l'OSCE des faits les plus récents relatifs aux travaux de l'Organisation.

19. Le Comité s'est **félicité** de la publication de cet ouvrage commun OSCE-CEE, a remercié l'OSCE de cette coopération fructueuse et souhaité qu'elle se poursuive et se renforce à l'avenir.

D. Examen de la situation des transports et des nouvelles tendances dans la région de la CEE

Document: Projet de publication ECE/TRANS/229.

20. Le Comité a **pris note** du document d'examen de la situation des transports en 2011 et des nouvelles tendances dans la région de la CEE (projet de publication ECE/TRANS/229) qui a été établi par le secrétariat conformément à une décision prise à la soixante-treizième session (ECE/TRANS/221, par. 14). Il a **noté** aussi qu'à sa vingt-quatrième session, le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) a approuvé la transformation du document d'examen en une publication

annuelle sur les tendances et l'économie des transports dans la région de la CEE (ECE/TRANS/WP.5/50, par. 31).

21. Le Comité a remercié le WP.5 et le secrétariat d'avoir établi ce rapport utile et complet et tous les gouvernements qui ont fourni des données, et il a **demandé** au secrétariat d'établir un rapport analogue pour la prochaine session du Comité.

VI. Changements climatiques et transports (point 4 de l'ordre du jour)

A. Atténuation des effets nocifs des transports intérieurs pour l'environnement

22. Le Comité a été **informé** de l'évolution en 2011 du projet relatif aux futurs systèmes de transport intérieur (projet ForFITS), financé au moyen du Compte de l'ONU pour le développement. Ce projet a pour but de mettre au point et d'utiliser un instrument de surveillance et d'évaluation des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) dans le secteur des transports intérieurs, y compris un convertisseur conforme à la politique des transports, afin de faciliter l'atténuation des effets des changements climatiques. Il a reçu le nom de «projet ForFITS», car il pourrait contribuer à la conception des futurs systèmes de transport intérieur. Le Comité a **pris note** des résultats obtenus dans le cadre du projet, à savoir une vue d'ensemble des efforts de collecte et de modélisation des données statistiques en matière de réduction des émissions de CO₂. Il a aussi **pris note** des progrès accomplis dans l'élaboration, selon une méthodologie uniforme et transparente, d'un modèle d'évaluation facilitant l'évaluation et l'analyse des émissions de CO₂ pour les futurs systèmes de transport intérieur (réseau routier, réseau ferroviaire et réseau de voies navigables). Une réunion internationale d'experts sur la question s'est tenue à Genève le 24 avril 2012.

23. Le Comité s'est **déclaré** satisfait des travaux exécutés jusqu'ici, a **accueilli** avec satisfaction et a **encouragé** l'organisation prochaine de la réunion internationale d'experts pour les futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS) qui pourrait contribuer à renforcer l'élaboration et la mise en œuvre du projet ForFITS dans toutes les régions de l'ONU et ainsi réduire les émissions de CO₂.

B. Effets des changements climatiques sur les réseaux de transport internationaux et mesures d'adaptation nécessaires

Documents: ECE/TRANS/WP.5/GE.3/2011/1; document informel n° 4.

24. Le Comité a été **informé** des résultats des deux réunions du Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux, tenues à Genève les 5 septembre et 8 novembre 2011, ainsi que des projets du Groupe.

25. Le Comité a **rappelé** qu'après avoir invité ses organes subsidiaires à inscrire la question du réchauffement climatique mondial et des transports à leur ordre du jour (ECE/TRANS/208, par. 94), la CEE et la CNUCED ont organisé ensemble un atelier sur cette question, sous les auspices du WP.5. Cet atelier a permis de sensibiliser les participants aux grands défis que représentent les effets des changements climatiques et les impératifs d'adaptation pour les réseaux de transport internationaux. Il a en outre permis de démontrer qu'il était urgent de réfléchir à des mesures appropriées et d'échanger des informations sur les bonnes pratiques. À sa soixante-treizième session, le Comité a décidé de créer un groupe d'experts, lequel a été approuvé par le Comité exécutif de la CEE en

mai 2011. Ce groupe devrait achever ses travaux et soumettre un rapport final d'ici à mai 2013. On trouvera le programme de travail et le mandat du groupe dans le document ECE/TRANS/WP.5/GE.3/2011/1. L'état d'avancement de ses travaux a été communiqué dans le document informel n° 4.

26. Le Comité s'est **félicité** des progrès accomplis par le Groupe et a formé des vœux pour le succès de l'organisation de la Conférence internationale.

VII. Assistance aux pays à économie en transition (point 5 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/2012/1.

27. Le Comité a été **informé** par le secrétariat des activités menées en 2011 pour aider les pays à économie en transition (ECE/TRANS/2012/1). Il a **pris note** en particulier des activités concernant le Programme spécial des Nations Unies pour l'économie des pays d'Asie centrale (SPECA), l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (CEMN), l'Organisation de coopération économique (OCE), les ateliers d'orientation et les missions. L'Ambassadeur Leonidas Chrysanthopoulos, Secrétaire général de la CEMN, a communiqué des renseignements supplémentaires sur la coopération entre la CEE et la CEMN dans le domaine des transports en 2011 et a remercié le secrétariat pour sa contribution.

28. Le Comité a **pris note** d'un certain nombre de propositions de projets de renforcement des capacités qui ont été élaborés par le secrétariat, en particulier dans le domaine des statistiques des transports. Comme des fonds extrabudgétaires sont nécessaires pour continuer à développer ces projets, le Comité a **demandé à nouveau** que des ressources suffisantes soient dégagées au sein du secrétariat pour appuyer et renforcer ces activités, a **soutenu** les activités élaborées par le secrétariat en coopération avec d'autres organisations régionales et sous-régionales et les programmes visant à aider les pays à économie en transition, et a **encouragé** les pays membres de la CEE à verser des contributions volontaires au Fonds d'affectation spéciale pour l'assistance aux pays en transition.

VIII. Colloque 2011 du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE): «Mobilité urbaine inclusive et innovante» et aspects environnementaux des transports (point 6 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/AC.21/SC/2011/4, ECE/AC.21/SC/2011/8.

29. Rappelant les débats qu'il avait précédemment tenus sur le renforcement des activités relatives aux aspects des transports qui concernent l'environnement et la santé (ECE/TRANS/2008/4), ainsi que la décision qu'il avait prise d'intensifier la coopération avec le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) et la participation à ce dernier (ECE/TRANS/200, par. 24), le Comité a **pris note** du rapport du Comité directeur du Programme sur les travaux de sa neuvième session (16 et 17 novembre 2011). Dans le cadre de son initiative de mobilisation des trois secteurs, le Comité directeur a organisé le 16 novembre 2011, à Genève, un colloque sur la mobilité urbaine inclusive et innovante, conformément au but prioritaire n° 2 fixé dans la Déclaration d'Amsterdam, adoptée en 2009 par la troisième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement.

30. Comme suite à la Déclaration d'Amsterdam, le Comité directeur du Programme a également organisé en 2011 un atelier de renforcement des capacités sur le thème de la coopération à la mise en œuvre de transports urbains durables et sains, qui s'est tenu à Kiev les 8 et 9 juin 2011 et qui était axé sur les mesures intégrées aux fins d'une mobilité urbaine durable. Cet atelier, financé par l'Autriche, la France, la Norvège et la Suisse, a rassemblé d'éminents experts représentant l'Allemagne (GIZ), la Fédération de Russie, la France, l'Ukraine, la délégation de l'Union européenne en Ukraine et l'Union internationale des transports publics (UITP).

IX. Table ronde sur les systèmes de transport intelligents (STI) (point 7 de l'ordre du jour)

Document: Document informel n° 5.

31. Des représentants de haut niveau de pays de la CEE, des membres du Comité des transports intérieurs et des représentants d'organisations européennes et internationales ont assisté aux débats sur les orientations politiques (table ronde) sur le thème «La mobilité intelligente – penser les transports de demain» (28 février 2012, après-midi). L'objectif de la table ronde était de définir des recommandations de politique générale en la matière. L'ordre du jour provisoire de la table ronde a été distribué en tant que document informel n° 5.

32. Le Comité a **entériné** les résultats du débat sur les orientations politiques (table ronde) sur le thème «La mobilité intelligente – penser les transports de demain» et a **convenu** qu'un rapport succinct, sous forme de conclusions du Président, serait annexé au rapport complet de la session et a **demandé** que les résultats de la table ronde soient pris en considération par ses organes subsidiaires.

X. Réunion des Présidents des organes subsidiaires du Comité consacrée à l'examen de la réforme de la CEE et au renforcement de la coopération (séance à participation restreinte d'une heure et demie réservée aux représentants des gouvernements) (point 8 de l'ordre du jour)

Documents: Document informel n° 6, note de synthèse en vue de l'examen de la réforme de la CEE et document type comportant les renseignements demandés par le Comité exécutif en vue de l'examen de la réforme de la CEE, y compris les annexes 1 et 2.

33. Les Présidents des organes subsidiaires du Comité et des comités d'administration des instruments juridiques de la CEE, les membres du Bureau et les représentants des gouvernements présents à la soixante-quatorzième session du Comité ont participé à la deuxième réunion des Présidents des organes subsidiaires du Comité le 29 février 2012 (matin). Cette réunion, qui était réservée aux représentants des gouvernements, a permis aux Présidents des organes subsidiaires du Comité de débattre de la réforme de la CEE, du renforcement de la coopération, de la synergie et de l'interdépendance ainsi que de l'échange de données d'expérience. L'ordre du jour provisoire de la réunion a été diffusé en tant que document informel n° 6, avec d'autres documents concernant l'examen de la réforme de la CEE.

34. Le Comité s'est **félicité** de l'organisation de la deuxième réunion des Président(e)s des organes subsidiaires du Comité, dédiée à l'examen de la réforme de la CEE et au

renforcement de la coopération et a **réitéré** sa recommandation que ces réunions se tiennent régulièrement dans le cadre des sessions du CTI. Compte tenu du caractère restreint de la réunion, les résultats des débats seront distribués aux Présidents des organes subsidiaires du Comité et aux membres du Bureau en tant que conclusion du Président.

XI. Questions appelant un examen et une prise de décisions par le Comité (point 9 de l'ordre du jour)

A. Activités se rapportant aux projets

1. Projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER)

Document: ECE/TRANS/2012/2 et Corr.1.

35. Le Comité a été **informé** par le Directeur des projets TEM et TER des faits récents concernant les projets d'autoroute transeuropéenne TEM et de chemin de fer transeuropéen TER (ECE/TRANS/2012/2 et Corr.1).

36. Le Comité a **réaffirmé** son appui aux deux projets et **encouragé** les gouvernements des pays d'Europe orientale et d'Europe du Sud-Est, du Caucase et de l'Asie centrale qui ne participent pas encore à ces projets d'envisager de le faire à part entière.

2. Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie

Document: Publication du projet de rapport final du Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie (phase II du projet LTEA).

37. Le Comité a été **informé** des progrès réalisés et des résultats de la phase II du projet LTEA (projet de rapport du Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie) et des activités récentes du Groupe, y compris les sixième et septième sessions tenues à Almaty (Kazakhstan) du 5 au 7 juillet 2011 et à Astrakhan (Fédération de Russie) les 24 et 25 octobre 2011, organisées en coopération avec les Ministères des transports du Kazakhstan et de la Fédération de Russie, respectivement et en partenariat avec l'OSCE.

38. Le Comité s'est **félicité** des progrès réalisés par le Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) qui ont permis d'achever la phase II du projet, a **appuyé** le projet de rapport du Groupe et a **prié** le secrétariat de le finaliser, en consultation avec les responsables nationaux des pays membres du projet LTEA et de le publier.

39. Le Comité a **noté** qu'à sa vingt-quatrième session, le WP.5 a constaté que les objectifs stratégiques et les conclusions énoncés dans le projet de rapport du Groupe d'experts reflétaient l'importance capitale accordée à la poursuite du développement des liaisons de transport Europe-Asie. Le WP.5 a également constaté que le développement de ces liaisons serait une tâche longue nécessitant beaucoup d'efforts et de persévérance ainsi qu'un renforcement de la coordination et de la coopération entre tous les pays concernés.

40. Le Comité a **noté** aussi que, en dépit de bons résultats obtenus au terme de quatre années de travaux ininterrompus menés en commun par la CEE et les gouvernements des 27 pays participants, ainsi que des travaux communs menés précédemment par la CEE et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) de 2002 à 2007, un grand nombre de tâches n'ont pas encore été menées à bien. Plus important, le développement durable des liaisons de transport et le projet prioritaire envisagé dans le cadre de la phase II seraient gravement compromis si le climat créé autour du projet et la dynamique instaurée parmi les États membres participant à cette phase n'étaient pas entretenus.

41. Compte tenu de ce qui précède et de la recommandation particulière du Groupe d'experts du LTEA, le Groupe de travail (WP.5), le Comité a **appuyé** les demandes du Groupe d'experts du LTEA et du WP.5 et a **décidé** de soumettre à l'approbation du Comité exécutif (EXCOM) la prolongation de deux ans du mandat du Groupe d'experts du LTEA avec la possibilité d'une nouvelle prolongation afin de permettre au Groupe de poursuivre ses travaux; a **approuvé** la tenue d'une réunion des ministres des transports et **invité** le secrétariat à l'organiser à l'automne 2012; a **remercié** le Gouvernement de la Fédération de Russie de financer les travaux du projet; a également **remercié** le secrétariat de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) pour son soutien politique et sa participation au financement de certaines activités liées au projet; a **invité** les Comités directeurs des projets TEM et TER et le secrétariat de la CEE à étudier les possibilités d'interactions entre ces projets et le projet LTEA; a également **invité** les gouvernements, les organisations gouvernementales et non gouvernementales internationales, les institutions financières internationales, les entreprises et les donateurs à envisager de cofinancer les futures activités du projet; a **invité** en outre le secrétariat de la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) à participer activement aux travaux futurs du Groupe d'experts, en étroite collaboration avec le secrétariat de la CEE.

B. Transport routier

1. Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

Documents: ECE/EX/2011/L.16; ECE/TRANS/2012/3; document informel n° 7.

42. Le Comité a été **informé** des deux réunions spéciales des Parties contractantes à l'AETR qui se sont tenues les 4 mars et 12 juillet 2011, et de la décision prise par le Comité exécutif, le 19 septembre 2011, d'approuver la création du Groupe d'experts de l'AETR. On trouvera le mandat de ce groupe dans le document ECE/EX/2011/L.16. La première réunion du Groupe d'experts doit avoir lieu le 2 mars 2012, après que le secrétariat aura soumis un «plan d'action» pour le Groupe (ECE/TRANS/2012/3) contenant un certain nombre d'options et d'orientations générales à considérer. Le Comité a également été **informé** de l'état d'avancement de la mise en œuvre du tachygraphe numérique sur le territoire des Parties contractantes à l'AETR qui ne sont pas membres de l'Union européenne (document informel n° 7).

43. Le Comité a **confirmé** l'importance de l'Accord AETR pour la sécurité des transports routiers internationaux et a **invité** les parties prenantes à se soutenir mutuellement pour un fonctionnement efficace du système de tachygraphe digital dans tous ses aspects.

2. Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR)

44. Le Comité a été **informé** de l'entrée en vigueur, le 5 juin 2011, du Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR). Le secrétariat a **appelé** son attention sur l'article 5 du Protocole additionnel, qui prévoit que les parties intéressées à l'exécution du contrat de transport conviennent des procédures et de leur mise en œuvre. On compte à ce jour sept Parties contractantes au Protocole, à savoir la Bulgarie, l'Espagne, la Lettonie, la Lituanie, les Pays-Bas, la République tchèque et la Suisse.

C. Sécurité de la circulation routière

Documents: ECE/TRANS/2012/4 et Corr.1 et 2.

45. Le Comité a été **informé** des faits nouveaux en rapport avec la résolution 64/255 de l'Assemblée générale des Nations Unies en date du 2 mars 2010, dans laquelle l'Assemblée générale a proclamé la décennie 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière. Les activités ont porté sur l'élaboration du plan de mise en œuvre de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 (ECE/TRANS/2012/4 et Corr.1 et 2) qui a été examiné et approuvé par les organes subsidiaires du Comité; la Conférence régionale de lancement organisée par la CEE et le Gouvernement serbe à Belgrade; la session de la Commission du développement durable qui s'est tenue du 2 au 13 mai 2011; une campagne de signature d'affiche organisée par la CEE en faveur de la sécurité routière; un film réalisé par la Commission sur le même sujet; une campagne d'information de la CEE sur la sécurité routière dans le cadre de l'édition 2011 du Jamboree mondial des scouts, organisé à Kristianstad en Suède du 27 juillet au 6 août 2011; et les initiatives de mobilisation et de sensibilisation mises en œuvre dans le cadre de l'EuroBasket 2011, organisé en Lituanie du 31 août au 18 septembre 2011; puis l'inauguration à Chania en Crète le 20 novembre 2011 d'une sculpture commémorative dédiée à la Décennie au parc «Christos Polentas», à l'initiative de l'Association de soutien et de solidarité avec les familles des victimes d'accidents de la circulation routière de Crète; et les faits récents concernant la création d'un groupe d'experts sur la sécurité aux passages à niveau.

46. Le Comité s'est **dit** satisfait des travaux menés et des initiatives prises par le Groupe de travail de la sécurité routière (WP.1) et le secrétariat, dans le domaine de la sécurité de la circulation routière, qui avait produit des résultats concrets; a **approuvé** le Programme de la CEE au titre de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020) (ECE/TRANS/2012/4 et Corr.1 et 2); s'est **félicité** des différentes activités entreprises par le secrétariat pour soutenir la Décennie; et a **prié** le WP.1 de coordonner et de contrôler la mise en œuvre du programme, en étroite collaboration avec les autres organes subsidiaires qui traitent de la sécurité routière (WP.29, WP.15, SC.1, WP.6) et de le tenir régulièrement informé.

D. Examen des questions les plus importantes concernant le transport ferroviaire

1. Vers une législation ferroviaire unifiée

Documents: ECE/TRANS/SC.2/216; ECE/TRANS/2011/3.

47. Le Comité a été **informé** de la mise en œuvre et du suivi de la note de synthèse de la CEE sur l'uniformisation du droit ferroviaire dans la région paneuropéenne et sur les corridors de transport entre l'Europe et l'Asie (ECE/TRANS/2011/3), telle qu'elle a été adoptée à sa dernière session (ECE/TRANS/221, par. 55 à 57). Conformément à son mandat, approuvé par le Comité exécutif, le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire s'est réuni deux fois en 2011 afin de lancer des travaux de courte durée au titre de l'étape A de la note de synthèse de la CEE. Cette étape consiste à établir un document intergouvernemental (IGD EurAsia), qui doit servir d'appui politique et de cadre aux clauses et conditions applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie (GTC EurAsia), lesquelles seront définies par l'industrie ferroviaire et les experts de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et du Comité international des transports ferroviaires (CIT), en coopération avec l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).

48. À la deuxième session du Groupe d'experts (tenue à Genève le 7 octobre 2011), le projet final des clauses et conditions applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie (GTC EurAsia), qui devait être soumis au Groupe pour examen, n'avait pas encore été établi par les représentants de l'industrie ferroviaire et les experts n'avaient pas pu s'entendre sur la façon de poursuivre les travaux convenus sur le document intergouvernemental. À sa soixante-cinquième session, tenue les 3 et 4 novembre 2011, le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) a pris note des débats au sein du Groupe d'experts et a convenu qu'il serait nécessaire de prévoir une année supplémentaire pour l'achèvement de l'étape A de la note de synthèse. Le SC.2 a également appuyé la proposition du Président du Groupe visant à organiser une réunion informelle au début de l'année 2012 afin de réviser le document intergouvernemental, de façon à réconcilier les points de vue existants au sein du Groupe, et de le soumettre pour approbation à la prochaine réunion officielle du Groupe.

49. Le Comité a **confirmé** son soutien au Groupe d'experts sur la législation ferroviaire pour un mandat de deux ans et a souligné l'importance de ce travail.

2. Positionnement des activités de la CEE concernant le transport ferroviaire

Document: ECE/TRANS/SC.2/216.

50. Le Comité a été **informé** de l'examen mené actuellement par le SC.2 afin de rationaliser ses procédures et de cibler davantage ses activités. Comme suite à la décision prise par le SC.2 à sa soixante-cinquième session (ECE/TRANS/SC.2/216), il sera question de travaux concernant les métros et les trains rapides, les prescriptions spéciales pour le transport de marchandises et de passagers, les politiques pour les infrastructures et les activités, la rentabilité des services ferroviaires, les indicateurs de productivité et les nouvelles activités se rapportant à l'uniformisation du droit ferroviaire. À la suite de cet examen, une stratégie fondée sur des activités concrètes et à valeur ajoutée entreprises par la CEE dans le domaine du transport ferroviaire et bénéficiant du renforcement de la coopération avec d'autres groupes de travail doit être fixée. À cet égard, le Groupe de travail a organisé conjointement avec le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) un atelier sur le thème du rôle des terminaux et des centres logistiques dans le transport intermodal et a étudié les possibilités de collaboration.

51. Le Comité s'est félicité des initiatives et des plans du SC.2 et du secrétariat et les a appuyés.

E. Examen des questions les plus importantes concernant le transport par voie navigable

Documents: ECE/TRANS/2012/5; ECE/TRANS/SC.3/191 et Add.1 à 3.

52. Le Comité a été **informé** des activités les plus récentes du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3), notamment l'adoption d'un plan d'action pour les futurs travaux sur le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), la révision de l'Inventaire CEE des normes et paramètres principaux du réseau de voies navigables E («Livre bleu»), la poursuite de l'établissement des Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (Résolution n° 61) et la mise à jour des Directives et recommandations pour les services d'information fluviale (Résolution n° 57).

53. Le Comité a **prié** le secrétariat de continuer à consulter l'ensemble des parties prenantes, en particulier la Commission européenne, afin d'explorer de quelle manière la CEE pourrait au mieux prêter assistance à la mise en place et à l'exploitation d'une base de

données européenne sur les bateaux de navigation intérieure dans laquelle figureraient tous les bateaux de navigation intérieure susceptibles d'être exploités sur les voies navigables européennes.

F. Transport et compétitivité

Document: Document informel n° 8.

54. Le Comité a été **informé** des progrès accomplis dans la mise en œuvre du projet concernant les incidences des problèmes posés par la chaîne d'approvisionnement sur la manière dont les transports contribuent à la compétitivité des pays et de l'état d'avancement de ce projet.

G. Renforcement des mesures de facilitation du franchissement des frontières (Convention sur l'harmonisation, projet eTIR et autres mesures de facilitation du transit douanier)

Document: ECE/TRANS/2012/6.

55. Le Comité s'est **félicité** d'apprendre que le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, agissant en sa qualité de dépositaire, a publié la notification dépositaire C.N.534.2011.TREATIES-1 en date du 1^{er} septembre 2011, annonçant l'entrée en vigueur, le 30 novembre 2011, d'une nouvelle annexe 9 à la Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (Convention sur l'harmonisation), relative au passage des frontières dans le transport ferroviaire.

56. Le Comité a été **informé** des résultats d'activités récentes du secrétariat, des Parties contractantes et du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) visant à renforcer la Convention TIR (ECE/TRANS/2012/6), notamment:

a) Les principaux résultats d'un examen stratégique du régime TIR, commandé par la CEE, en vue d'évaluer la pertinence de ce régime par rapport à d'autres systèmes et de mieux comprendre la demande actuelle du point de vue d'une grande diversité de clients (expéditeurs, prestataires de services logistiques, transporteurs et administrations douanières);

b) L'élaboration d'une nouvelle annexe à la Convention TIR sur les conditions et prescriptions relatives à l'habilitation d'une organisation internationale à prendre en charge le fonctionnement du régime de garantie TIR et la poursuite de l'examen des dispositions en matière de vérification visant à s'assurer de la bonne gouvernance et de la transparence du régime TIR;

c) Les progrès réalisés dans la mise au point des aspects techniques du projet eTIR et l'exécution de l'analyse coûts-avantages de ce projet, comme suite à la demande faite par le Comité des transports intérieurs à sa session précédente.

57. Le Comité a **entériné** les résultats d'activités récentes du secrétariat, des Parties contractantes et du WP.30 visant à renforcer la Convention TIR; a **soutenu** ses activités ainsi que la poursuite du projet eTIR et la prolongation pour 2012 du mandat du Groupe spécial informel d'experts sur les aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1); a **encouragé** toutes les Parties contractantes à participer activement aux activités du projet eTIR.

H. Sûreté des transports intérieurs

58. Le Comité a été **informé** au sujet de la table ronde OSCE-CEE organisée dans le cadre du Forum sur la sûreté des transports intérieurs, qui s'est tenu à Vienne les 12 et 13 décembre 2011.

59. Le Comité a remercié l'OSCE et le secrétariat d'avoir organisé la table ronde sur la sûreté des transports intérieurs qui s'est tenue à Vienne.

I. Examen des questions les plus importantes relatives à l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

Documents: ECE/TRANS/WP.29/1089 et Add.1 et Add.1/Corr.1,
ECE/TRANS/WP.29/1091, ECE/TRANS/WP.29/1091/Add.1,
ECE/TRANS/WP.29/1093 et Corr.1 à 3, ECE/TRANS/WP.29/2011/1/Rev.2;
document informel n° 9.

60. Le Comité a été **informé** par le secrétariat des tout derniers travaux accomplis par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et ses six groupes de travail subsidiaires (GRB, GRE, GRPE, GRRF, GRSG et GRSP), le Comité d'administration de l'Accord de 1958 et le Comité exécutif de l'Accord de 1998. Il a été **informé** également par le secrétariat du programme de travail du Forum mondial (ECE/TRANS/WP.29/2011/1/Rev.2). Le Comité a **noté** qu'une quarantaine de groupes informels ont mené en 2011 des activités parallèles à celles du Forum mondial et de ses organes subsidiaires, afin d'aider ces derniers à élaborer de nouveaux Règlements et à actualiser les 135 Règlements existants concernant les véhicules en fonction des évolutions techniques. Une liste des questions en cours d'examen par les groupes informels sera distribuée en tant que document informel n° 9.

61. Le Comité a **noté** que 108 amendements ont été adoptés en 2011 pour actualiser les Règlements ONU existants annexés à l'Accord de 1958, en fonction des évolutions techniques et pour établir des limites plus strictes. Il a **noté** aussi que, dans le cadre de l'Accord de 1998, un nouveau Règlement technique mondial de l'ONU (RTM) se rapportant à la procédure d'essai applicable aux moteurs à allumage par compression destinés aux tracteurs agricoles et forestiers ainsi qu'aux engins mobiles non routiers, en ce qui concerne les émissions de polluants provenant du moteur, a été adopté ainsi que sept amendements à des RTM ONU existants; il a noté aussi qu'un Règlement technique sur les véhicules avait été inscrit sur la liste des Règlements techniques mondiaux candidats. Enfin, le Comité a **noté** que l'Accord de 1997 avait été complété par l'adoption de la Règle de l'ONU n° 2 qui prescrit des dispositions uniformes pour le contrôle technique périodique des véhicules à roues en ce qui concerne leur aptitude à la circulation.

62. Le Comité a été en outre **informé** de l'état des trois Accords administrés par le WP.29 (Accords de 1958, 1997 et 1998), en ce qui concerne le nombre de Parties contractantes et le programme de travail pour chaque accord. Le Comité a **noté** que l'Accord de 1958 comptait 50 Parties contractantes, l'Accord de 1998 33 Parties contractantes et l'Accord de 1997 12 Parties contractantes et 17 pays signataires, qui ne l'ont pas encore ratifié.

63. Le Comité s'est **déclaré** satisfait des travaux entrepris par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules et a **noté** l'inquiétude exprimée par le Président du WP.29 à propos de la réduction de personnel du secrétariat de ce groupe due à la réforme de la CEE.

64. Étant donné les retards prévus pour l'entrée en vigueur des nouveaux Règlements et de leurs amendements, administrés par le WP.29, en raison des règles juridiques qui stipulent que les nouveaux Règlements et amendements doivent être notifiés simultanément dans les langues authentiques prévues par l'Accord (anglais, français et russe, dans le cas des accords relatifs aux véhicules) le Comité est **convenu** de prier l'EXCOM d'appuyer le renforcement du secrétariat.

J. Qualité des carburants sur le marché

65. Le Comité a été **informé** en ce qui concerne le projet d'adoption par le Forum mondial d'un premier ensemble de recommandations relatives à la qualité des carburants sur le marché et de la décision du Forum d'annexer ces recommandations à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2). Il a également été **informé** de la décision prise par le Forum mondial au sujet de ses futures activités sur la question.

K. Systèmes de transport intelligents

Documents: ECE/TRANS/WP.15/2011/12-ECE/TRANS/WP.29/2011/114;
Document informel n° 14.

66. Le Comité a examiné le document ECE/TRANS/WP.15/2011/12-ECE/TRANS/WP.29/2011/114 exposant la feuille de route de la CEE pour la promotion des systèmes de transport intelligents (STI), qui comprend 20 mesures à prendre au niveau mondial sur la période 2012-2020. Il a **rappelé** qu'à sa soixante-douzième session, il avait été informé de la nécessité de mener les travaux sur les STI pour tous les modes de transport et a invité ses organes subsidiaires à contribuer à l'élaboration de la feuille de route en intégrant les STI dans leurs activités (ECE/TRANS/208, par. 97). Le secrétariat a ainsi établi le projet de feuille de route de la CEE. Les 20 mesures au niveau mondial dans le domaine des systèmes de transport intelligents rendent compte des contributions reçues des gouvernements, des entreprises et des milieux universitaires dans le cadre de la consultation publique que la CEE a organisée sur la question (de mars à juillet 2011). En 2011, le projet de feuille de route a été communiqué aux groupes de travail WP.5, WP.1, SC.1, SC.3, WP.24, SC.2, WP.15 et WP.29 pour examen et observations finales et a été approuvé.

67. Le Comité a **approuvé** la feuille de route 2012-2020 de la CEE pour la promotion des systèmes de transport intelligents et a **prié** le secrétariat de l'annexer au présent rapport.

L. Examen des questions les plus importantes concernant le transport intermodal et la logistique

Documents: ECE/TRANS/WP.24/129; ECE/TRANS/WP.24/2010/2.

68. Le Comité a été **informé** de l'exécution de la feuille de route sur la future collaboration avec le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) et de la session organisée conjointement avec le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) sur le thème du rôle des terminaux et des centres logistiques dans le transport intermodal (ECE/TRANS/WP.24/129).

69. Le Comité a **noté** que le WP.24 procédait actuellement en coopération avec le SC.2 à l'examen des infrastructures techniques et des normes d'exploitation dans les Accords AGTC et AGC, afin de les mettre à niveau et en conformité avec les prescriptions

techniques actuelles telles que les spécifications techniques d'interopérabilité (STI), obligatoires pour les transports ferroviaires au sein de l'Union européenne.

M. Examen des questions les plus importantes concernant le transport des marchandises dangereuses

Documents: Document informel n° 10; ST/SG/AC.10/C.3/78; ST/SG/AC.10/C.4/42; ECE/TRANS/WP.15/210, ECE/TRANS/WP.15/212; ECE/TRANS/WP.15/AC.1/122 et Add.1 à 3, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124 et Add.1 et 2; ECE/TRANS/WP.15/AC.2/40 et Add.1; ECE/ADN/15.

70. Le Comité a **noté** que le Conseil économique et social a adopté, le 27 juillet 2011, la résolution 2011/25 sur les travaux du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (voir document informel n° 10) et que le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15), la Réunion commune RID/ADR/ADN¹ et le Comité de sécurité de l'ADN ont déjà pris ou sont en train de prendre des mesures conformément aux prescriptions des paragraphes 3, 4, 6 et 7 de la section A de la résolution. Le Comité a **noté** aussi que, conformément au paragraphe 2 des sections A et B, le secrétariat a déjà publié la dix-septième édition révisée des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses (Règlement type) (en anglais, espagnol, français et russe), l'amendement 1 à la cinquième édition révisée du Manuel d'épreuves et de critères (en anglais, espagnol et français) et la quatrième édition révisée du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) (en anglais, espagnol, français et russe). Les autres versions linguistiques devraient être disponibles prochainement.

71. Le Comité a **noté** que le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social s'est réuni du 20 au 24 juin 2011 (voir le rapport ST/SG/AC.10/C.3/78) et du 28 novembre au 7 décembre 2011. Le Sous-Comité d'experts du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques s'est quant à lui réuni du 27 au 29 juin 2011 (voir le rapport ST/SG/AC.10/C.4/42) et du 7 au 9 décembre 2011.

72. Le Comité a **noté** que depuis l'adhésion de l'Islande et du Tadjikistan, on compte 48 Parties contractantes à l'ADR. Le Protocole portant modification des articles 1 a), 14 1) et 14 3) b) de l'Accord, adopté par la Conférence des Parties contractantes le 28 octobre 1993, n'est pas encore entré en vigueur, car toutes les Parties contractantes à l'Accord ne sont pas encore parties à ce Protocole, qui en compte aujourd'hui 33. Le Comité a **demandé instamment** aux autres Parties contractantes (Azerbaïdjan, Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Croatie, ex-République yougoslave de Macédoine, Islande, Kazakhstan, Malte, Maroc, Monténégro, Serbie, Tadjikistan, Tunisie, Turquie et Ukraine) de prendre les mesures voulues pour permettre l'entrée en vigueur du Protocole.

73. Le Comité a **noté** que le WP.15 a entériné les amendements communs au RID, à l'ADR et à l'ADN adoptés par la Réunion commune RID/ADR/ADN (WP.15/AC.1) au cours de l'exercice biennal; a adopté les amendements spécifiques à l'ADR, concernant par exemple les connexions électriques entre les véhicules automobiles et leurs remorques, les prescriptions pour les extincteurs et le passage des véhicules transportant des marchandises

¹ Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN).

dangereuses en quantités limitées dans les tunnels routiers; et a prié le secrétariat d'établir une liste récapitulative de tous les amendements qui avaient été adoptés en vue de leur entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2013, de façon qu'ils puissent faire l'objet d'une proposition officielle, conformément à la procédure visée à l'article 14 de l'ADR. Tous ces amendements devraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2013.

74. Le Comité a **noté** que le WP.15 a également demandé au secrétariat de publier le texte complet de l'ADR, en l'état des modifications au 1^{er} janvier 2013, suffisamment à l'avance pour préparer sa mise en œuvre effective avant l'entrée en vigueur des amendements en question.

75. Le Comité a **noté** que la ratification de l'Accord par la République tchèque a porté à 17 le nombre des Parties contractantes à l'ADN.

76. Le Comité a **noté** que la Réunion commune d'experts sur le Règlement annexé à l'ADN (Comité de sécurité de l'ADN) (WP.15/AC.2) tiendra sa vingtième session du 23 au 27 janvier 2012.

77. Le Comité d'administration de l'ADN se réunira le 27 janvier 2012 (voir l'ordre du jour publié sous la cote ECE/ADN/16 et Add.1), essentiellement pour adopter tous les projets d'amendements élaborés par le Comité de sécurité en 2011 et en janvier 2012, à savoir l'ensemble des amendements qui devraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2013 et qui permettraient d'harmoniser l'ADN, l'ADR et le RID.

78. Le Comité a **rappelé** que le secrétariat avait adressé une lettre aux missions permanentes des Parties contractantes à l'ADN auprès de l'Office des Nations Unies à Genève, dans laquelle il demandait aux pays de soumettre les diverses notifications requises en vertu de l'ADN (voir l'annexe du document ECE/ADN/4). Le Comité a **rappelé** aux Parties contractantes de soumettre sans délai ces renseignements, notamment ceux relatifs aux autorités compétentes, si elles ne l'ont pas déjà fait.

79. Le Comité a **noté** que le WP.15 et la Réunion commune RID/ADR/ADN ont examiné les résultats et les conclusions du débat sur les orientations politiques organisé sur le thème «Les transports de marchandises dangereuses: dimensions mondiales et régionales», qui ont été entérinés par le Comité à sa dernière session (ECE/TRANS/221, par. 28, et annexe), et ont pris note de plusieurs perspectives envisageables (ECE/TRANS/WP.15/210, par. 64 à 73, et ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124, par. 113 à 125). En particulier, le Comité a:

a) **Noté avec satisfaction** que l'harmonisation entre le RID et l'annexe 2 de l'Accord sur le trafic international des marchandises par chemin de fer (SMGS) progresse rapidement, notamment du fait de l'engagement des Gouvernements letton et polonais;

b) **Noté** qu'il est néanmoins nécessaire d'harmoniser la Convention SMGS avec l'ADR et l'ADN et, pour faciliter ce processus, **encouragé vivement** les pays parties à la Convention, notamment ceux qui ne sont pas membres de l'Union européenne ou qui ne sont pas parties au RID, à être représentés aux sessions de la Réunion commune RID/ADR/ADN;

c) **Noté** qu'il convient de poursuivre les travaux visant à déterminer s'il serait possible, à long terme, de disposer d'un seul régime pour le transport en wagons-citernes, fondé sur les prescriptions applicables aux citernes mobiles ONU;

d) **Noté avec intérêt** qu'en vue de faciliter l'adhésion d'autres pays à l'ADR, le WP.15 a demandé au secrétariat d'élaborer un guide d'établissement des structures administratives requises pour mettre en œuvre l'Accord, et **invité** les Parties contractantes à l'ADR à participer à cette tâche en faisant part de leur expérience, de sorte que le WP.15

puisse continuer de formuler des recommandations ou des orientations au cours du prochain exercice biennal;

e) **Noté** que de nouvelles mesures ayant pour but d'étendre le champ des formations prévues par l'ADR et d'élargir le domaine d'application de certaines des dispositions pertinentes à d'autres modes de transport seront envisagées.

N. Examen des questions les plus importantes concernant le transport de denrées périssables

Document: ECE/TRANS/WP.11/224.

80. Le Comité a **noté avec satisfaction** que l'accord relatif au transport international de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP), comptait 46 Parties contractantes depuis l'adhésion du Tadjikistan le 28 décembre 2011.

81. Le Comité a **noté** que les propositions d'amendements à l'ATP adoptées à la soixante-sixième session du Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) en novembre 2010 avaient été distribuées aux Parties contractantes à l'ATP, en février 2011. Puis, un pays a rédigé une notification indiquant que, même s'il envisageait d'accepter les propositions d'amendements, les conditions nécessaires à cette acceptation n'étaient pas encore remplies. En conséquence, et à moins d'une acceptation préalable ou d'une objection, les amendements proposés ne seraient considérés comme acceptés qu'en mai 2012.

82. Le Comité a **noté** aussi que le WP.11, à sa soixante-septième session tenue du 25 au 28 octobre 2011, a adopté un amendement à l'ATP introduisant une procédure d'essai pour les équipements de transport à compartiments et températures multiples (ECE/TRANS/WP.11/224, annexe I). Ce point délicat fait l'objet de débats depuis de nombreuses années au sein du WP.11 et l'adoption des amendements proposés représente un progrès considérable. Cela signifie aussi que l'accord multilatéral proposé sur la reconnaissance des procédures d'essai des équipements à compartiments et températures multiples, élaboré par l'Espagne, la France, l'Italie et le Portugal, ne serait plus nécessaire. Cette proposition d'amendement et d'autres qui ont été adoptées à la soixante-septième session ont été communiquées aux Parties contractantes à l'ATP en décembre 2011.

83. Le Comité a **noté** en outre qu'un atelier commun IIF/CEE sur le thème «Transport réfrigéré et développement durable» s'est tenu à Prague le 26 août 2011 dans le cadre du vingt-troisième Congrès international du froid de l'IIF. En outre, le WP.11 a constitué un groupe de travail informel chargé de lui soumettre des propositions concernant l'établissement d'un programme de travail sur l'environnement.

O. Examen des questions les plus importantes concernant les statistiques de transport, notamment les recensements 2010 de la circulation sur les routes E et du trafic sur les lignes ferroviaires E

Document: Document informel n° 11.

84. Le Comité a été **informé** des activités récentes du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6), en particulier l'harmonisation des méthodes statistiques, les activités de renforcement des capacités et la mise en œuvre de la base de données en ligne de la CEE sur les statistiques des transports. Il a été **informé** également de l'application des résolutions du CTI relatives aux recensements 2010, de la circulation sur les routes E et du trafic sur les lignes ferroviaires E (document informel n° 11).

85. Le Comité a **invité** les gouvernements des pays membres de la CEE, conformément aux résolutions n^{os} 259 et 260 adoptées lors de sa soixante et onzième session, à soumettre les résultats des recensements aux dates limites fixées par les résolutions du CTI.

XII. Questions de nature informative et approbation officielle des travaux par le Comité (point 10 de l'ordre du jour)

A. Approbation des rapports des organes subsidiaires du Comité

Documents: ECE/TRANS/223/Add.1; ECE/TRANS/WP.29/1093/Corr.1.

86. Le Comité a **approuvé**, dans leur ensemble, tous les rapports et activités connexes de ses organes subsidiaires et a **demandé** au secrétariat d'incorporer les références pertinentes dans le rapport complet du CTI, sur la base de l'ordre du jour annoté; il a **noté** qu'une erreur s'est glissée dans le rapport de la session de novembre du WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1093) et qu'un rectificatif (ECE/TRANS/WP.29/1093/Corr.1) a été publié.

B. Approbation de l'évaluation biennale des travaux du Comité pour 2010-2011

Document: ECE/TRANS/2012/7.

87. Le Comité a **approuvé** l'évaluation biennale des travaux du Comité pour 2010-2011 (ECE/TRANS/2012/7). Ce document, qui donne une vue d'ensemble de l'évaluation du Sous-Programme sur les transports, est établi conformément à la décision par laquelle la Commission a demandé à chaque comité sectoriel d'effectuer des évaluations biennales et un plan d'évaluation biennale des résultats, que le Comité des transports intérieurs a adopté à sa soixante-douzième session en 2010.

C. État des adhésions aux conventions et accords internationaux de la CEE sur les transports

Document: Document informel n^o 12.

88. Le Comité a **examiné** le document informel n^o 12 établi par le secrétariat contenant des tableaux qui indiquent l'état au 31 décembre 2011 des signatures, ratifications et adhésions concernant les instruments internationaux relatifs aux transports intérieurs conclus sous ses auspices. Ce document contient aussi les adhésions enregistrées depuis la dernière session du Comité. Le Comité a **pris note** de ces informations et **invité** les pays qui ne l'ont pas encore fait à devenir, dès que possible, Parties contractantes aux accords et conventions relevant du domaine des transports.

XIII. Résultats des réunions du Bureau du Comité (point 11 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/2012/8.

89. Le Comité a **examiné** le document ECE/TRANS/2011/8 contenant les résultats des réunions tenues par son Bureau en 2011.

90. Le Comité a **noté** qu'à sa soixante-dixième session, il avait décidé: a) que ces sessions annuelles seraient divisées en trois parties: questions de fond, questions techniques et rapport; b) que les discussions seraient centrées sur les questions appelant un examen et une prise de décisions par le Comité; c) qu'une liste des principales décisions serait adoptée; d) que tous les sujets à caractère informatif ou soumis à une approbation officielle par le Comité seraient examinés dans leur ensemble et sur la base de l'ordre du jour annoté distribué par le secrétariat.

XIV. Mandats et Règlements intérieurs nouveaux ou amendés de certains organes subsidiaires du Comité (point 12 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/SC.2/2011/3; ECE/TRANS/SC.3/191/Add.2; ECE/TRANS/WP.5/2011/2; ECE/TRANS/WP.6/161; ECE/TRANS/WP.24/2011/9; ECE/TRANS/WP.30/2011/10; ECE/TRANS/SC.1/377/Add.1/Rev.1.

91. Le Comité a **approuvé** les mandats et Règlements intérieurs nouveaux des groupes de travail SC.2 (ECE/TRANS/SC.2/2011/3), SC.3 et SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/191/Add.2), WP.5 (ECE/TRANS/WP.5/2011/2), WP.6 (ECE/TRANS/WP.6/161), WP.24 (ECE/TRANS/WP.24/2011/9), les mandats et Règlements intérieurs modifiés du SC.1 (ECE/TRANS/SC.1/377/Add.1/Rev.1) et le mandat du WP.30 (ECE/TRANS/WP.30/2011/10); et **approuvé** le renouvellement des mandats et Règlements intérieurs actuels du WP.1 (ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1), du WP.11 (ECE/TRANS/WP.11/122/Add.1), du WP.15 (ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1) et du WP.29 et de ses organes subsidiaires (GRB, GRE, GRPE, GRRF, GRSR et GRSP) (TRANS/WP.29/690 et amendement 1).

XV. Examen de la réforme de la CEE et propositions de renouvellement (pour cinq ans) des mandats des organes subsidiaires du Comité (point 13 de l'ordre du jour)

Documents: Document informel n° 13, Note de synthèse en vue de l'examen de la réforme de la CEE et Document type comportant les renseignements demandés par le Comité exécutif en vue de l'examen de la réforme de la CEE, y compris les annexes 1 et 2.

92. Le Comité a **adopté** les propositions sur l'examen de la réforme de la CEE dans le domaine des transports et sur le renouvellement (pour cinq ans) des mandats de ses organes subsidiaires tels qu'ils sont contenus dans le Document informel n° 13; a **examiné** et **fortement appuyé** la Note de synthèse sur la réforme de la CEE ainsi que le Document type «Renseignements demandés par le Comité exécutif EXCOM en vue de l'examen de la CEE» y compris les annexes 1 et 2, communiqués par le secrétariat; est **convenu** d'utiliser ces documents, qui reprendront tous les commentaires reçus des pays membres d'ici le 9 mars 2012, lors du compte rendu qui sera fait à l'EXCOM; et **prié** le Président et la Directrice de la Division des transports de présenter ces propositions à la prochaine réunion de l'EXCOM.

XVI. Programme de travail et évaluation biennale pour 2012-2013 et cadre stratégique pour 2014-2015 (point 14 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/2012/9, ECE/TRANS/2012/10, ECE/TRANS/2012/11.

93. Le Comité a examiné et **adopté** son programme de travail pour la période biennale 2012-2013 (ECE/TRANS/2012/9) et le plan d'évaluation pour 2012-2013 (ECE/TRANS/2012/10) tels que modifiés par le Comité et a demandé que ces documents soient à nouveau publiés; le Comité a **approuvé** le projet de cadre stratégique pour la période biennale 2014-2015 pour son sous-programme des transports (ECE/TRANS/2012/11).

XVII. Projet de plan de travail pour 2012-2016 (point 15 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/2012/12.

94. Le Comité a **adopté** son plan de travail pour la période 2012-2016 (ECE/TRANS/2012/12).

XVIII. Calendrier des réunions en 2012 (point 16 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/2012/13.

95. Le Comité a **adopté** son calendrier des réunions en 2012 et de janvier à mars 2013 (ECE/TRANS/2012/13).

XIX. Élection du Bureau des sessions du Comité en 2013 et 2014 (point 17 de l'ordre du jour)

96. En raison des responsabilités accrues du CTI et de ses organes subsidiaires pour faire face au nombre croissant des défis à relever par le secteur des transports face à la mondialisation de l'économie et du commerce, le Comité a **décidé** de porter à trois le nombre des vice-présidents du CTI et d'étendre la composition du Bureau jusqu'à un quart des États membres de la CEE, y compris son président et ses vice-présidents.

97. Le Comité a **élu** M. Jerzy Kleniewski (Pologne) Président, ainsi que M. Jean-Paul Gailly (Belgique), M. Sergey Andreev (Fédération de Russie) et M^{me} Isabelle Paillet (France) Vice-Président(e)s pour ses sessions de 2013 et 2014.

98. Le Comité a **remercié** chaleureusement M. Erdem Direkler d'avoir dirigé avec efficacité les débats du Comité en tant que Président durant ces deux dernières années.

XX. Composition du Bureau du Comité en 2012 et 2013 (point 18 de l'ordre du jour)

99. Le Comité a **élu** les membres suivants du Bureau pour une période de deux ans (2012 et 2013).

Président: M. Jerzy Kleniewski (Pologne)

Vice-Président(e)s: M. Jean-Paul Gailly (Belgique)

Membres:

- M. Sergey Andreev (Fédération de Russie)
- M^{me} Isabelle Paillet (France)
- M. Björn Oriwohl (Allemagne)
- M. Zdenko Antešić (Croatie)
- M. Gogita Gvenetadze (Géorgie)
- M. Antonio Erario (Italie)
- M. Abdusamat Muminov (Ouzbékistan)
- M. Bob Oudshoorn (Pays-Bas)
- M. Claudiu Octavian Dumitrescu (Roumanie)
- M. Björn Stafbom (Suède)
- M. Jean-Claude Schneuwly (Suisse)
- M. Seref Tabak (Turquie)

100. Une invitation ouverte sera adressée à la Commission européenne afin qu'elle puisse assister aux réunions du Bureau en qualité d'observateur.

XXI. Questions diverses. Date de la prochaine session (point 19 de l'ordre du jour)

101. Notant le prochain départ à la retraite de M. Michalis Adamantiadis, qui a été chef de section à la Division des transports de la CEE, secrétaire du Comité et de son Bureau ces six dernières années et auparavant Conseiller régional pour les transports depuis 2001, et reconnaissant le dévouement et le professionnalisme avec lesquels il a soutenu les travaux du Comité et de la CEE, le Comité lui a **exprimé** sa profonde gratitude et lui a **souhaité** bonne chance pour sa nouvelle vie.

102. Le Comité a **noté** que sa soixante-quinzième session devrait se tenir à Genève du 26 au 28 février 2013.

XXII. Adoption de la liste des principales décisions prises à la soixante-quatorzième session (point 20 de l'ordre du jour)

103. Le Comité a **adopté** la liste des principales décisions prises à sa soixante-quatorzième session.

Annexes

Annexe I

Table ronde sur le thème «La mobilité intelligente – penser les transports de demain» (28 février 2012)

Conclusions du Président

A. Introduction

1. Des exposés ont été présentés par des orateurs de haut niveau appartenant aux Ministères des transports d'Allemagne, de la Fédération de Russie, de France, d'Italie et du Japon ainsi que par un représentant de la Commission européenne, des représentants d'ITS Russia, d'ITS Netherlands, d'ITS South Africa, d'ITS United Kingdom et d'ERTICO. Ont assisté à la réunion 143 participants représentant 37 pays, la Commission européenne, la Commission économique pour l'Afrique (CEA) et 35 organisations internationales, organisations non gouvernementales et organismes relatifs aux systèmes de transport intelligents. Le débat a été divisé en cinq parties qui ont abordé les questions suivantes: 1) le rôle du secteur public; 2) les systèmes de transport intelligents au service de la mobilité durable dans la perspective de la Conférence Rio+20; 3) la sécurité routière; 4) l'intégration régionale et les raccourcis technologiques; et 5) les systèmes de transport intelligents pour une société meilleure. Chaque partie a été suivie d'une réunion-débat avec les orateurs, animée par M^{me} Sibylle Rupprecht, de la Fédération routière internationale (IRF) et par M. Reinhard Scholl, adjoint au Directeur du Bureau de normalisation de l'Union internationale des télécommunications (UIT). M^{me} Eva Molnar, Directrice de la Division des transports de la CEE, a ouvert le débat de politique générale du CTI et prononcé sa clôture.

2. Les débats ont montré que les systèmes de transport intelligents intéressaient au plus haut point non seulement les 56 pays de la CEE mais aussi le reste du monde. Les mécanismes mis en place par les Nations Unies pour réglementer les transports, par tous les modes, aux niveaux mondial et régional, s'avèrent efficaces et assurent un degré élevé de sécurité et de durabilité lorsqu'ils sont effectivement mis en œuvre par les gouvernements. La question est de savoir comment de nouveaux Règlements et de nouvelles recommandations concernant ce vaste domaine sont mis au point et appliqués grâce aux travaux de la CEE.

3. Les participants ont estimé d'un commun accord que les systèmes de transport intelligents pouvaient aider à résoudre un grand nombre des problèmes auxquels se heurtent les transports actuellement, notamment l'insuffisance d'infrastructures, les préoccupations environnementales, la crise mondiale de la sécurité routière, le financement, les raccourcis technologiques et l'interopérabilité. On s'est demandé pourquoi les systèmes de transport intelligents n'avaient pas la place qu'ils méritent dans le programme des responsables politiques et l'une des raisons avancées est que ces systèmes sont encore considérés comme novateurs par rapport aux considérations de politique générale et de rentabilité. En outre, les données et travaux montrant leurs répercussions et leur valeur ajoutée restent fragmentaires.

4. Les participants ont souligné que la CEE pourrait servir de centre mondial international pour les systèmes de transport intelligents: elle fournirait une assistance aux responsables politiques, diffuserait les bonnes pratiques, assurerait le renforcement des capacités et exécuterait des recherches. Ce rôle est conforme aux activités qu'elle mène avec succès depuis soixante ans et s'inscrit dans le cadre de son engagement à promouvoir les systèmes de transport intelligents a) en tant que partenaire pour les questions relatives aux transports intérieurs, b) en tant que lien unissant les partenaires des transports du monde entier, c) en tant que lieu de recherche de solutions novatrices et d) pour encourager un dialogue ouvert et transparent entre les gouvernements, les experts et l'ensemble de la population.

5. La CEE a apprécié l'appui reçu de gouvernements et de parties prenantes pour l'aider à faire en sorte que la question des systèmes de transport intelligents soit traitée à l'échelle internationale et déterminer les domaines dans lesquels la CEE peut jouer un rôle prépondérant, en particulier les problèmes relatifs à la responsabilité, l'élaboration d'une définition commune des systèmes de transport intelligents, la promotion d'initiatives concernant les panneaux à message variable (PMV), la poursuite de l'élaboration de Règlements ayant trait aux normes sur les systèmes de transport intelligents, la recherche et la diffusion de données ainsi que les bonnes pratiques, les ateliers et le renforcement des capacités. Dorénavant, la CEE accueillera des tables rondes annuelles sur les systèmes de transport intelligents afin d'examiner séparément les divers aspects de ces systèmes et d'approfondir la question. La première table ronde devrait avoir lieu en 2013.

6. Les participants ont convenu que la CEE devrait poursuivre et renforcer ses activités juridiques et techniques sur les systèmes de transport intelligents au niveau mondial. En coopération étroite avec les États membres, l'Union européenne, les experts et les parties prenantes des systèmes de transport intelligents dans le monde, elle devrait renforcer ses activités dans ce domaine en mettant en œuvre la Feuille de route de la CEE pour la promotion des systèmes de transport intelligents (STI) et les 20 mesures qu'elle comporte, à savoir:

- a) Arrêter une définition commune des STI;
- b) Harmoniser les politiques;
- c) Renforcer la coopération internationale;
- d) Développer l'interopérabilité et l'architecture STI;
- e) Garantir la sécurité des données;
- f) Intégrer les travaux sur les STI dans tous les groupes de travail du Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE;
- g) Promouvoir la communication véhicules-infrastructure;
- h) Promouvoir la communication entre véhicules;
- i) Répondre à la crise de la sécurité routière;
- j) Régler les problèmes de responsabilité;
- k) Harmoniser les panneaux à message variable;
- l) Réduire les risques liés au transport des marchandises dangereuses;
- m) Procéder à l'intégration avec le transport par chemin de fer;
- n) Procéder à l'intégration avec les transports par voie navigable;
- o) Renforcer le rôle des STI en matière d'intégration modale;

- p) Mettre au point des méthodes d'évaluation des coûts et avantages;
- q) Contribuer à l'atténuation des effets des changements climatiques et à l'adaptation à ces changements;
- r) Entreprendre des travaux d'analyse;
- s) Contribuer au renforcement des capacités, à l'éducation et à la sensibilisation, en mettant l'accent notamment sur les pays émergents;
- t) Organiser la Table ronde annuelle de l'ONU sur les systèmes de transport intelligents.

B. Conclusions

7. La Table ronde a été l'occasion d'échanges d'informations sur les aspects mondiaux et régionaux des systèmes de transport intelligents et des suggestions ont été émises quant à l'évolution des activités futures destinées à assurer une harmonisation et une application effectives de manière globale.

8. Il est recommandé aux autorités compétentes des États membres de la CEE, au Comité, à tous les groupes de travail de la CEE et organismes qui coopèrent avec elle d'examiner les conclusions de ces débats et de prendre les mesures qui paraîtront pertinentes. La Table ronde a conclu que les systèmes de transport intelligents devraient être inscrits dans le cadre de politique générale et qu'il était essentiel de s'engager en faveur du changement. Il a été déclaré que la CEE pourrait constituer la tribune internationale sur les systèmes de transport intelligents au niveau mondial qui fait défaut actuellement et que les responsables des politiques des transports pourraient se réunir pour examiner ces questions.

Annexe II

Projet de feuille de route de la CEE pour la promotion des systèmes de transport intelligents – 20 mesures à prendre au niveau mondial de 2012 à 2020 – Texte de synthèse

Raison d'être de la feuille de route de la CEE sur les systèmes de transport intelligents (STI)

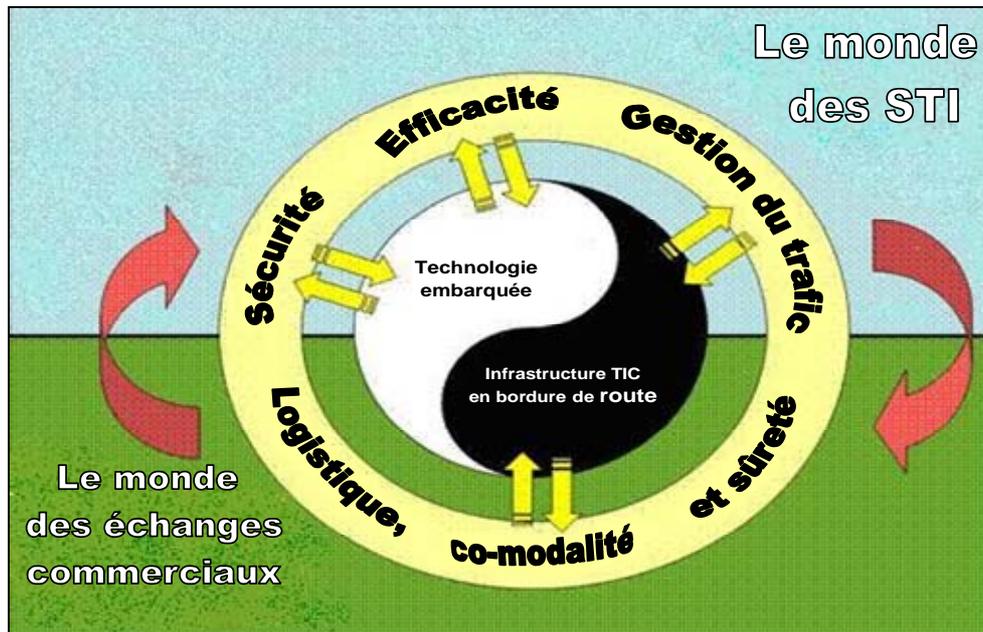
1. Les systèmes de transport intelligents apparaissent de plus en plus comme l'une des réponses possibles aux défis actuels et futurs des transports. Ils sont largement reconnus comme un moyen de réaliser une mobilité durable globale, sûre et efficace, tout en améliorant la qualité de vie. Dès 2003, le Comité des transports intérieurs (CTI) estimait que l'utilisation de la télématique et des systèmes de transport intelligents (véhicules, infrastructures) était susceptible de devenir un enjeu majeur pour l'avenir, voire de changer l'orientation de ses travaux. Cette conclusion a conduit en 2004 à l'organisation d'une table ronde sur les systèmes de transport intelligents, sous les auspices du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules, autre pièce maîtresse dans l'élaboration de la stratégie de la CEE relative à l'évolution de la réglementation et à la mise en œuvre pratique des STI.

2. Le schéma de la figure 1 illustre les interactions entre les applications des systèmes de transport intelligents et le monde réel. Il montre également divers avantages ou solutions que ces applications peuvent présenter ou représenter pour les services de transport (sécurité, efficacité, gestion du trafic). Il apparaît que les systèmes de transport intelligents sont une technologie génératrice de solutions en termes de politiques des transports (efficacité, gestion du trafic, etc.). Les enjeux dépassent toutefois les seules considérations technologiques puisque les systèmes de transport intelligents appellent la mise en place de nouvelles institutions, de nouveaux modes de mobilité et de nouveaux services de transport. En outre, en tant que produit industriel, les systèmes de transport intelligents sont un élément constitutif et un objectif du commerce international; dans le même temps – une fois que l'harmonisation aura été opérée – ils sont le moyen d'assurer la fluidité de la logistique et de la gestion de la chaîne d'approvisionnement.

3. Les systèmes de transport intelligents sont souvent perçus comme le nouveau mode de transport ou tout du moins comme l'infrastructure d'intégration modale qui peut améliorer les performances des transports traditionnels et renforcer leur rôle en matière de développement durable.

4. Malgré ses avantages, l'utilisation de diverses solutions de systèmes de transport intelligents continue de se heurter à des obstacles. Il a été estimé que pour les surmonter, il était essentiel de formuler à ce stade une stratégie commune pour l'application future des solutions STI.

Figure 1
Processus d'évolution des STI – leur intégration avec d'autres services de transport



5. L'objectif premier de la Commission économique pour l'Europe (CEE) est de promouvoir l'intégration économique. La CEE rassemble 56 pays, dont des membres de l'Union européenne (UE), des pays d'Europe occidentale et orientale ne faisant pas partie de l'UE et des pays de l'Europe du Sud-Est, d'Asie centrale et occidentale et d'Amérique du Nord. Le Comité des transports intérieurs a été créé en 1946 pour faciliter les mouvements internationaux de personnes et de marchandises par les moyens de transport terrestres et porter la sûreté, la protection de l'environnement, l'efficacité énergétique et la sécurité des transports à des niveaux qui contribuent véritablement au développement durable. En outre, la CEE administre les accords de l'ONU de portée mondiale ayant trait aux véhicules et aux transports intérieurs. **Pour s'acquitter de leur mandat, le CTI et le secrétariat de la CEE ont entrepris de réaliser une étude stratégique sur la manière dont les systèmes de transport intelligents peuvent contribuer à l'objectif qui est le leur et sur la façon dont la CEE peut promouvoir l'utilisation des solutions STI.** Pour ce faire, ils ont établi les documents suivants:

- Un document de fond dont l'objectif principal est de permettre l'échange d'informations (y compris des bonnes pratiques) et de mieux faire connaître les avantages que les solutions STI peuvent présenter;
- Une note stratégique qui tente de définir les principaux obstacles à une utilisation plus large et un déploiement plus rapide des applications STI, indépendamment de l'organisation, de l'institution ou de l'organisme susceptible de pouvoir ou chargé d'y remédier;
- La présente feuille de route qui définit les domaines et répertorie les activités que la CEE peut entreprendre dans la continuité des tâches qui lui sont assignées aujourd'hui ou dans le cadre de nouvelles initiatives.

6. Le projet de note stratégique a fait l'objet d'une consultation publique et les observations reçues des gouvernements, des entreprises et des milieux universitaires ont été intégrées dans sa version définitive, ainsi que dans la présente feuille de route.

Vingt mesures à prendre au plan mondial pour promouvoir l'utilisation des STI

Mesure n° 1

Arrêter une définition commune des STI

7. Au sens générique, «Systèmes de transport intelligents» (STI) s'entend de l'application des technologies de l'information aux transports terrestres. Cependant, le cadre des STI, qui offre la possibilité de regrouper, d'organiser, d'analyser, d'utiliser et de partager des informations sur les systèmes de transport peut varier. Les diverses priorités économiques et de développement des gouvernements et des institutions conduisent à déployer les STI dans différentes directions. Il apparaît donc justifié d'arrêter une définition commune des STI.

8. Il existe de nombreuses variantes et différentes définitions sont utilisées. En tant que partenaire de rang international, la CEE s'efforce de faciliter le dialogue sur le déploiement des STI, en vue de l'élaboration d'une définition commune utilisée par toutes les parties prenantes. Cette définition doit être conçue de manière holistique.

Mesure n° 2

Harmoniser les politiques

9. Le manque d'harmonisation des politiques de déploiement des STI au plan mondial, et en particulier au niveau paneuropéen, entrave la mise en œuvre de solutions déjà existantes. La CEE offre, grâce à ses structures intergouvernementales (telles que le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules et les autres groupes de travail), un cadre intéressant pour diriger et coordonner les travaux d'élaboration des stratégies clés concernant les STI, s'agissant par exemple de leur harmonisation et de leur déploiement.

10. Dans un tel cadre, les infrastructures et services STI pourraient être planifiés et coordonnés de manière plus efficace, et véritablement mis en œuvre tant au niveau des réglementations techniques que des instruments juridiques. Conçues dans le cadre de politiques nationales harmonisées, les stratégies de déploiement des STI seraient plus à même d'offrir, au niveau mondial, une chaîne de transport fiable, sûre et fluide, pour les marchandises comme pour les voyageurs.

Mesure n° 3

Renforcer la coopération internationale

11. L'évaluation et l'analyse des résultats de la consultation publique sur les STI organisée par la CEE ont clairement démontré que les gouvernements et les parties prenantes appuient le travail de la CEE dans ce domaine, en particulier ses travaux normatifs. En outre, le rôle pivot qu'elle joue en tant qu'instance de la coopération internationale dans le domaine des transports, notamment avec les pays non membres de l'UE, est considéré comme une valeur ajoutée.

12. La coopération internationale est jugée essentielle pour une transition qui répondra aux besoins futurs en matière de mobilité. La CEE est encouragée à continuer de travailler en étroite collaboration avec l'Union européenne, les organisations internationales et les autres parties prenantes concernées.

Mesure n° 4**Développer l'interopérabilité et l'architecture STI**

13. Des technologies novatrices se développent rapidement et sont mises à disposition dans divers domaines des transports. Étant donné que leur cycle de conception et de développement industriel est plus court que le cycle de prise de décisions, les autorités nationales en charge de la réglementation accusent souvent du retard, ce qui est particulièrement évident au niveau international. Cela conduit à la fragmentation des techniques et à d'éventuels problèmes d'interopérabilité au sein des pays et entre les pays. Aussi les efforts visant à accélérer l'élaboration et la mise en œuvre de règlements et d'accords sur la compatibilité technique et technologique sont-ils justifiés.

14. Certains pays, comme le Japon et les États-Unis d'Amérique ont opté pour une architecture STI afin d'éviter le problème posé par le manque d'interopérabilité et de compatibilité, et de garantir dans le même temps la liberté nécessaire à l'innovation et aux initiatives entrepreneuriales. L'architecture des systèmes de transport intelligents offre une panoplie de services, technologiquement neutre, intégrant les systèmes actuels dans des stratégies futures. Avec une architecture correctement conçue et mise en œuvre, les gouvernements et les parties prenantes peuvent déterminer à la fois les services dont les utilisateurs ont besoin et les sources de données nécessaires à ces services. Une telle architecture peut aussi décrire comment optimiser, coordonner, structurer et échanger des sources de données et des services d'information pour bénéficier aux utilisateurs.

15. De plus, grâce au partage de données, de services et d'informations, le coût global et le coût correspondant à la fourniture de chaque élément du système sont réduits. La possibilité pour le secteur privé de fonctionner efficacement est améliorée car il est possible d'échanger à bas coût des données déjà disponibles par le biais de systèmes existants.

16. L'Union européenne (UE) a lancé de grandes initiatives pour pallier la lenteur et la fragmentation du processus d'intégration et de déploiement des STI dans le transport routier. Le plan d'action de la Commission européenne sur les STI et la législation européenne connexe (Directive sur les STI) constituent un cadre politique concerté destiné à promouvoir les STI à travers l'Europe. Avec ces deux éléments complémentaires en place, la feuille de route de l'UE est maintenant clairement définie et les outils sont disponibles pour faire entrer le déploiement des STI dans une nouvelle ère, où les systèmes intégrés et interopérables et les services de transport fluides deviendront la norme pour le transport routier européen. La Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport a été adoptée en 2010 et est entrée en vigueur dans le courant de l'année. Le délai de transposition pour les États membres a été fixé au mois de février 2012.

17. Cette avancée est un pas encourageant vers la mise en œuvre systématique et globale des STI dans les pays membres de l'UE. Cependant, tous les effets et avantages de la mise en œuvre des STI ne seront obtenus que si une stratégie complémentaire est élaborée pour tous les autres pays membres de la CEE qui ne sont pas membres de l'UE au niveau paneuropéen. C'est dans cet objectif que la Feuille de route de la CEE et la stratégie de promotion des STI sont actuellement mises au point, afin d'harmoniser et d'assurer la pleine application de la stratégie adoptée par l'ensemble de ses 56 pays membres.

Mesure n° 5**Garantir la sécurité des données**

18. Les problèmes de sécurité et de confidentialité pourraient devenir des obstacles potentiels au déploiement des STI. La perte de données et le risque d'usurpation d'identité pourraient réduire les performances et les avantages potentiels des STI. Ceux-ci doivent être mis en œuvre dans le cadre de cas de figure viables nécessitant des normes et des règlements cohérents sur la responsabilité et de hauts niveaux de sécurité pour les données

personnelles. La future législation de la CEE sur les STI garantira la protection de la vie privée et la sécurité des données.

Mesure n° 6

Intégrer les travaux sur les STI dans tous les Groupes de travail du Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE

19. Dans le secteur des transports, il convient de renforcer les activités relatives aux systèmes de transport intelligents. La Division des transports sera chargée d'améliorer l'accès à des informations de haute qualité sur les STI disponibles et leur véritable intégration dans les activités des organes intergouvernementaux, par exemple, par le biais de bonnes pratiques. Tous les Groupes de travail du Comité des transports intérieurs (CTI) sont encouragés à inscrire dans leur programme de travail des questions concernant les STI.

20. Tous les Groupes de travail de la CEE devraient continuer:

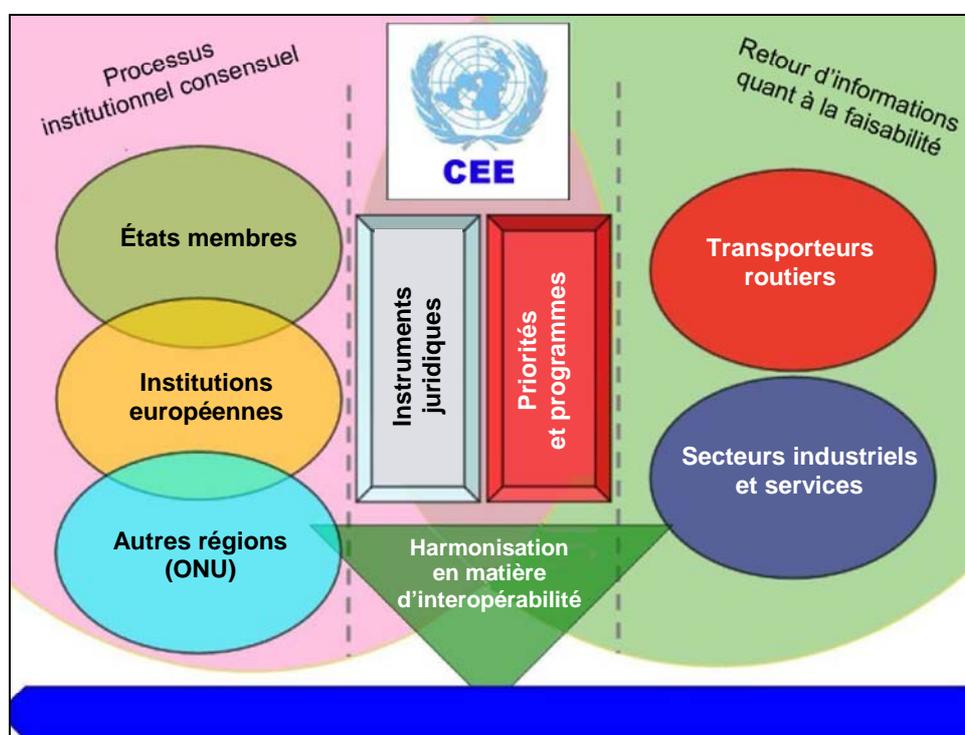
a) De mettre leurs travaux en conformité avec les principes de mobilité durable, parmi lesquels l'offre de services de transport sûrs, efficaces, écologiques et d'un prix abordable;

b) De déterminer la mesure dans laquelle les solutions STI pourraient aider à y parvenir.

21. La figure 2 indique les valeurs fondamentales de la CEE sur lesquelles il est possible de s'appuyer pour promouvoir l'utilisation des STI (pouvoir rassembler, instruments juridiques, activités d'harmonisation, etc.) Elle place également la CEE parmi les principales parties prenantes avec lesquelles une coopération étroite est envisagée pour éviter les doubles emplois et tirer parti des activités et des résultats des différents acteurs, gouvernements, organismes publics, secteurs d'activité et milieux universitaires. En fait, la CEE peut devenir une organisation pivot ou un forum mondial institutionnel pour les STI.

Figure 2

La CEE, Forum mondial institutionnel pour les STI



Mesure n° 7**Promouvoir la communication véhicules-infrastructure**

22. Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) introduit des innovations technologiques destinées aux véhicules par le biais de règlements qui sont applicables à l'échelle mondiale.

23. À titre d'exemple d'innovation fondamentale, les systèmes coopératifs regroupent des dispositifs de transport intelligents reliés à l'infrastructure et au véhicule qui sont actifs et «coopèrent» en vue de la réalisation d'un service commun. Par conséquent, dans les systèmes coopératifs, la communication peut se faire entre véhicules ou entre un véhicule et l'infrastructure.

24. Les technologies qui sous-tendent les systèmes actifs d'aide à la conduite (ADAS) sont un progrès important en matière de sécurité des véhicules et il est essentiel d'optimiser leurs avantages potentiels. En 2002, le WP.29 a créé un groupe informel des STI chargé d'étudier la nécessité d'élaborer un cadre réglementaire concernant les ADAS, que l'on trouve de plus en plus fréquemment sur les véhicules.

25. L'élaboration de dispositions relatives aux ADAS – comme les systèmes d'alerte de franchissement de ligne et les systèmes avancés de freinage d'urgence (AEBS), dont l'action est limitée aux situations d'urgence – devrait susciter des propositions du projet de texte réglementaire appelées à prendre la forme de nouveaux Règlements CEE au titre de l'Accord de 1958. Selon une étude d'impact réalisée par la Commission européenne, les mesures rendues obligatoires par ces systèmes permettent d'éviter quelque 5 000 décès et 35 000 blessures graves par an dans les 27 pays de l'UE.

26. En outre, le Forum mondial a invité le Forum de la sécurité routière de la CEE (Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières – WP.1) et le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) à se consacrer tout particulièrement à la question et à accélérer leurs travaux concernant:

- La sensibilisation aux questions de sécurité et les occasions manquées du fait de l'absence de communication entre les infrastructures;
- Les normes relatives à l'infrastructure visant à promouvoir la communication entre véhicules et la communication entre un véhicule et l'infrastructure (AGR, Convention sur la signalisation routière).

Mesure n° 8**Promouvoir la communication entre véhicules**

27. La communication entre véhicules peut se définir comme l'échange coopératif de données entre véhicules grâce à la technologie sans fil, dans le but d'améliorer la sécurité routière, la mobilité, l'efficacité et d'optimiser l'utilisation de la capacité routière.

28. Les systèmes coopératifs sont conçus pour utiliser les installations de communication les plus récentes afin que les conducteurs aient accès à tous les renseignements relatifs aux routes et à la circulation.

29. Imaginez-vous n'avoir à utiliser qu'un seul appareil à bord de votre véhicule sur lequel vous pourriez brancher votre téléphone portable, iPad ou ordinateur portable, le synchroniser et avoir accès à toutes les informations pertinentes via une seule application. Une étroite coopération entre la CEE, l'Union internationale des télécommunications (UIT) et l'Organisation internationale de normalisation (ISO) est à ce titre essentielle et sera encore élargie s'agissant des fréquences et des normes internationales.

30. L'organe compétent de la CEE que les gouvernements et les acteurs mondiaux solliciteront concernant les systèmes coopératifs dans le domaine des technologies de l'information reste encore à définir.

Mesure n° 9

Répondre à la crise de la sécurité routière

31. La CEE participe activement à la mise en œuvre, aux niveaux régional et mondial, de la Résolution 64/255 de l'Assemblée générale des Nations Unies intitulée «Amélioration de la sécurité routière mondiale» et nourrit des plans ambitieux pour une série d'activités de sécurité routière visant à éduquer, à sensibiliser, à faire agir et à susciter des réponses dynamiques et efficaces à la crise de la sécurité routière. Ces actions seront effectuées principalement – mais pas seulement – par le Forum de la sécurité routière (Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières – WP.1) et le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), y compris la promotion de l'adhésion et, au besoin, la mise en œuvre plus efficace dans le monde entier des instruments juridiques de la CEE.

Mesure n° 10

Régler les problèmes de responsabilité

32. La Convention de 1968 sur la circulation routière dispose que «*Tout conducteur de véhicule doit rester, en toutes circonstances, maître de son véhicule...*». En quoi les solutions offertes par les STI sont-elles liées à la question de la responsabilité? Les dispositifs qui aident le conducteur à conduire en toute sécurité existent déjà. La CEE a joué un rôle décisif dans cette évolution. Certaines de ces technologies (par exemple les systèmes de navigation, les régulateurs de vitesse et les systèmes utilisés pour optimiser le freinage des véhicules) sont déjà largement utilisées et ont contribué à faire baisser le nombre accidents et mieux utiliser le carburant.

33. D'autres systèmes embarqués se trouvent à divers stades de développement et seront incorporés ultérieurement dans les Règlements de la CEE concernant les véhicules. Les dispositifs STI sont eux aussi très utilisés pour la gestion et le contrôle du trafic, par le biais, par exemple, des panneaux à message variable, des radars et caméras, des systèmes électroniques de détection de véhicules et de télépéage, ainsi que pour la géolocalisation et le suivi des véhicules.

34. Le débat critique actuel concerne les dispositifs qui agissent à la place du conducteur, voire qui annulent ses décisions. Si les systèmes d'aide à la conduite contribuent à la mobilité intelligente et efficace, ainsi qu'à la sécurité et à l'efficacité des routes, ils n'en suscitent pas moins un certain nombre de nouvelles interrogations. Par exemple, en cas de défaillance du système ou d'accident, qui est juridiquement responsable? Dans certains pays européens, par exemple, la législation indique clairement que la responsabilité de la conduite continue d'incomber au conducteur.

35. Le WP.1 et le WP.29 coopèrent déjà étroitement sur la question et présenteront une solution dans un proche avenir, en particulier pour ce qui est des systèmes ADAS.

36. Pour régler le problème, un accord se dessine autour du principe général suivant: la conduite assistée par les STI est conforme aux instruments juridiques actuels, même si la plupart des gouvernements ne sont pas prêts à accepter que les STI puissent se substituer au conducteur pour la prise de décisions.

Mesure n° 11**Harmoniser les panneaux à message variable**

37. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a créé un groupe spécial d'experts chargé des panneaux à message variable (PMV). Celui-ci a reçu pour mandat général d'analyser les nouvelles évolutions technologiques permettant d'accroître la sécurité routière et de rédiger des propositions pour les intégrer dans les instruments juridiques pertinents de l'ONU.

38. Le groupe d'experts des panneaux à message variable propose au WP.1 d'envisager de restructurer la Convention de 1968 sur la circulation routière selon les catégories suivantes:

- Les marques routières;
- Les panneaux de signalisation fixes;
- Les afficheurs électroniques.

39. Cette proposition est fondée sur l'idée de *la nécessité d'un changement maîtrisé pour maintenir l'uniformité* des messages d'information routière, quel que soit le domaine de signalisation, particulièrement entre les panneaux de signalisation fixes et les afficheurs électroniques (formes, principes de conception et information présentée). Comme il est apparu clairement dans le cas des panneaux à message variable, eu égard aux différents usages se répandant dans les différentes administrations européennes, encourt le risque aujourd'hui que des entreprises en concurrence, mues par l'intérêt commercial, s'emparent du domaine de la signalisation routière pour faire la promotion de marques (produits plus à la mode, plus esthétiques, etc.).

40. La signalisation électronique concerne, en principe, les dispositifs suivants:

- Les feux de circulation;
- Les panneaux de circulation;
- Les panneaux à message variable.

41. Le but recherché est de parvenir à un consensus sur cette structure de base pour tous les types de panneaux de signalisation de façon à mettre en place une nouvelle plate-forme pour les activités actuelles et futures. À un stade ultérieur, il conviendra d'élaborer un programme de mise en œuvre. Il faudra alors: a) mettre en œuvre une réforme graduelle, et b) examiner les principales questions et les principaux pictogrammes, soumettre des propositions, etc.

Mesure n° 12**Réduire les risques liés au transport des marchandises dangereuses**

42. Le Groupe de travail du transport des marchandises dangereuses (WP.15) continuera d'examiner plus avant la manière dont les applications STI comme la télématique pourraient servir à améliorer la sécurité et la sûreté et à faciliter le transport des marchandises dangereuses, grâce à la normalisation et à l'utilisation de systèmes de surveillance et de suivi associant les expéditeurs, les transporteurs, les services d'intervention d'urgence, les autorités d'exécution et de contrôle et les organes de réglementation.

Mesure n° 13**Procéder à l'intégration avec le transport ferroviaire**

43. L'interopérabilité est essentielle pour l'améliorer l'infrastructure ferroviaire et ainsi, l'efficacité des opérations ferroviaires. Elle permettrait de garantir que ce secteur contribue

au caractère durable des transports, dans un environnement concurrentiel où les règles du jeu seraient équitables pour tous les modes.

44. Les plans directeurs révisés des projets TEM (autoroute transeuropéenne Nord-Sud) et TER (chemin de fer transeuropéen) de la CEE, publiés à l'automne 2011, consacrent un chapitre entier aux STI dans les domaines routier et ferroviaire, résumant l'état actuel de la mise en œuvre, ainsi que leur développement futur attendu. Ils présentent également l'expérience acquise par chacun des pays participants aux projets TEM et TER dans ces domaines. Il est prévu que ces travaux se poursuivent.

Mesure n° 14

Procéder à l'intégration avec les transports par voie navigable

45. Le «Livre blanc de la CEE sur l'efficacité et la viabilité des transports par voie navigable en Europe» fait des systèmes d'informations fluviales l'un des sept domaines stratégiques du développement du transport fluvial. Au titre de sa recommandation n° 3, le Livre blanc appelle les gouvernements, les commissions fluviales de navigation, les organisations internationales et le secteur de la navigation intérieure à «promouvoir l'utilisation du service d'information fluviale et d'autres technologies de l'information et de la communication (TIC)». Il propose que la CEE prenne une série de mesures dans ce domaine, notamment soutenir un dialogue paneuropéen sur la mise en œuvre et le développement plus avant des systèmes RIS et encourager d'autres utilisations des TIC pour faciliter les opérations de transport fluvial et les inspections des bateaux de navigation intérieure. Ce travail sera réalisé par le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3).

Mesure n° 15

Renforcer le rôle des STI en matière d'intégration modale

46. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) et le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) prendront des mesures pour simplifier les règles et les prescriptions applicables aux routes internationales et au transport intermodal, ainsi que les procédures administratives et la documentation pertinentes.

47. L'intégration des différents modes de transport et de leurs systèmes d'information permettra d'inclure les informations électroniques relatives aux opérations de transport routier de marchandises dans les opérations de transport intermodal et les chaînes d'approvisionnement, ce qui facilitera l'intégration et l'automatisation de la logistique et de la sécurité et renforcera ainsi l'efficacité et la sécurité des procédures administratives.

Mesure n° 16

Mettre au point des méthodes d'évaluation des coûts et avantages

48. L'absence de méthode harmonisée pour l'analyse des coûts-avantages des STI freine le déploiement de solutions innovantes qui bénéficieraient au plus grand nombre et peut encourager le recours à d'autres solutions, moins avantageuses et sources de frais supplémentaires pour les clients. Il convient d'obtenir plus d'informations dans ce domaine puisqu'il est communément admis que les analyses coûts-avantages ont une incidence primordiale quant à la planification des transports durables de demain. Ces analyses sont un outil particulièrement intéressant pour les gouvernements et les décideurs politiques. C'est aussi un domaine où la CEE, et en particulier le WP.5, sont également chargés de travailler davantage et de fournir des orientations, en s'appuyant sur les réalisations antérieures et l'assistance technique fournie dans le cadre des méthodologies d'évaluation des investissements. L'aide du Ministère des transports canadien et du Ministère des transports des États-Unis pourrait être précieuse, car l'un et l'autre possèdent des connaissances avancées et de l'expérience dans ce domaine.

Mesure n° 17**Contribuer à l'atténuation des effets des changements climatiques et à l'adaptation à ces effets**

49. Il est primordial que les STI puissent contribuer à la réduction de la pollution et des encombrements. En janvier 2011, la Division des transports de la CEE a lancé un projet, financé par le Compte de l'ONU pour le développement, consacré aux changements climatiques et aux transports. L'objectif visé est de mettre au point et de mettre en œuvre un outil de suivi et d'évaluation des émissions de CO₂ dans le domaine des transports terrestres, afin de faciliter l'atténuation des effets des changements climatiques. L'outil sera disponible gratuitement pour tous les États Membres des Nations Unies. Il constituera un cadre solide pour l'analyse de différents scénarios de transport durable, en proposant des stratégies en matière de politique des transports, parmi lesquelles le développement plus avant des STI. Le projet est conçu pour aider les gouvernements à élaborer des stratégies d'atténuation des effets des changements climatiques.

Mesure n° 18**Entreprendre des travaux d'analyse**

50. Chaque service STI dépend de la disponibilité d'une architecture des technologies de l'information et des communications (TIC) et de systèmes d'exploitation qui constituent le cœur de l'infrastructure des TIC.

51. Le taux de réussite de la mise en œuvre des STI est étroitement lié à la disponibilité de l'infrastructure TIC. La capacité à fournir des services STI n'augmente pas de façon linéaire avec l'augmentation de la technologie disponible, mais pour la plupart des services STI, une masse critique minimale est nécessaire afin d'effectuer un grand nombre de tâches.

52. La CEE devrait multiplier ses travaux de recherche et ses analyses dans ce domaine – en tirant évidemment parti des avantages de la coopération interinstitutions – pour aider les gouvernements et leur fournir des conseils.

Mesure n° 19**Contribuer au renforcement des capacités, à l'éducation et à la sensibilisation, en mettant l'accent notamment sur les pays émergents****Aider les gouvernements**

53. L'objectif principal de la CEE est de promouvoir l'intégration économique. À cette fin, elle fournit des analyses, des orientations et une aide aux gouvernements; elle appuie la réalisation des mandats internationaux de l'ONU dans le domaine économique, en coopération avec d'autres acteurs de la scène mondiale et les principales parties prenantes. Compte tenu de ce mandat, la Division des transports possède l'expérience nécessaire et est prête à aider les gouvernements et les parties prenantes à développer les STI. Cette aide pourrait être fournie dans le cadre d'ateliers de renforcement des capacités et en coopération avec les autres commissions régionales (la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC), la Commission économique pour l'Afrique (CEA) et la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO)).

54. La croissance du transport routier reste importante, en particulier dans les pays émergents. Avec la crise économique et financière, la croissance s'est accompagnée d'une urbanisation rapide qui devrait se poursuivre à l'avenir. L'urbanisation croissante va de pair avec la multiplication des problèmes sociaux tels que l'aggravation des encombrements, l'augmentation de la pollution atmosphérique et l'accroissement du nombre d'accidents de

la route. Toutefois, les zones urbaines ne sont pas les seules à être touchées par cette évolution. La croissance du transport routier dépasse la capacité des infrastructures existantes et il est nécessaire de réformer la gestion moderne des transports. Dans tous ces domaines, les STI offrent des solutions utiles.

55. L'éducation et la sensibilisation sont la clef de l'innovation en matière de transport. Il convient de faire connaître au public ce à quoi ressemblera la mobilité du futur en vue de favoriser cette nouvelle culture, de tenir le public informé de ce qui se passe, de favoriser la compréhension et de remporter l'adhésion et le soutien.

Raccourcis technologiques

56. La CEE pourrait servir de lien pour diffuser des connaissances et des bonnes pratiques et coordonner une action politique mondiale dans le domaine des systèmes de transport intelligents.

57. Les pays en développement peuvent passer bien plus rapidement à une infrastructure reposant sur les STI et à bien moindre coût que les pays développés. La CEE pourrait renforcer le rôle important qu'elle joue aux fins de la promotion de l'intégration des régions enclavées (comme l'Asie centrale), ce qui ouvrirait de nouvelles possibilités d'intégration à un éventail plus large de pays émergents, favoriserait les économies d'échelle et encouragerait la coopération et l'échange d'informations.

Mesure n° 20

Organiser la Table ronde annuelle de l'ONU sur les systèmes de transport intelligents

58. Sous l'égide de la CEE, tous les pays auront la possibilité de dialoguer et de tisser des liens de coopération sur les questions relatives aux STI dans le cadre des débats qui seront organisés chaque année sous la forme de tables rondes.

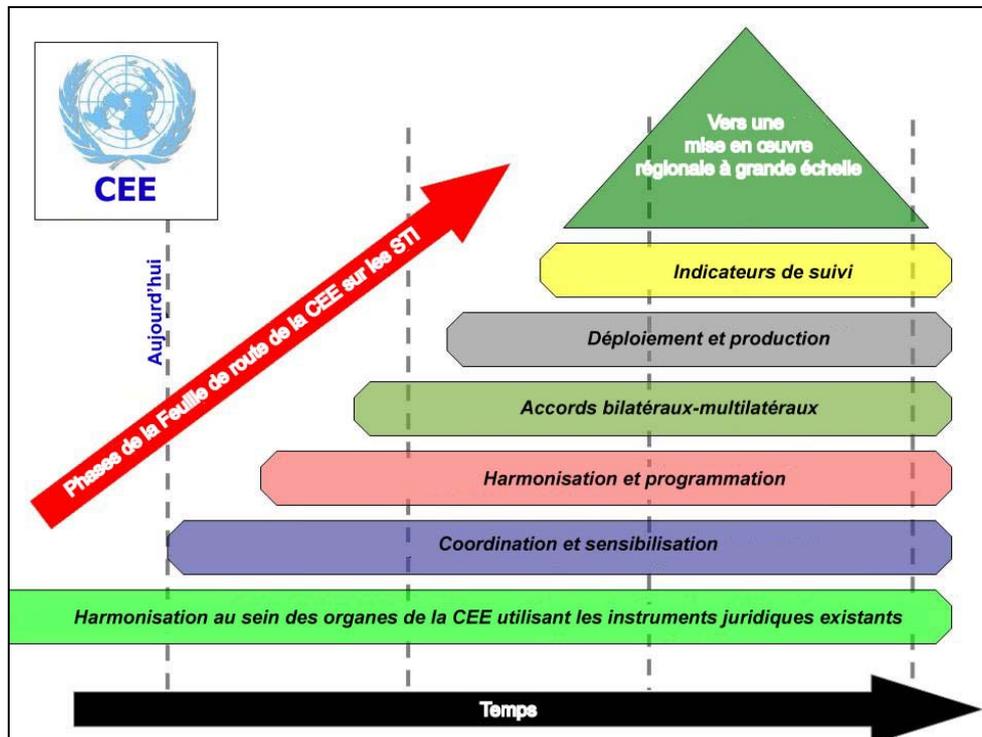
59. Les conclusions de ces tables rondes pourraient servir à orienter les travaux des organes pertinents de la CEE, au sein desquels les gouvernements et d'autres intervenants et acteurs clefs sur la scène mondiale, y compris le monde des affaires, pourraient lancer des initiatives.

60. La Division des transports de la CEE offrira un lieu d'échange de vues, fournira des données analytiques, des conseils stratégiques et une assistance aux gouvernements, et veillera à la réalisation du mandat international de l'ONU dans ce domaine des transports.

Comment la feuille de route et les mesures qui y sont préconisées seront-elles mises en œuvre?

61. Les mesures envisagées peuvent être regroupées comme suit: i) celles à caractère général (trouver un commun accord sur la définition, par exemple) qui portent sur un large éventail de domaines d'activité et concernent diverses institutions pertinentes (renforcer la coopération internationale, par exemple); ii) celles qui s'inscrivent, plus ou moins directement, dans la continuité des activités entreprises au sein des groupes de travail et du secrétariat de la CEE (la communication entre véhicules, par exemple) et, en tant que telles, elles peuvent prendre la forme de modifications d'instruments juridiques ou de directives ou recommandations à l'intention des gouvernements; iii) celles qui facilitent la réflexion commune par des travaux analytiques thématiques destinés à faire avancer la prise de décisions; iv) et enfin celles qui favorisent l'échange de connaissances et le renforcement des capacités. La table ronde annuelle sur les STI sera consacrée au thème particulier le plus important de l'année afin que ses conclusions aident à trouver une solution mutuellement acceptable.

Figure 3
Phases de la Feuille de route de la CEE sur les STI



62. Comme l'illustre la figure 3, les mesures déjà prises visent à créer plus d'harmonisation au sein des organes de la CEE utilisant les instruments juridiques existants. Celles-ci seront non seulement poursuivies, mais elles seront étendues à tous les sujets pertinents et à l'ensemble des groupes de travail. Aux fins d'une meilleure utilisation des ressources, des efforts seront fournis pour renforcer la coordination intergouvernementale et interinstitutionnelle. À mesure que certaines de ces mesures porteront leurs fruits, l'harmonisation ira en augmentant et les programmes de travail du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires, des groupes de travail, ainsi que des comités chargés d'administrer les différents instruments juridiques seront vraisemblablement de plus en plus nombreux à promouvoir l'utilisation des STI et/ou préciser des activités à cette fin. À terme, il est très probable qu'il faille modifier des conventions, accords et autres instruments juridiques multilatéraux en matière de transport. Aujourd'hui, il est prématuré d'envisager qu'un instrument juridique de l'ONU puisse être consacré aux STI, mais on ne peut pas l'exclure non plus. Pour ce qui est de la mise en œuvre des mesures préconisées, il importe de veiller à ce que les résultats soient connus des gouvernements et de toutes les autres parties prenantes. Enfin, la mise en œuvre et ses incidences feront l'objet d'un contrôle régulier et le secrétariat rendra compte à ses organes directeurs, en premier lieu le Comité des transports intérieurs. Toujours aux fins de la mise en œuvre, des indicateurs de suivi seront élaborés et adoptés, selon l'accueil qui sera réservé à la présente feuille de route.