



Conseil économique et social

Distr. générale
15 décembre 2015
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Soixante-dix-huitième session

Genève, 23-26 février 2016

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

Projet de rapport annuel sur les activités menées par les organes subsidiaires du Comité en 2015

Défis en 2016 et par la suite

Note du secrétariat

Outre le rapport annuel sur les activités de la CEE dans le domaine des transports, le secrétariat a établi une liste des principaux défis qui peuvent être transformés en chances à saisir. Il s'agit d'un travail quasi définitif, dans la mesure où il est élaboré juste avant la fin de l'année. Le rapport complet correspondant, illustré par des photographies, sera soumis en tant que document informel à la session annuelle.

Le Comité est invité à examiner les meilleurs moyens d'apporter son soutien aux efforts déployés pour relever les défis exposés dans le présent document.

I. Préparatifs du soixante-dixième anniversaire du Comité

1. L'année 2016 sera consacrée aux préparatifs du soixante-dixième anniversaire du Comité. Cet événement constituera une occasion unique pour les États membres du Comité des transports intérieurs (CTI) et pour les Parties contractantes aux 58 instruments juridiques de l'ONU relatifs aux transports intérieurs placés sous l'égide du CTI et de la Division des transports durables de la CEE de tirer les enseignements de sept décennies d'existence du Comité afin de déterminer les orientations futures de cet organe dans un monde en mutation rapide, ce qui ne sera pas chose facile.

II. Objectifs de développement durable

2. L'un des principaux défis et l'une des principales chances à saisir pour le Comité en 2016 et par la suite consisteront à déterminer le rôle qu'il jouera et les domaines dans lesquels il contribuera à la mise en œuvre des objectifs en matière de transport



du Programme de développement durable à l'horizon 2030. À cet égard, il sera fondamental de définir le rôle futur du CTI et de ses groupes de travail. Par exemple, le rôle du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) aura peut-être besoin d'être revu dans la mesure où il se rapporte à la mise au point des méthodes et de la terminologie voulues pour l'harmonisation des statistiques des transports ainsi que pour la collecte et la diffusion des données.

III. Changements climatiques

3. Le Comité devra également déterminer le rôle qu'il pourra et qu'il voudra jouer dans le suivi de l'application des mesures adoptées lors du Sommet sur les changements climatiques. La part des émissions de CO₂ du secteur des transports imputable aux transports intérieurs étant extrêmement élevée, le Comité, qui a la possibilité de réduire davantage les émissions de CO₂, soit en agissant directement sur l'efficacité énergétique des véhicules, soit en favorisant un transfert modal qui appuie l'atténuation des effets des changements climatiques, est investi de responsabilités accrues. S'agissant de l'adaptation aux changements climatiques, les travaux novateurs entrepris sous les auspices du CTI devraient être intensifiés, afin d'apporter une réelle valeur ajoutée.

IV. Débats d'orientation, renforcement des capacités et assistance technique

4. En ce qui concerne les débats d'orientation, le renforcement des capacités et l'assistance technique, la mise en œuvre rapide des projets en cours et l'obtention de résultats durables seront la tâche principale du Comité et le principal défi auquel il sera confronté, notamment en raison du fait que les projets sont financés par des fonds extrabudgétaires.

V. Sécurité routière et transports routiers

5. Une évaluation préliminaire de la mise en œuvre de la Convention sur la signalisation routière de 1968 doit être réalisée en 2016 par le Groupe d'experts de la signalisation routière du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1).

6. Le WP.1 poursuivra ses travaux sur la question de l'automatisation plus poussée des véhicules, qui réduit le rôle du conducteur, et examinera les possibilités de travailler en plus étroite collaboration avec le WP.29 sur les questions relatives aux facteurs humains (notamment sur l'interaction entre l'homme et la machine).

7. Le Groupe d'experts de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) du Groupe de travail des transports routiers (SC.1) s'est réuni tout au long de l'année 2015 sans pouvoir parvenir à un accord sur les amendements à apporter à l'AETR. La démonstration par les Parties contractantes de la volonté politique d'arriver à un compromis pourrait faciliter un consensus.

8. Des progrès dans l'élaboration de l'Accord multilatéral sur le transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (projet OmniBUS) sont attendus en 2016, à condition que les États membres engagent des négociations.

VI. Transports par voie navigable

9. Dans le domaine des transports par voie navigable, c'est l'application des Recommandations du Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe qui reste le principal défi, notamment s'agissant du renforcement du cadre institutionnel à l'échelle paneuropéenne et de la recherche de la meilleure structure institutionnelle pour les transports par voie navigable, en collaboration avec les États membres et d'autres parties prenantes. À cet égard, une nouvelle stratégie pour le Groupe de travail des transports par voie navigable est examinée à l'heure actuelle afin d'actualiser le mandat de celui-ci.

10. Lancer l'organisation de la Conférence internationale sur les transports par voie navigable, qui se tiendra en 2016 ou 2017.

VII. Facilitation du passage des frontières

11. Dans le domaine de la facilitation du passage des frontières, la Division des transports durables favorisera la participation des pays sans littoral aux réunions et initiatives les concernant. Les pays en développement sans littoral sont les principaux bénéficiaires potentiels des aménagements prévus par les instruments juridiques de l'ONU sur la facilitation du passage des frontières. Cependant, les représentants de ces pays sont souvent dans l'impossibilité de participer aux réunions de la CEE à Genève, pour des raisons financières. La mise en place d'un fonds d'affectation spéciale avec l'aide du secteur privé ou l'organisation de certaines des réunions officielles sur place plutôt qu'à Genève pourraient résoudre ce problème.

12. Dans le souci de faire connaître aux États membres les outils existants pour les aider à faciliter un franchissement des frontières efficace, une brochure intitulée « Spectrum of Border Crossing Facilitation Activities » (Panoplie des activités en matière de facilitation du passage des frontières) (en anglais seulement) est parue en 2015 et sera publiée en 2016 en version papier.

13. De plus, une nouvelle convention visant à faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée est en cours d'élaboration, pour remplacer la Convention de 1952, qui est dépassée. Une première version a été soumise fin 2015 au WP.30 et au SC.2 pour examen.

14. Des modifications à la Convention sur l'harmonisation, notamment une nouvelle annexe 10 sur les ports maritimes, seront examinées et éventuellement adoptées en 2016.

15. Comme toujours, l'accent sera mis sur les moyens de veiller au bon fonctionnement de la Convention TIR dans toutes les Parties contractantes.

VIII. Harmonisation des Règlements concernant les véhicules

16. Les Parties contractantes devraient parvenir à un consensus sur le projet d'amendement à l'Accord de 1958 concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions lors du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules, en mars 2016.

17. Cet amendement constituera la base de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule, qui nécessitera l'élaboration d'un nouveau Règlement de

l'ONU ainsi que l'établissement d'une base de données internationale sur les homologations de type (DETA) à la CEE.

18. Un examen en vue d'une approche plus stratégique de la mise au point de futurs Règlements techniques mondiaux au titre de l'Accord de 1998 concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roue a débuté en 2015, dans le cadre du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules, sous l'égide et le parrainage des trois Parties contractantes que sont les États-Unis, le Japon et l'Union européenne.

19. Le cadre réglementaire existant rend déjà compte de l'évolution technologique récente vers des véhicules automatiques ou autonomes et doit continuer à le faire dans les années qui viennent.

20. La question de l'inclusion des voitures particulières et des fourgonnettes ainsi que de la poursuite du renforcement du système des contrôles techniques périodiques régi par l'Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles est actuellement examinée par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules, ce qui se traduira par l'adoption de nouvelles Règles de l'ONU jusqu'en 2018.

IX. Systèmes de transport intelligents (STI)

21. L'application du Plan d'action de la CEE sur les STI exige un travail coordonné dans le cadre d'une approche globale des questions techniques au niveau des organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs et des grandes orientations au niveau du Comité.

X. Transport des marchandises dangereuses et classification et étiquetage des produits chimiques

22. Des projets d'amendements à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) ont été élaborés en 2015, mais la version définitive de la plupart des amendements examinés devrait être établie en janvier 2016.

23. Tous ces projets d'amendements devraient être soumis aux Parties contractantes à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), à l'ADN et au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), selon qu'il convient, pour acceptation en 2016 et entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

XI. Transport de denrées périssables

24. Un nouvel examen des modifications pouvant être apportées aux procédures de décision et de vote (règle de l'unanimité énoncée au paragraphe 4 de l'article 18) fait partie des tâches auxquelles doit s'atteler le WP.11.