



---

## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

#### Soixante-dix-septième session

Genève, 24-26 février 2015

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

**Projet de rapport annuel sur les activités menées  
par les organes subsidiaires du Comité en 2014**

## **Défis que le Comité des transports intérieurs et ses organes subsidiaires sont appelés à relever en 2015\***

### **Note du secrétariat**

#### *Résumé*

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.

Le Comité est invité à examiner les meilleurs moyens d'apporter son soutien.

---

\* Le présent document a été soumis tardivement pour des raisons techniques.



## **I. Activités d'analyse, débats d'orientation, renforcement des capacités et assistance technique**

1. Renforcer la fiabilité de l'accès aux ressources extrabudgétaires allouées aux activités analytiques, aux débats d'orientation, au renforcement des capacités et à l'assistance technique au moment de la demande peut renforcer considérablement la capacité de réaction du secrétariat.
2. Afin de satisfaire la demande croissante de renforcement des capacités en vue d'aider les pays non membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) à adhérer aux instruments juridiques de l'ONU relatifs aux transports, des dispositifs spéciaux pourraient être justifiés.
3. Les professionnels des transports sont souvent mal informés concernant l'existence et la finalité desdits instruments juridiques relatifs aux transports intérieurs, leur importance en matière de transports durables et les efforts et le rôle du Comité des transports intérieurs (CTI) et de ses organes subsidiaires dans l'actualisation, la mise en œuvre et le suivi de ces instruments. Il importe de sensibiliser aux outils juridiques disponibles et de continuer à forger des partenariats avec les milieux universitaires, les entreprises et les organisations non gouvernementales.
4. Les manières dont le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) pourrait servir de «cellule de réflexion» du Comité doivent être étudiées.
5. Les projets phares visant à promouvoir les débats d'orientation et les manifestations consacrées au renforcement des capacités justifient une attention particulière. Parmi ceux-ci figurent les projets financés par le Compte de l'ONU pour le développement, l'outil ForFITS, l'élaboration de SafeFITS et d'un nouveau module ForFITS pour les engins mobiles non routiers, ainsi que la conférence annuelle sur les systèmes de transport intelligents (STI). Il est également très important de continuer à mettre au point et d'achever l'Indicateur de développement des transports en tant que moyen permettant d'évaluer la performance des systèmes de transport nationaux.

## **II. Projets TEM, TER et LTEA**

6. Les questions administratives relatives aux projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER) nécessitent des solutions urgentes.
7. Il est nécessaire d'assurer un flux constant de résultats tangibles pour les projets TEM, TER et LTEA (liaisons de transport Europe-Asie).

## **III. Sécurité routière**

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

## **IV. Transports routiers**

9. 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 pour sa neuvième et dernière session en octobre 2014 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.

10. 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 2015, à condition que les États membres engagent des négociations.

## V. **Élaboration et harmonisation des Règlements concernant les véhicules**

11. L'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles du 13 novembre 1997 est un instrument juridique important visant à favoriser l'amélioration de la sécurité routière et la protection de l'environnement. Toutefois, il compte seulement 12 Parties contractantes. En 2015, **le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29)** prévoit d'actualiser les deux Règles de l'ONU relatives au contrôle technique périodique des véhicules à roues en ce qui concerne la protection de l'environnement et la sécurité et la reconnaissance réciproque des résultats de ce contrôle. Néanmoins, de gros efforts seront également nécessaires pour que l'Accord soit mis en œuvre par un nombre croissant de pays.

12. L'amendement de l'Accord de 1958, y compris l'élaboration d'une procédure pour l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) pour les automobiles et leurs remorques, est en cours d'examen.

13. D'ici à fin 2016, une base de données électronique pour l'échange de renseignements sur les homologations de type (DETA) devrait avoir été établie. Toutefois, un grand nombre de questions administratives doivent encore être clarifiées.

## VI. **Transports ferroviaires**

14. Des progrès notables ont été accomplis dans l'élaboration d'un droit unifié du transport ferroviaire. En 2015, il est prévu d'ajuster dans le détail et de finaliser le projet d'instrument juridique, puis de le préparer à la signature.

15. Il est prévu également de créer un observatoire international de la sûreté des chemins de fer qui accueillera – dans un environnement électronique d'accès restreint et intuitif – outils, meilleures pratiques, projets et initiatives sur la sûreté ferroviaire mis au point, gérés et exploités par diverses parties prenantes gouvernementales et non gouvernementales.

16. Il est prévu en outre d'élaborer un plan directeur pour les trains à grande vitesse dans la région de la CEE qui donnera aux gouvernements la possibilité de déterminer les axes prioritaires sur lesquels ils pourraient créer des lignes à grande vitesse et de les évaluer sur la base d'une analyse coûts-avantages.

## VII. **Voies navigables intérieures**

17. Dans le cadre de la surveillance de la mise en œuvre de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) élaborera des plans d'action en vue d'éliminer certains goulots d'étranglement et d'achever les liaisons manquantes sur certaines voies

navigables E traversant le territoire de plus d'un État partie à l'AGN. Il formulera également des propositions visant à aménager des itinéraires fluviomaritimes déterminés dans le contexte de l'Accord.

18. Sur la base de la cinquième édition révisée du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) – adoptée par le SC.3 à sa cinquante-huitième session et dont la publication est prévue en 2015 – le Groupe de travail aidera les gouvernements et les commissions fluviales à mettre en évidence et à réduire, si possible, les différences entre les règles du CEVNI et les législations nationales ou régionales.

19. Les travaux sur la reconnaissance mutuelle des certificats de conducteur de bateau et l'harmonisation des exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure devraient connaître des progrès notables.

20. La mise à jour des textes et des annexes techniques des Résolutions suivantes devrait également être achevée au cours de l'année à venir:

- N° 48 – Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur);
- N° 57 – Directives et recommandations pour les services d'information fluviale (RIS);
- N° 60 – Normes internationales relatives à la batellerie et aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure;
- N° 63 – Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables.

## **VIII. Marchandises dangereuses**

21. Au cours de l'année prochaine, le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) examinera les propositions d'amendements ayant trait expressément à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et portant sur des questions administratives et techniques concernant sa mise en œuvre et l'application, à l'échelle nationale et internationale, de ses annexes, afin d'assurer la mise à jour nécessaire de la législation et la mise en place d'un système uniforme, harmonisé et cohérent pour réglementer le transport national et international des marchandises dangereuses par la route. Il est prévu d'adopter une série de projets d'amendements aux annexes A et B de l'ADR avant la fin 2015, pour une entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2017.

22. Le WP.15 et l'AC.2 continueront à examiner ensemble les propositions d'amendements ayant trait expressément au Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN). L'harmonisation des prescriptions de l'ADR, de l'ADN et du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) fera également l'objet de travaux, l'adoption des projets d'amendements à l'ADR, au RID et à l'ADN étant prévue avant fin 2015 pour une entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2017.

## **IX. Problèmes douaniers intéressant les transports**

23. Depuis le début de la crise relative à l'application du régime TIR dans la Fédération de Russie (juillet 2013), le secrétariat a consacré une grande partie de son temps à faciliter le dialogue en ayant pour but principal de veiller à ce que le fonctionnement continu du régime TIR soit rétabli. La résolution de cette crise semble dépendre principalement de la

sélection et de l'autorisation d'une nouvelle association garante dans la Fédération de Russie, ce qui devrait être effectué par les autorités russes compétentes début 2015. Une série de propositions d'amendements soumises par la Fédération de Russie en octobre 2014 doit être examinée par les Parties contractantes en détail en février 2015.

24. Avec le lancement cette année du projet pilote eTIR de la CEE et de l'Union internationale des transports routiers (IRU) visant à expérimenter la procédure TIR la plus rapide et la moins coûteuse entre deux pays pilotes, à savoir la République de Turquie et la République islamique d'Iran, la mise en œuvre du système eTIR intégral a franchi un nouveau cap. Le mandat du projet sera signé par les deux pays en 2015, ainsi que par les secrétariats de la CEE et de l'IRU. Un autre mémorandum d'accord garantissant la fourniture à la CEE d'un soutien financier supplémentaire pour couvrir les coûts additionnels du projet sera également signé par les deux secrétariats. En outre, en 2015, un nouveau groupe d'experts sera établi avec un mandat de deux ans pour concevoir le cadre juridique du système eTIR.

25. Au titre de la huitième tranche de projets financés par le Compte de l'ONU pour le développement (2012-2013), une initiative mondiale étroitement liée au système eTIR est en cours de mise en œuvre dans le but de renforcer les capacités des pays en développement et des pays en transition à faciliter le franchissement légal des frontières au moyen d'un échange accru d'informations électroniques sécurisées entre administrations douanières et de l'utilisation accrue de messages électroniques répondant aux normes internationales. La première réunion interrégionale du groupe d'experts consacrée à ce projet a eu lieu à Genève en décembre 2014, des progrès étant prévus en 2015 concernant l'évaluation des facteurs juridiques et techniques qui empêchent un échange plus large d'informations sur le transit entre administrations douanières. Des activités ciblées de renforcement des capacités et d'assistance technique sont également envisagées pour 2015.

## **X. Transport des denrées périssables**

26. Le CTI continuera à veiller à ce que les règlements et les normes concernant le transport international de denrées périssables dans le cadre de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) soient actualisés pour suivre les évolutions technologiques et écologiques. Pour continuer à préserver la qualité des produits que nous consommons quotidiennement. Il est de la plus haute importance de garantir que les normes de sécurité et de qualité soient actualisées.

27. D'ici à fin 2016, il est prévu que les amendements aux annexes de l'ATP seront entrés en vigueur après avoir été examinés par le CTI. Le Manuel ATP sera également actualisé régulièrement au cours des années à venir en vue de faciliter l'interprétation, l'harmonisation et l'application de l'ATP.

## **XI. Statistiques des transports**

28. L'établissement et la mise à jour d'une base de données destinée à la collection annuelle de statistiques sur les transports intérieurs, notamment les données sur la sécurité routière des États membres de la CEE, seront toujours importants en 2015. Les statistiques privilégiées seront celles sur le trafic routier (véhicule-km), le transport de marchandises dangereuses, le transport entre ports maritimes et ports de navigation intérieure (liaisons avec l'arrière-pays) et le transport ferroviaire à grande vitesse. Cette base de données sera particulièrement utile pour garantir la disponibilité accrue de statistiques sur les transports

fiables, actualisées et comparables, concernant notamment les pays les moins avancés de la région.

29. Parmi les recueils dont la publication est prévue dans les années à venir figurent les Statistiques des transports pour l'Europe et l'Amérique du Nord, les Statistiques des accidents de la route en Europe et Amérique du Nord et le Manuel des statistiques des transports.

30. Dans le même temps, les travaux se poursuivent sur l'harmonisation de la méthodologie employée pour les données sur la sécurité routière, de sorte que celles-ci soient toujours plus représentatives et qu'entre pays et organisations les définitions utilisées pour désigner les «tués», les «blessés» et les «blessés graves» soient de plus en plus comparables. L'harmonisation améliorée des méthodes utilisées pour les données concernant les accidents dus à une conduite sous l'emprise de drogues et d'alcool et la meilleure qualité des données par type de collision devraient encore renforcer la capacité du CTI à sensibiliser, à promouvoir le dialogue sur les questions relatives aux transports et à forger une coopération et une collaboration futures sur certaines des questions les plus importantes à l'échelle mondiale.

## **XII. Programme de développement durable pour l'après-2015**

31. Il est prévu de prendre en compte les aspects principaux du transport durable dans le nouveau cadre de développement durable pour l'après-2015. Les objectifs de développement durable proposés dans ce cadre permettent de placer les défis du secteur des transports et de la mobilité au premier rang des préoccupations mondiales en matière de politiques et de développement, de façon à faciliter la recherche et la mise en œuvre de solutions favorisant un développement sûr, écologique et efficace du secteur dans son ensemble.