



# Conseil économique et social

Distr. générale  
26 janvier 2011  
Français  
Original: anglais

---

## Commission économique pour l'Europe

### Soixante-quatrième session

Genève, 29-31 mars 2011

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

### Nouvelles orientations et initiatives

dans le programme de travail de la CEE

## Sécurité routière mondiale et transport par voie navigable

### Note du secrétariat\*

## I. Mandat

1. À sa trente-neuvième réunion, le 16 décembre 2010, le Comité exécutif de la Commission économique pour l'Europe (CEE) a adopté l'ordre du jour provisoire de la soixante-quatrième session de la Commission. En vertu du Règlement intérieur de la Commission, des documents de base doivent être établis sur les questions de l'ordre du jour provisoire, selon qu'il convient. Le présent document a trait au point 4 de l'ordre du jour de la soixante-quatrième session de la Commission.

## II. Introduction

2. Les transports figurent à l'ordre du jour de la Commission économique pour l'Europe depuis plus de soixante ans.

3. Au cours de la prochaine période biennale, le secteur des transports des États membres de la Commission continuera de contribuer activement à:

- a) Surmonter la crise économique;
- b) Accélérer l'intégration économique régionale, en la renforçant;
- c) Faire progresser le développement durable sous tous ses aspects, qu'ils soient économiques, sociaux ou environnementaux.

---

\* Le présent document a été soumis après la date limite fixée pour la documentation officielle, en raison de difficultés de traitement.

4. Pour ce faire, il faut néanmoins poursuivre les grandes réformes du secteur des transports, qui renforcent son efficacité, sa compétitivité et sa viabilité, et mettre à profit, plus rapidement que jamais, les innovations technologiques (systèmes de transport intelligents, autres types de carburants, etc.). Ces défis doivent être relevés aussi bien par les pays que par le secrétariat de la Commission.

5. En outre, une question à caractère institutionnel se pose au secrétariat de la Commission chargé des transports: le nombre des Parties aux instruments juridiques élaborés dans le cadre de la Commission s'élargit à l'échelle mondiale. Cette tendance sert les intérêts des États Membres de l'ONU, avant tout parce que, dans de nombreux domaines du secteur des transports, les règles harmonisées à l'échelle mondiale assurent des conditions égales de concurrence pour le commerce des véhicules de transport (soit un paramètre essentiel pour l'industrie automobile), peuvent accélérer la mise en œuvre de solutions garantissant la sécurité et le respect de l'environnement, et peuvent assurer la mobilité des personnes et des biens en toute sécurité et de manière non polluante. Grâce à tous ces développements, la CEE joue déjà, de fait, un rôle de premier plan dans la facilitation de la coopération internationale dans le domaine des modes de transport intérieur, à l'image de celui joué par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dans le domaine de l'aviation civile et par l'Organisation maritime internationale dans celui des transports maritimes. Mais les conditions permettant d'être au service des Parties contractantes ne sont pas adaptées à cette demande mondiale.

6. Le présent rapport porte sur deux domaines dans lesquels la CEE a imprimé de nouvelles orientations aux travaux entrepris en matière de transport: en premier lieu, la sécurité routière, ses incidences à l'échelle mondiale et les nouvelles orientations évoquées principalement dans la résolution 64/255 de l'Assemblée générale; en second lieu, les transports par voie navigable, domaine dans lequel des mesures précises doivent être prises en raison de l'intégration accrue des systèmes de transport à l'échelle paneuropéenne. Dans la seconde partie, il est fait état, dans ses grandes lignes, du Livre blanc de la CEE sur les transports par voie navigable, qui devrait être approuvé par le Comité des transports intérieurs à sa session de 2011.

7. Il convient de souligner qu'au cours de sa septième décennie d'activités dans le domaine des transports, et en particulier ces prochaines années, la CEE étudiera de nombreuses autres orientations nouvelles, en sus des deux domaines traités ici. À sa session de 2010, le Comité des transports intérieurs a examiné plusieurs domaines de manière approfondie et a décidé de donner son appui aux groupes de travail qui entreprendront ces nouveaux travaux. Ainsi, des débats sur certaines des questions suivantes sont prévus lors de la session de 2011: promotion de l'investissement dans les infrastructures de transport grâce à une planification multinationale harmonisée – cas de l'autoroute transeuropéenne, du chemin de fer transeuropéen et des liaisons de transport Europe-Asie; harmonisation à l'échelle paneuropéenne et transeuropéenne des règles générales et conditions applicables au transport des marchandises par voie ferrée, en particulier en vue de faciliter le transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie, le passage des frontières grâce à la modernisation du régime TIR et l'application élargie de la «Convention sur l'harmonisation» des contrôles aux frontières; atténuation des effets des changements climatiques dans le secteur des transports intérieurs – projet mondial, financé par le Compte de l'ONU pour le développement et supervisé par la CEE relatif aux futurs systèmes de transport intérieur, etc.

### III. La sécurité routière: un problème européen et mondial

8. Les traumatismes dus aux accidents de la circulation routière constituent un défi de taille tant d'un point de vue social et économique qu'en matière de santé publique. La sécurité routière est l'un des enjeux du développement durable.

9. Toutefois, les risques liés à la circulation routière sont connus et peuvent être évités: excès de vitesse, conduite sous l'emprise de l'alcool, défaut d'utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants, défaut de port du casque, défaut d'attention au volant, non-respect des piétons et des cyclistes, etc. Les infrastructures routières mal conçues et mal entretenues et la présence sur les routes de véhicules vétustes et en mauvaises conditions sont des sources supplémentaires d'accidents de la circulation routière.

10. La création, en 1950, d'un Groupe de travail spécial sur la prévention des accidents de la circulation routière, a fait de la CEE le premier organe du système des Nations Unies à promouvoir des activités ayant trait à la sécurité routière. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a, quant à lui, été créé en 1988. De nature intergouvernementale, ce groupe de la CEE est le seul organe permanent du système des Nations Unies dont l'objectif essentiel est de renforcer la sécurité routière.

11. Le WP.1 a pour principale fonction d'élaborer les instruments juridiques de l'ONU ayant trait à la sécurité routière et d'en assumer la garde. La Convention sur la circulation routière et la Convention sur la signalisation routière de 1968, ainsi que d'autres instruments juridiques de la CEE portant sur les principaux facteurs d'accidents de la circulation, à savoir le comportement des usagers de la route, les véhicules et les infrastructures, sont pour beaucoup dans le renforcement de la sécurité routière. Dans le monde entier, de nombreux pays sont devenus parties à ces accords, ainsi qu'aux Conventions de 1949<sup>1</sup>, et bénéficient de leur application. En outre, la mise à jour de ces conventions internationales sur la sécurité routière est essentiellement due à ces Parties contractantes. La CEE appuie également la définition et la promotion des meilleures pratiques en matière de sécurité routière (voir la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1), publiée récemment, et la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2), qui peuvent être consultées à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/welcome.html>), met sur pied des programmes d'assistance technique dans le domaine de la sécurité routière et organise des activités de sensibilisation.

12. La CEE axe ses travaux sur le renforcement de la sécurité routière grâce à l'élaboration et à la mise à jour intégrées d'instruments juridiques. Elle a donc chargé plusieurs groupes de travail d'examiner les aspects de leurs activités ayant trait à la sécurité. Ces instruments visent des règles de circulation harmonisées à l'échelle internationale, ainsi que des règlements applicables à la construction des véhicules et aux inspections techniques, aux normes relatives aux infrastructures routières, au temps de travail des chauffeurs professionnels, au transport des marchandises dangereuses, ainsi qu'aux statistiques relatives à la sécurité routière. Ces règlements ont permis à de nombreux pays d'élaborer et d'appliquer des règles et des mesures relatives à la circulation routière, de produire des véhicules routiers plus sûrs et plus propres, de diminuer le risque d'accidents liés à des marchandises et matières dangereuses et d'assurer que seuls des véhicules sûrs et bien entretenus et des chauffeurs compétents sont autorisés à circuler. Grâce aux accords relatifs aux infrastructures de transport élaborés sous les auspices de la CEE, l'Europe dispose de réseaux de transport routier paneuropéens cohérents et sûrs, où les conditions de conduite, à catégorie de route égale, sont quasiment identiques.

---

<sup>1</sup> Convention sur la circulation routière et Convention sur la signalisation routière de 1949.

13. En septembre 2010, le soixantième anniversaire des activités de la CEE ayant trait à la sécurité routière a coïncidé avec la soixantième session du WP.1. Il a été célébré à l'occasion de la réunion conjointe du WP.1 et du SC.1<sup>2</sup> – deux groupes de travail qui, en élaborant des instruments juridiques et en définissant les meilleures pratiques, ont, fait non négligeable, renforcé la sécurité routière et amélioré les opérations de transport routier dans le monde. Cette réunion conjointe ayant permis de recenser des domaines d'intérêts communs, il reste à espérer que cette nouvelle coopération portera ses fruits.

14. Alors que la CEE et ses membres étudient la question du renforcement de la sécurité routière depuis soixante ans, plusieurs pays participants ont récemment initié une restructuration du WP.1, à la suite de laquelle celui-ci s'intitule désormais «Forum de la sécurité routière» et a adopté un nouveau mandat, ajoutant aux activités traditionnelles de réglementation des concertations sur les mesures à prendre.

15. Les autres commissions régionales de l'ONU s'intéressent à la sécurité routière à des degrés différents. Les pays de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) sont allés jusqu'à conclure un accord sur des cibles et objectifs communs dans ce domaine.

16. D'autres organisations internationales se sont également intéressées à la question. Tout d'abord, la Banque mondiale et d'autres banques de développement ont intégré des éléments ayant trait à la sécurité routière dans leurs projets d'investissement. Il convient également de mentionner l'Union internationale des transports routiers (IRU), qui a joué un rôle central dans l'introduction de mesures relatives à la sécurité routière dans le secteur privé.

17. Au début des années 90, la croissance exceptionnellement rapide des véhicules à moteur s'est traduite par une détérioration importante de la sécurité routière. Depuis lors, de nouveaux intervenants, qui aident les pays à faire face à la crise de la sécurité routière, sont apparus (Partenariat mondial pour la sécurité routière, etc.).

18. Afin de faciliter la coopération entre ce nombre croissant de bailleurs de fonds et d'organisations internationales, l'Assemblée générale a adopté, en avril 2004, la résolution 58/289, dans laquelle elle invite l'Organisation mondiale de la santé, agissant en étroite collaboration avec les commissions régionales des Nations Unies, à assurer la coordination pour les questions de sécurité routière au sein du système des Nations Unies.

19. En 2009, faisant montre de responsabilité politique en s'appropriant la question de la lutte contre la crise de la sécurité routière, la Fédération de Russie a organisé la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière. La déclaration ministérielle approuvée lors de la Conférence a été présentée à l'Assemblée générale en mars 2010.

#### **A. Résolution 64/255 de l'Assemblée générale**

20. Le 2 mars 2010, l'Assemblée générale a adopté à l'unanimité une résolution visant à renforcer les mesures prises par la communauté internationale en vue de réduire le nombre de décès et de traumatismes dus aux accidents de la circulation routière dans le monde. Dans cette résolution, l'Assemblée générale proclame la décennie 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière, en vue de réduire le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la circulation routière dans le monde en multipliant les activités menées aux niveaux national, régional et mondial. Elle salue le travail des commissions régionales des Nations Unies, qui ont multiplié les activités ayant trait à la sécurité routière et accueille favorablement les conclusions et recommandations issues du projet «Améliorer la sécurité

---

<sup>2</sup> Groupe de travail des transports routiers.

routière: fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction du nombre de victimes des accidents de la circulation routière» mis en œuvre par les commissions régionales des Nations Unies.

21. Notamment, dans la résolution 64/255, l'Assemblée générale:

a) Prie l'Organisation mondiale de la santé et les commissions régionales des Nations Unies, en coopération avec les autres partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière et les autres parties prenantes, de mettre au point un plan d'action de la Décennie, qui servira de guide pour la réalisation des objectifs de celle-ci;

b) Invite tous les États Membres à arrêter leurs propres objectifs nationaux de réduction du nombre des victimes d'accidents de la circulation routière à atteindre d'ici à la fin de la Décennie, en accord avec le plan d'action;

c) Invite l'Organisation mondiale de la santé et les commissions régionales des Nations Unies, en coopération avec les autres partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, à organiser la deuxième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière pour lancer la Décennie; et

d) Invite l'Organisation mondiale de la santé et les commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies à coordonner, dans le cadre du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, le suivi régulier des progrès obtenus dans la réalisation des objectifs définis dans le plan d'action et à élaborer des rapports de situation sur la sécurité routière dans le monde et d'autres moyens de suivi appropriés.

22. En sa capacité de commission régionale de l'ONU, la CEE contribue à l'élaboration d'un plan d'action de la Décennie. Le projet de plan d'action a été rendu public ([http://www.who.int/roadsafety/Decade\\_of\\_action.pdf](http://www.who.int/roadsafety/Decade_of_action.pdf)) et sera bientôt établi dans sa version définitive.

23. S'agissant de la résolution de l'Assemblée générale, la CEE prévoit d'inviter les gouvernements à établir leurs propres objectifs de réduction du nombre de victimes des accidents de la circulation routière et encourage ses membres à mener des actions favorisant la sécurité routière inspirées par le plan d'action, notamment dans les domaines de la gestion de la sécurité routière, de l'infrastructure routière, de la sécurité des véhicules, du comportement des usagers de la route et des soins dispensés aux victimes d'accidents de la circulation routière. L'organisation de la deuxième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière sera examinée avec l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Toutefois, à l'heure actuelle, il semblerait que l'OMS souhaite ne pas organiser cet événement parallèlement au lancement de la Décennie d'action en mai 2011.

## **B. Lancement de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020**

24. La Décennie sera lancée à l'échelle mondiale le 11 mai 2011, à l'occasion de l'Assemblée mondiale de la Santé.

25. Le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière a proposé les objectifs généraux suivants pour le lancement:

a) Appeler l'attention sur la Décennie et, de façon plus générale, sur l'impact de la crise mondiale de la sécurité routière et les perspectives en matière de prévention;

b) Donner l'occasion aux gouvernements, aux institutions internationales, aux organisations de la société civile, au secteur privé et aux autres parties prenantes d'annoncer leurs plans respectifs pour la Décennie.

26. À l'échelle mondiale, la Fondation pour l'automobile et la société de la Fédération internationale de l'automobile prévoit d'organiser une manifestation «continue» de vingt-quatre heures se déplaçant le long de tous les fuseaux horaires, qui débiterait aux Fidji ou en Nouvelle-Zélande et s'achèverait au Mexique et à laquelle participeraient des personnalités et célébrités nationales. Certaines manifestations seront diffusées en direct par l'intermédiaire d'un site Web social (qui reste à mettre au point). Il s'agit d'une initiative de grande envergure qui devrait radicalement accroître la prise de conscience. Plusieurs gouvernements devraient annoncer des plans nationaux pour la Décennie d'action et ceux bénéficiant d'une expérience de longue date et déjà dotés de programmes axés sur la sécurité routière participeront sans nul doute en faisant état de leurs réalisations et de leurs nouveaux plans.

27. Il convient toutefois de noter que de nombreux gouvernements membres du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière sont d'avis qu'il serait plus judicieux de mettre à profit les maigres ressources disponibles en fournissant une aide technique et d'autres formes de soutien aux pays en développement et à ceux en transition, au lieu de les allouer à des activités de relations publiques.

28. La CEE participera, selon qu'il conviendra, aux initiatives liées au lancement et s'associera aux gouvernements afin de regrouper les programmes mis en œuvre et les manifestations prévues pour le lancement de la Décennie d'action dans la région de la CEE. En outre, en 2011, le secrétariat de la CEE prévoit de transposer à une plus grande échelle les activités du Forum sur la sécurité routière. D'une manière générale, l'application de la résolution 64/255 de l'Assemblée générale et la transposition à plus grande échelle des activités de la Commission consacrées à la sécurité routière nécessiteront sans nul doute des ressources supplémentaires pour faire face au mandat élargi, alors même que les ressources sont déjà mises à rude épreuve.

### **C. Sécurité routière: initiatives de la CEE présentant un intérêt pour la Décennie**

29. Les activités mises en œuvre par la CEE dans le domaine des transports reposent sur les piliers suivants: travaux en matière de réglementation; mise à disposition d'une tribune au sein de laquelle les meilleures pratiques peuvent être confrontées et des concertations sur les politiques à mettre en œuvre peuvent avoir lieu; assistance technique et travaux d'analyse. Si l'on y ajoute des activités de sensibilisation, ces piliers s'appliquent également aux activités entreprises dans le domaine de la sécurité routière.

30. En 2008-2009, un important projet d'assistance technique, intitulé «Améliorer la sécurité routière mondiale: fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction du nombre de victimes des accidents de la circulation routière», a été mis en œuvre conjointement par les cinq commissions régionales de l'ONU. Coordonné par la CEE et financé par le Compte de l'ONU pour le développement, ce projet, dont le rapport final a été publié en 2010, reconnaissait qu'il était important, pour le renforcement de la sécurité routière, de définir des objectifs. Ce projet avait été établi afin d'aider les gouvernements des pays à revenu faible ou intermédiaire à définir des objectifs nationaux et régionaux dans le domaine de la sécurité routière. Dans le cadre du projet, différentes activités ont été mises en œuvre: réunions régionales, services consultatifs, études de cas, rapports sur les moyens de définir des objectifs en matière de sécurité routière et de les atteindre et contributions à la Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, qui s'est tenue à Moscou les 19 et 20 novembre 2009. Le rapport complet peut être consulté, en anglais, à l'adresse suivante: [http://www.unece.org/trans/roadsafe/docs/Recommendations\\_2009.pdf](http://www.unece.org/trans/roadsafe/docs/Recommendations_2009.pdf). Les événements suivants ont joué un rôle phare: un séminaire à Minsk (Biélorus), une conférence à Halkida (Grèce), un séminaire et une visite d'étude en Suède et un atelier au Kirghizistan. Les autres commissions régionales ont, quant à elles, organisé des

conférences et des séminaires à Bangkok, Abou Dhabi, Dar es-Salaam, Buenos Aires, Panama et Georgetown (Guyana).

31. En 2010, deux grands programmes d'assistance technique ont été mis en œuvre: l'un, organisé à New Delhi à l'intention des pays de l'Asie du Sud-Est, portait sur les Conventions de Vienne, alors que l'autre était organisé à Ioannina, en collaboration avec l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (OCEMN). La Conférence CEE-OCEMN a contribué à la mise en œuvre de la Décennie d'action pour la sécurité routière. Des représentants des pays de l'OCEMN ont examiné les questions relatives à la sécurité routière à l'échelle européenne et mondiale eu égard à cinq piliers: gestion de la sécurité routière, renforcement de la sécurité des routes, conception des véhicules, responsabilisation accrue des usagers des routes et soins dispensés aux victimes d'accidents de la circulation routière. Les participants ont approuvé la «Déclaration de Ioannina», dans laquelle ils réaffirment l'importance de traiter d'urgence la question de la sécurité routière, invitant les pays de l'OCEMN à établir des objectifs nationaux de réduction du nombre de victimes d'accidents de la circulation routière pour la Décennie et priant les organes de l'Organisation à envisager de définir un objectif régional visant à réduire de moitié le nombre total de décès imputables aux accidents de la circulation routière dans la région avant 2020 et d'établir des mécanismes adéquats de contrôle. La Conférence a également indiqué qu'elle appuyait les activités de la CEE et du Forum de la sécurité routière (voir [http://www.unece.org/trans/roadsafe/events/BSEC/Ioannina-Declaration\\_e.pdf](http://www.unece.org/trans/roadsafe/events/BSEC/Ioannina-Declaration_e.pdf)). À sa vingt-troisième réunion, tenue le 26 novembre 2010 à Thessalonique (Grèce), le Conseil des ministres des affaires étrangères des États membres de l'OCEMN a félicité les organisateurs de cette initiative et a recommandé aux groupes de travail de l'OCEMN concernés de prendre en considération les conclusions de la Conférence.

32. Il est essentiel d'améliorer la gestion globale de la sécurité routière, ainsi que les conditions nécessaires à sa concrétisation, mais il n'en reste pas moins nécessaire d'aller à la rencontre du grand public en le sensibilisant à l'importance d'un comportement responsable en matière de circulation routière et en stimulant son engagement. Le secrétariat a saisi l'occasion de l'une des manifestations susmentionnées organisées par le Compte de l'ONU pour le développement, à savoir le séminaire à Halkida, pour s'assurer de la coopération de la Fédération européenne de basketball (FIBA Europe), de la Fédération grecque de basketball et des joueurs de l'équipe nationale grecque, qui ont signé une déclaration à l'appui «de l'esprit d'équipe et du fair-play sur les terrains de basket et sur les routes». Cette initiative a été reprise à l'échelle européenne par la Fédération internationale de basketball (FIBA) et FIBA Europe et appuyée par les autorités polonaises. À la suite de quoi, le 17 septembre 2009, à l'occasion du championnat d'Europe de basketball 2009 organisé à Katowice (Pologne), d'autres joueurs, ainsi que des représentants gouvernementaux, ont signé la déclaration intitulée «Respect des règles». Puis, en 2010, la CEE et la FIBA ont lancé une nouvelle campagne d'information sur la sécurité routière à l'occasion du championnat mondial de basketball qui s'est tenu en Turquie. Cette campagne, lancée sous le thème «Jouer et conduire en respectant les règles», avait pour objectif d'informer le public dans le monde entier – et en particulier les jeunes supporters ou joueurs de basketball – et de l'encourager à respecter les règles, que ce soit sur la route ou sur le terrain. La campagne «Jouer et conduire en respectant les règles» était organisée avec le soutien des fédérations turque et espagnole de basketball et de la Police nationale turque.

33. Il convient de mentionner notamment les activités suivantes que la CEE prévoit de mettre en œuvre:

a) Une réunion de haut niveau sur la sécurité routière, qui sera organisée en avril 2011 à Kiev, avec le soutien du Parlement ukrainien (*Verkhovna Rada*). Les parlementaires d'une vingtaine de pays, ainsi que des représentants de différentes

organisations internationales, participeront à cette réunion qui a pour objectif de confronter les meilleures pratiques dans le domaine des «législations exhaustives sur la sécurité routière», d'encourager les parlementaires à agir en vue de renforcer la législation relative à la sécurité routière et de donner l'occasion aux participants de débattre. La signature de la Déclaration de Kiev sur la sécurité routière et l'élaboration d'un manuel de sécurité routière destiné aux parlementaires sont également prévues;

b) Une collaboration étroite avec la Serbie, où le taux de décès dus aux accidents de la circulation routière est plus élevé que dans la plupart des pays d'Europe occidentale, même si une tendance à la baisse se dessine. Les principaux risques sont la vitesse (58 % des décès), le défaut d'utilisation de la ceinture de sécurité, l'alcool et les faiblesses des infrastructures routières. Aucune stratégie nationale de sécurité routière n'a été établie, mais la Serbie vient de créer un organisme directeur chargé de la question (sans toutefois fixer d'objectifs quantifiables). Il existe une législation sur les limites de vitesse, l'alcool au volant, le port du casque pour les motocycles et la ceinture. Cette collaboration se traduira notamment par l'organisation d'une manifestation de haut niveau axée sur le renforcement des capacités en ce qui concerne l'établissement d'«objectifs quantifiables», qui coïncidera avec le lancement de la Décennie. Il s'agira d'un événement de portée nationale, mais des consultations sont en cours en vue d'élargir son champ d'application à l'échelle sous-régionale en Europe du Sud-Est;

c) Les différents groupes de travail examinent également de nouveaux domaines de fond:

i) Sécurité aux passages à niveau (soit le croisement à niveau d'une route et d'une voie de chemin de fer ou de tramway, ou parfois le croisement d'une ligne ferroviaire avec une voie piétonnière). Ces passages présentent des risques importants malgré la signalisation et/ou les barrières de protection mises en place pour annoncer leur présence. Malgré toutes les dispositions prises pour annoncer les passages à niveau et assurer qu'ils peuvent être franchis en toute sécurité, un nombre trop élevé d'usagers de la route et de piétons sont tués ou blessés chaque année lors de leur franchissement. À de rares exceptions près, tous les accidents qui se produisent à des passages à niveau sont dus au fait que les usagers de la route ne respectent pas les indications d'arrêt obligatoire données par un signal lumineux, la signalisation et les règles fondamentales de sécurité routière. Une collaboration avec la Journée internationale de sensibilisation à la sécurité aux passages à niveau (ILCAD), dirigée par l'Union internationale des chemins de fer (UIC), est en cours sur ce risque pluridisciplinaire relatif à la sécurité;

ii) L'analyse des accidents sous un angle pluridisciplinaire, qui consiste à reconstituer les accidents et à étudier les facteurs susceptibles d'y avoir contribué. Ces facteurs ont notamment des aspects environnementaux, humains et mécaniques et sont associés aux trois phases d'un accident (avant, pendant et après). L'objectif est d'éviter qu'un accident du même type se reproduise. Des analyses pluridisciplinaires des accidents sont déjà effectuées dans de nombreux pays. Il semblerait que les pays dotés de tels mécanismes d'analyse sont les meilleurs élèves en ce qui concerne la sécurité routière;

iii) L'harmonisation des panneaux à messages variables (PMV), qui est justifiée par la croissance rapide des sociétés d'information et l'utilisation accrue des systèmes de transport intelligents. Il est également nécessaire d'adopter une approche pluridisciplinaire en ce qui concerne les panneaux à messages variables.

#### **D. Insuffisance des ressources allouées à la sécurité routière**

34. La sécurité de la circulation routière a une incidence sur toutes les composantes du développement durable. C'est pourquoi elle devrait être dûment prise en considération lors de l'élaboration des politiques de transport durable et de leur mise en œuvre. Parmi les intervenants de la sécurité routière et dans le cadre des mandats définis à l'échelle internationale, la CEE s'efforce d'assurer que tous les États Membres de l'ONU saisissent pleinement la corrélation entre l'adoption d'une approche rationnelle et systématique de la gestion de la sécurité routière et l'amélioration du bien-être des personnes. Dans l'objectif de créer un système de circulation routière coordonné dont les principes seraient connus à grande échelle, la CEE étudie les principales composantes de la sécurité de la circulation routière: les infrastructures, le facteur humain et les véhicules, grâce à l'élaboration de normes techniques et juridiques claires et «d'application facile».

35. Étant donné le défi extraordinaire auquel il a été confronté ces deux dernières années, le personnel de la CEE a contribué aux efforts déployés à l'échelle mondiale pour renforcer la sécurité de la circulation routière en assumant le secrétariat du WP.1, de façon non plus traditionnelle, mais en intensifiant l'établissement de partenariats, en assurant un contrôle amélioré de l'application des instruments juridiques ayant trait à la sécurité routière, en organisant le renforcement des capacités et en contribuant de manière dynamique aux consultations au sein du Groupe des Nations Unies pour la collaboration sur la sécurité routière. Et ce, en s'efforçant de mettre à profit les ressources disponibles de la façon la plus rationnelle possible. C'est pourquoi la possibilité d'obtenir un nouveau poste relevant du budget ordinaire est étudiée.

36. Les États membres de la CEE souhaiteront peut-être détacher des experts nationaux de la sécurité routière pour les affecter à la Division des transports de la CEE. En outre, il est indispensable que des ressources extrabudgétaires soient mises à disposition du secrétariat de la CEE à l'appui des activités relatives à la sécurité routière.

#### **Propositions**

37. La Commission souhaitera peut-être envisager de:

- a) Reconnaître l'importance de la résolution 64/255 de l'Assemblée générale et de sa mise en œuvre;
- b) Recommander aux gouvernements de fixer des objectifs nationaux ambitieux mais réalistes en matière de réduction du nombre de victimes des accidents de la circulation routière et de mobiliser les ressources humaines et financières nécessaires pour atteindre ces objectifs (conformément à la résolution 64/255 de l'Assemblée générale);
- c) Inviter la communauté internationale des donateurs à apporter un financement supplémentaire à l'appui des programmes d'action de la CEE consacrés à la sécurité routière;
- d) Aider la CEE à mobiliser des ressources supplémentaires pour les activités relatives à la sécurité routière; et
- e) Prendre note du lancement de la Décennie d'action pour la sécurité routière et des initiatives de la CEE visant à transposer à une plus grande échelle les activités qu'elle met en œuvre dans le domaine de la sécurité routière.

## IV. Transport par voie navigable

38. Dans de nombreux corridors de transport européens, le transport par voie navigable peut remplacer, de manière compétitive, le transport routier et ferroviaire, car il s'agit d'un mode de transport durable et respectueux de l'environnement en ce qui concerne la consommation énergétique, le bruit et les émissions de gaz. En outre, le transport par voie navigable est souvent le plus économique des modes de transport intérieurs en raison de la faiblesse des coûts d'infrastructure et des coûts externes qui y sont associés – ce qui est un atout essentiel. Mais il reste encore souvent sous-exploité et se heurte à des obstacles techniques, juridiques et institutionnels et à des problèmes d'infrastructure. Les gouvernements et les organismes internationaux doivent donc mettre en œuvre des politiques dynamiques dans ce domaine.

39. La CEE œuvre à assurer l'efficacité et le fonctionnement harmonieux des transports par voie navigable dans la région, ainsi que l'expansion accrue de ses réseaux afin de tirer profit de ce mode de transport sûr et durable. En sa qualité exceptionnelle de plate-forme et de forum de politique générale, la CEE permet à ses 56 États membres d'étudier les questions techniques et juridiques liées au transport par voie navigable en accordant une attention particulière à la dimension paneuropéenne des voies navigables et des ports, des liens intermodaux, des questions transsectorielles et de l'établissement de règles, réglementations et points de repère communs.

40. En mars 2011, la CEE publiera la seconde édition du Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité des transports par voie navigable en Europe, dans laquelle l'analyse figurant dans la première édition, publiée en 1996, est mise à jour. Fondé sur des études de politiques, des déclarations ministérielles et les contributions apportées par les commissions fluviales européennes, l'Union européenne et d'autres organismes internationaux, ce Livre blanc décrit les principaux éléments d'une stratégie paneuropéenne en matière d'efficacité et de viabilité des transports par voie navigable.

41. En 2007, 5,8 % du total des marchandises transportées dans les 27 pays de l'Union européenne ont été acheminés grâce à des bateaux de navigation intérieure. La part du transport routier et ferroviaire était de 76 et 18 % respectivement. Dans la Fédération de Russie, le transport par voie navigable représentait près de 2 %. L'importance de ce secteur varie de manière significative selon les États et au sein d'un même pays, ce qui témoigne de l'importance du rôle des politiques nationales et régionales de transport et des facteurs économiques et géographiques. En ce qui concerne la répartition modale, on observe aujourd'hui un léger ralentissement par rapport au milieu des années 90 dans la plupart des pays, signe du renforcement soutenu du rôle des transports routiers aux dépens de la navigation intérieure.

42. Quinze ans après la codification d'un réseau européen de voies de navigation intérieure et de ports européens d'importance internationale dans l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) de 1996, le Livre blanc décrit les capacités actuelles du réseau, en recensant les principales liaisons manquantes et en soulignant les grands projets d'infrastructures dont la mise en œuvre est achevée ou prévue. Les grands projets d'investissements en cours montrent qu'il est possible de réaliser des canaux à grand gabarit reliant les réseaux existants et la réaction des secteurs public et privé aux investissements relatifs aux infrastructures de transport par voie navigable semble toujours plus positive.

43. Le Livre blanc montre que les régimes de navigation intérieure existants ont atteint un degré d'harmonisation important, rendu possible par une coordination et une collaboration permanentes entre les institutions intéressées. Il fait également état de la mise en place de règles juridiquement contraignantes véritablement paneuropéennes concernant

les normes et les paramètres applicables à la construction et à l'exploitation des voies navigables et des ports d'importance internationale, le transport des marchandises dangereuses et les règles uniformes régissant les contrats de transport de marchandises par voie navigable. Mais il convient de perfectionner le cadre réglementaire régissant le transport par voie navigable et d'établir des synergies entre les organismes chargés de la navigation intérieure, à l'échelle tant des décideurs que des experts.

44. Le Livre blanc dresse également une liste exhaustive des avantages du transport par voie navigable (sécurité optimale, degré élevé de polyvalence, fiabilité satisfaisante, coûts minimes, rendement énergétique élevé, empreinte carbone satisfaisante, niveau sonore faible, frais d'infrastructures minimes, chaînes d'approvisionnement et logistique, etc.), indiquant que ce type de transport restait confronté à un certain nombre de défis traditionnels ou inédits. Les politiques et les mesures paneuropéennes communes revêtent une importance particulière dans les domaines essentiels du développement du transport par voie navigable: développement des infrastructures, modernisation de la flotte, utilisation des services d'information fluviale, exigences du marché, défis ayant trait au marché du travail, changements climatiques et renforcement des régimes institutionnels et réglementaires. En conséquence, le Livre blanc formule des recommandations relatives aux politiques générales dans sept domaines prioritaires, en vue de renforcer l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable dans les zones de la région de la CEE situées en Europe et en Asie centrale:

a) Recommandation n° 1: Mettre pleinement à profit les mécanismes paneuropéens lors du développement coordonné du réseau de voies navigables de catégorie E (promouvoir l'Accord AGN, renforcer les mécanismes de contrôle et établir des groupes d'experts afin de mieux coordonner le développement du réseau des voies navigables E);

b) Recommandation n° 2: Coordonner et appuyer des mesures visant à moderniser la flotte fluviale à l'échelle paneuropéenne (renforcer les activités portant sur les normes paneuropéennes relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure; promouvoir les études, effectuées à l'échelle européenne, sur la flotte fluviale, sa modernisation et son efficacité, et poursuivre les travaux sur les bateaux fluviomaritimes);

c) Recommandation n° 3: Promouvoir l'usage du Service d'information fluviale et d'autres technologies de l'information et de la communication (appuyer une concertation paneuropéenne sur la mise en œuvre et le perfectionnement des services d'information fluviale; appuyer les efforts déployés actuellement au sein de l'Union européenne en vue d'établir une base de données internationale sur les coques, et encourager d'autres utilisations des technologies de l'information et de la communication afin de faciliter les opérations de transport par voie navigable);

d) Recommandation n° 4: Réagir avec efficacité aux nouvelles exigences du marché (faire mieux connaître les avantages du transport par voie navigable par rapport aux autres modes de transport intérieur ou lorsqu'il est associé à d'autres modes de transport; renforcer la coopération entre les opérateurs des secteurs du transport par voie navigable, du transport ferroviaire et du transport routier; faire connaître les instruments internationaux pertinents relatifs aux opérations de transport intermodal; appuyer les initiatives visant à améliorer le rôle du transport par voie navigable en ce qui concerne la sécurité des chaînes de transport intermodal; et étudier la question de la tarification des infrastructures relatives aux voies navigables);

e) Recommandation n° 5: Faire face aux défis ayant trait au marché du travail à l'échelle paneuropéenne (appuyer les travaux menés actuellement par l'Union européenne et les commissions fluviales en vue de faire face aux défis auxquels est confrontée la main-d'œuvre et de redorer l'image du transport par voie navigable, poursuivre les travaux sur l'harmonisation des prescriptions relatives à la délivrance de certificats de conducteurs de bateaux et de membres d'équipage, ainsi qu'aux effectifs des bateaux de navigation intérieure; suivre et appuyer le processus d'ouverture des voies navigables nationales de certains pays de la CEE);

f) Recommandation n° 6: Faire face aux défis environnementaux et tenir compte de l'empreinte carbone (assurer la participation dynamique des États membres de la CEE au projet financé par le Compte de l'ONU pour le développement, concernant l'élaboration et la mise en œuvre d'un mécanisme de surveillance et d'évaluation des émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur des transports intérieurs en vue de faciliter l'atténuation des effets des changements climatiques; tenir à jour un registre des études et réunions pertinentes; appuyer les activités mises en œuvre à l'échelle nationale et régionale en vue d'adapter le transport par voie navigable aux répercussions des changements climatiques; et gérer les déchets et réduire la pollution provenant des bateaux de navigation intérieure);

g) Recommandation n° 7: Renforcer le cadre institutionnel et réglementaire à l'échelle paneuropéenne (déterminer les domaines dans lesquels il convient de renforcer, à l'échelle paneuropéenne, la coordination, la coopération, la transparence et l'harmonisation des règles et réglementations applicables au transport par voie navigable; promouvoir des règles normalisées et transparentes applicables à la navigation intérieure à l'échelle paneuropéenne, appuyer l'établissement d'un cadre juridique paneuropéen régissant les éléments de droit privé liés à la navigation intérieure; suivre et appuyer les réformes visant à améliorer les mécanismes institutionnels ayant trait à la navigation intérieure).

45. Ces recommandations relatives aux politiques générales énoncées dans le Livre blanc confirment le bien-fondé des travaux de la CEE visant à améliorer le cadre réglementaire et juridique international régissant la navigation intérieure. Elles soulignent le rôle fondamental joué par la CEE en tant que forum au sein duquel les experts et les décideurs peuvent faire face au défi que représente la mise au point d'un système de transport efficace et durable à l'échelle paneuropéenne. Ces recommandations recensent également les domaines dans lesquels ce rôle pourrait être renforcé, dans l'intérêt général de la mise en valeur du transport par voie navigable.

### **Propositions**

46. La Commission souhaitera peut-être:

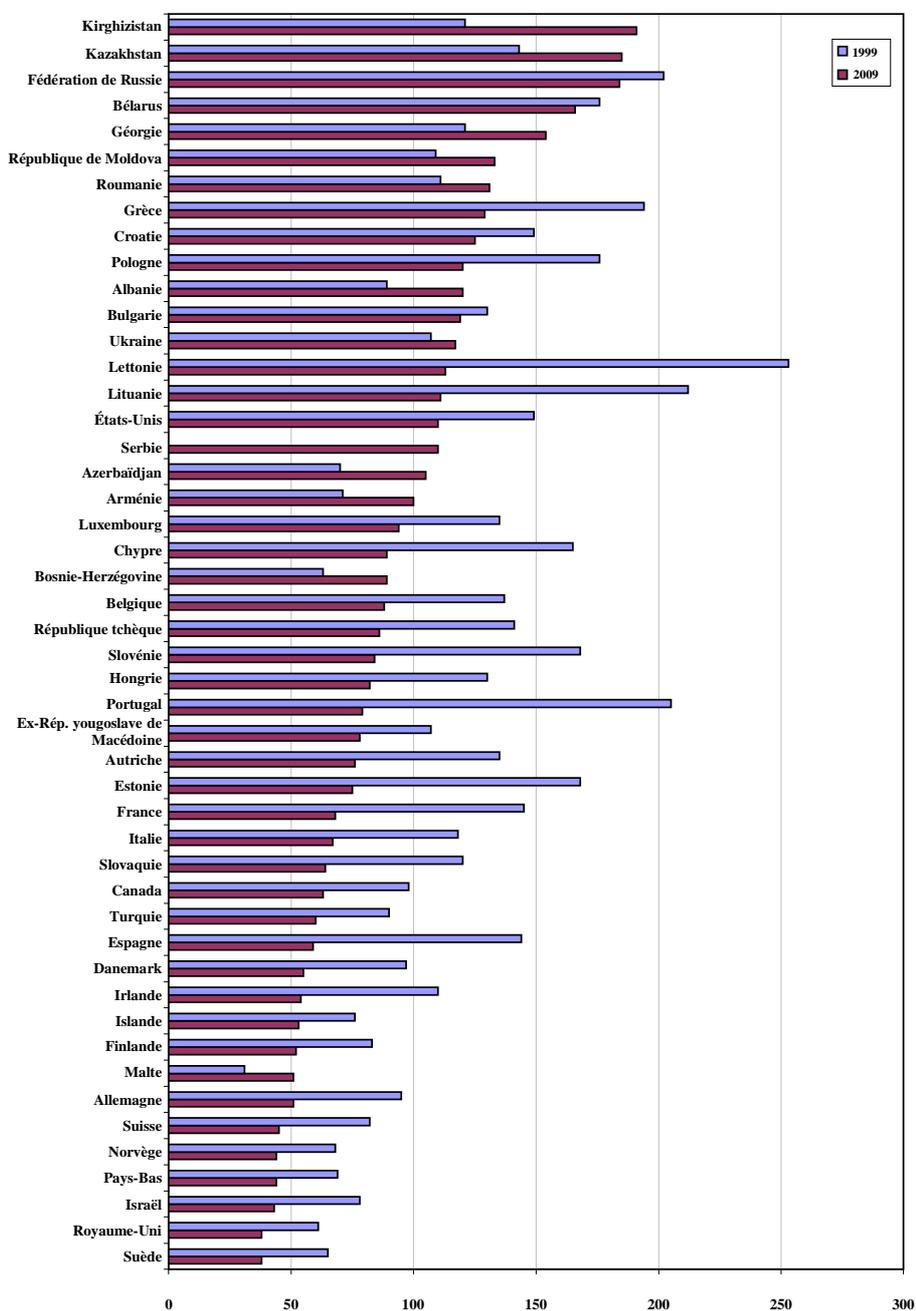
a) Faire siennes les conclusions énoncées dans le Livre blanc et inviter les États membres à appliquer les recommandations relatives aux politiques générales qui y sont formulées;

b) Demander au secrétariat de jouer un rôle de premier plan dans l'application du Livre blanc, en étroite collaboration avec les principales parties prenantes, et d'accomplir de nouvelles tâches bien définies visant à mettre en valeur le secteur du transport par voie navigable, pour autant que des ressources extrabudgétaires soient disponibles; et

c) Apporter son appui aux activités du Comité des transports intérieurs et de ses groupes de travail spécialisés chargés du transport par voie navigable et inviter les autres commissions régionales de l'ONU à faire fond sur les réalisations de la CEE et sur l'expérience qu'elle a acquise en matière de promotion des transports par voie navigable, au bénéfice du développement économique durable des pays dotés de voies navigables importantes.

## Annexe

Accidents de la route dans la région de la CEE: nombre de décès par 100 000 habitants, 1999-2009



Source: Base de données de la CEE, Forum international des transports; Eurostat, services nationaux de statistique.