



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

Soixante-treizième session  
Genève, 1<sup>er</sup>-3 mars 2011

## Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa soixante-treizième session

### Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Présidence .....	1	4
II. Participation .....	2–5	4
III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	6	4
IV. Obligations et perspectives résultant de la session de 2011 de la Commission économique pour l'Europe, des activités de la Commission du développement durable et du processus d'examen de la réalisation des objectifs de développement du Millénaire (point 2 de l'ordre du jour) .....	7–9	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) .....	10–14	5
A. Évolution des transports dans l'Union européenne .....	10	5
B. Faits nouveaux relatifs aux travaux du Forum international des transports....	11	5
C. Signification de l'Année des transports de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe pour la CEE .....	12–13	6
D. Examen de la situation des transports et des nouvelles tendances dans la région de la CEE .....	14	6
VI. Changements climatiques et transports (point 4 de l'ordre du jour) .....	15–19	6
A. Atténuation des effets nuisibles des transports intérieurs pour l'environnement .....	15–16	6
B. Effets des changements climatiques sur les réseaux de transport internationaux et mesures d'adaptation nécessaires .....	17–19	7
VII. Systèmes de transport intelligents (point 5 de l'ordre du jour) .....	20–21	7

VIII.	Assistance aux pays à économie en transition (point 6 de l'ordre du jour).....	22–24	8
IX.	Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) (point 7 de l'ordre du jour).....	25–26	8
A.	Colloque 2010 du PPE-TSE: Investissements favorables à l'environnement, à la santé et à l'emploi dans le secteur des transports.....	25	8
B.	Ateliers PPE-TSE sur les systèmes de transports urbains viables et salubres	26	8
X.	Table ronde sur le thème «Les transports de marchandises dangereuses: dimensions mondiales et régionales» (point 8 de l'ordre du jour) .....	27–28	9
XI.	Discussion entre les présidents des organes subsidiaires du Comité sur le renforcement de la coopération, le partage d'expérience et l'action sur des problèmes d'intérêt commun (séance à participation restreinte d'une heure et demie réservée aux représentants des gouvernements) (point 9 de l'ordre du jour).....	29–30	9
XII.	Questions appelant un examen et une prise de décisions par le Comité (point 10 de l'ordre du jour).....	31–94	10
A.	Activités se rapportant aux projets .....	31–38	10
1.	Projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER).....	31–34	10
2.	Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie .....	35–38	10
B.	Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR).....	39–44	11
C.	Renforcement des activités de la CEE se rapportant à la sécurité de la circulation routière .....	45–50	12
D.	Adoption d'une approche plus complexe du transport routier.....	51–54	13
E.	Vers une législation ferroviaire unifiée dans la région paneuropéenne et sur les corridors de transport terrestre Europe-Asie; rapport de situation du Groupe de travail des transports par chemin de fer.....	55–57	13
F.	Livre blanc de la CEE pour un transport par voie navigable efficace et durable en Europe, élaboré sous les auspices du Groupe de travail des transports par voie navigable.....	58–60	14
G.	Transport et compétitivité.....	61–62	14
H.	Renforcement des mesures de facilitation du franchissement des frontières (Convention sur l'harmonisation, projet eTIR et autres mesures de facilitation du transit douanier).....	63–67	15
I.	Sûreté des transports i.....	68–69	16
J.	Examen des questions les plus importantes relatives à l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules .....	70–75	16
K.	Normes relatives aux carburants.....	76	17
L.	Transport intermodal et logistique: Perspectives et défis pour le transport par voie navigable.....	77–78	17
M.	Examen des questions les plus importantes concernant le transport des marchandises dangereuses.....	79–88	18

N.	Examen des questions les plus importantes concernant le transport de denrées périssables.....	89–93	20
O.	Transport des personnes à mobilité réduite .....	94	20
XIII.	Questions de nature informative et approbation officielle des travaux par le Comité (point 11 de l'ordre du jour) .....	95–98	21
A.	Approbation des rapports des organes subsidiaires du Comité.....	95	21
B.	Informations sur les recensements 2010 de la circulation sur les routes E et du trafic sur les lignes ferroviaires E .....	96–97	21
C.	État des adhésions aux conventions et accords internationaux de la CEE sur les transports .....	98	21
XIV.	Résultats des réunions du Bureau du Comité des transports intérieurs (point 12 de l'ordre du jour).....	99–102	21
XV.	Questions découlant des travaux de la Commission économique pour l'Europe (CEE), du Conseil économique et social et d'autres organes et conférences des Nations Unies (point 13 de l'ordre du jour).....	103	22
XVI.	Rapport au Comité exécutif de la CEE sur la mise en œuvre des priorités de la réforme de la CEE pour un renforcement de certaines activités du Comité (point 14 de l'ordre du jour) .....	104–105	22
XVII.	Calendrier des réunions en 2011 et programme préliminaire des publications de la Division des transports pour 2012-2013 (point 15 de l'ordre du jour).....	106	23
XVIII.	Questions diverses: dates de la prochaine session (point 16 de l'ordre du jour).....	107	23
XIX.	Adoption de la liste des principales décisions prises par le Comité à sa soixante-treizième session (point 17 de l'ordre du jour).....	108	23
Annexe			
	Table ronde sur le thème «Les transports de marchandises dangereuses: dimensions mondiales et régionales» (1 <sup>er</sup> mars 2011).....		24

## I. Présidence

1. Le Comité des transports intérieurs (CTI) a tenu sa soixante-treizième session du 1<sup>er</sup> au 3 mars 2011 sous la présidence de M. Erdem Direkler (Turquie).

## II. Participation

2. Des représentants des pays suivants ont participé à la session: Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Espagne, États-Unis d'Amérique, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, France, Grèce, Hongrie, Italie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lettonie, Lituanie, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine.
3. L'Union européenne (UE) était représentée. Des représentants des organismes des Nations Unies et des institutions spécialisées suivants ont participé à la session: Organisation maritime internationale (OMI) et Organisation mondiale de la santé (OMS). Des représentants des organisations intergouvernementales ci-après ont également pris part à la session: Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO), Groupe sur l'observation de la Terre (GEO), 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) et Organisation de coopération économique de la mer Noire (OCEMN).
4. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées: Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), Association intermodale européenne (EIA), Comité international des transports ferroviaires (CIT), Union internationale des transports routiers (IRU), et Union internationale des chemins de fer (UIC).
5. Étaient également présents des représentants de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) et des projets d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER).

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

*Documents:* ECE/TRANS/209 et Add.1.

6. Le Comité a **adopté** l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/209 et Add.1) avec l'ajout du programme préliminaire de publication de la Division des transports pour 2012-2013 au titre du point 15 de l'ordre du jour.

#### **IV. Obligations et perspectives résultant de la session de 2011 de la Commission économique pour l'Europe, des activités de la Commission du développement durable et du processus d'examen de la réalisation des objectifs de développement du Millénaire (point 2 de l'ordre du jour)**

*Document:* Document informel n° 1.

7. Le Comité **a été informé** de la soixante-quatrième session de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU, qui se tiendra prochainement à Genève, du 29 au 31 mars 2011, et du rôle qu'elle pourrait jouer en contribuant au succès de la session (document informel n° 1).

8. Le Comité **a été informé** de la contribution que la Division des transports a apportée à la dix-huitième session de la Commission du développement durable et à sa dix-neuvième session (2-13 mai 2011). Le projet de publication sur les transports dans la perspective du développement durable que la Division des transports a établi à titre de contribution importante à la dix-neuvième session a été communiqué. Le Comité **a fait observer** que la question de la durabilité ne relevait pas seulement de la protection de l'environnement et que les aspects économiques et sociaux, notamment la sécurité de la circulation routière, faisaient partie intégrante du développement durable.

9. Le Comité **a aussi été informé** du rapport intitulé «Millennium Development Goals in Emerging Europe and Central Asia» qui a été publié en septembre 2010, qui couvre la région paneuropéenne et qui est plus particulièrement axé sur trois groupes de pays: Europe orientale, Caucase et Asie centrale; Europe du Sud-Est; et nouveaux États membres de l'Union européenne (UE). Ce rapport présente les progrès réalisés pour ce qui est d'atteindre les objectifs du Millénaire pour le développement dans ces pays et énonce, à l'intention des décideurs, des suggestions concrètes et orientées vers l'action pour progresser davantage et réaliser ainsi totalement ces objectifs d'ici à 2015.

#### **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**

10. 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'Union européenne (UE) en 2010 et de ses plans pour l'avenir.

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

11. Le Comité **a été informé** par M. Jack Short, Secrétaire général du Forum international des transports des faits les plus récents relatifs aux travaux du Forum et de ses projets pour l'avenir.

### C. Signification de l'Année des transports de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe pour la CEE

12. Le Comité **a été informé** de la contribution apportée par la Division des transports de la CEE au Forum économique et environnemental annuel de l'OSCE. En 2010, le thème de ce Forum était les transports internationaux. Le Comité **a été informé** des réunions de haut niveau tenues par l'OSCE à Astana et à Vienne et de l'examen de la mise en œuvre des engagements de l'OSCE dans le domaine des transports réalisé par la Division des transports de la CEE (examen présenté au Forum économique et environnemental à Prague et consultable à l'adresse suivante: [www.unece.org/trans/osce/osceunece/18th\\_OSCE\\_2010\\_Final.pdf](http://www.unece.org/trans/osce/osceunece/18th_OSCE_2010_Final.pdf)).

13. Le Comité **a aussi été informé** de l'appui apporté par la CEE au Collège OSCE de formation du personnel aux frontières récemment établi (OSCE Border Management Staff College) à Dushanbe pour dispenser une formation aux agents de haut niveau des douanes, des frontières et des transports.

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

*Documents:* ECE/TRANS/2011/1 et Corr.1.

14. Le Comité **a examiné** les documents (ECE/TRANS/2011/1 et Corr.1) relatifs à l'examen de la situation des transports en 2010 et des nouvelles tendances dans la région de la CEE et les régions voisines établis par le secrétariat sur la base de contributions provenant de 24 États membres et d'autres sources disponibles. Il **a pris note** de l'évolution récente de la situation et des nouvelles difficultés rencontrées dans le secteur des transports dans la région de la CEE et au-delà. Le Comité **a remercié** le secrétariat pour avoir établi un rapport aussi utile et détaillé et tous les gouvernements pour y avoir contribué, et **a demandé** au secrétariat de réaliser une étude similaire en 2011 pour examen à sa prochaine session.

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

### A. Atténuation des effets nuisibles des transports intérieurs pour l'environnement

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/2011/46 et document informel n° 2.

15. Le Comité **a été informé** du résumé de la Table ronde du WP.29 sur les changements climatiques et les transports, tenue le 24 juin 2010 (ECE/TRANS/WP.29/2011/46).

16. Le Comité **a aussi été informé** de l'état du projet mondial, financé par le Compte de l'ONU pour le développement, relatif à l'élaboration et à l'application d'un mécanisme de contrôle et d'évaluation des émissions de CO<sub>2</sub> dans le domaine des transports intérieurs en vue de faciliter l'atténuation des effets des changements climatiques – le projet pour les futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS), dont il est rendu compte dans le document informel n° 2. Le Comité **a noté** que les principaux buts du projet étaient de faire rapport sur l'état d'avancement, à l'échelle mondiale, de la réalisation des objectifs de réduction du CO<sub>2</sub> émis par les transports intérieurs, de revoir les méthodes de mesure existantes, de

définir une méthode commune d'évaluation et de surveillance des émissions de CO<sub>2</sub>, avec un convertisseur conforme à la politique des transports, et d'organiser des projets pilotes et des ateliers de renforcement des capacités dans chacune des cinq régions couvertes par les commissions régionales des Nations Unies.

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

*Documents:* ECE/TRANS/WP.5/2010/3 et ECE/TRANS/WP.5/48.

17. Le Comité **a été informé** par le secrétariat des résultats de l'atelier commun de la Commission économique pour l'Europe et de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, sur le thème «Effets des changements climatiques sur les réseaux de transport internationaux», tenu en septembre 2010 dans le cadre du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) et **a examiné** la note commune des secrétariats de la CEE et de la CNUCED (ECE/TRANS/WP.5/2010/3) qui avait été distribuée comme document de base aux participants à cet atelier.

18. Le Comité **a noté** que l'atelier avait aidé à faire mieux connaître les importants défis que les incidences des changements climatiques et les besoins en matière d'adaptation présentaient pour les réseaux de transport internationaux – un ensemble complexe de questions qui avait jusque-là peu retenu l'attention. Il **a aussi noté** que les transports étaient responsables d'émissions de gaz à effet de serre et étaient en même temps lourdement affectés par les effets des changements climatiques. L'atelier avait démontré la nécessité urgente d'élaborer des mesures appropriées, ainsi que la nécessité d'un échange d'informations sur les bonnes pratiques et la conclusion qui en avait été tirée était qu'il serait très utile de créer un nouveau groupe d'experts pour étudier la question.

19. Le Comité **a fait part de sa satisfaction** pour l'excellente initiative prise par le WP.5 de concert avec la CNUCED. Il **a décidé** de créer un groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements en ce qui concerne les réseaux de transport internationaux pour une durée de deux ans, conformément au mandat énoncé dans l'annexe du document ECE/TRANS/WP.5/48, et **a demandé** à son président de soumettre une proposition au Comité exécutif (EXCOM) pour approbation.

## **VII. Systèmes de transport intelligents (point 5 de l'ordre du jour)**

20. Le Comité **a été informé** par le secrétariat des résultats de la manifestation sur le futur déploiement des systèmes de transport intelligents que la CEE a accueillie en marge de la session annuelle du Forum international des transports (FIT) à Leipzig (26-28 mai 2010) et au cours de laquelle le débat a été axé sur le thème «Transports et innovation». Cette manifestation a été un grand succès, en particulier parce que des questions concrètes y ont été soulevées, qu'elle a servi à promouvoir le dialogue entre les principales parties prenantes et aidé à surmonter rapidement les obstacles qui étaient rencontrés.

21. Le Comité **a noté** que l'amélioration de la sécurité et des performances environnementales des transports en général, et des véhicules en particulier, continuerait aussi à passer par des applications faisant appel à des systèmes de transport intelligents. Les travaux comprendraient l'élaboration d'une feuille de route pour la promotion de ces systèmes.

## VIII. Assistance aux pays à économie en transition (point 6 de l'ordre du jour)

*Documents:* ECE/TRANS/2011/2 et Corr.1.

22. Le Comité **a été informé** par le secrétariat des activités menées récemment en 2010 pour aider les pays à économie en transition (ECE/TRANS/2011/2 et Corr.1). Il a **pris note** en particulier des activités concernant l'application du Programme d'action d'Almaty, le Programme spécial des Nations Unies pour l'économie des pays d'Asie centrale (SPECA), l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), 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 2010 et a remercié le secrétariat pour sa contribution.

23. Le Comité **a soutenu** les activités menées au sein du secrétariat en coopération avec d'autres organisations et programmes régionaux et sous-régionaux pour aider les pays à économie en transition et **a demandé** aux États membres de la CEE qui n'avaient pas encore indiqué au secrétariat quel était leur coordonnateur pour les statistiques des transports de le faire dès que possible.

24. Le Comité **a encouragé** les États membres de la CEE à verser des contributions volontaires au Fonds d'affectation spéciale pour l'assistance aux pays en transition.

## IX. Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) (point 7 de l'ordre du jour)

### A. Colloque 2010 du PPE-TSE: Investissements favorables à l'environnement, à la santé et à l'emploi dans le secteur des transports

*Document:* ECE/AC.21/SC/2010/9-EUDHP1003944/7.1/SC8/9.

25. 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 et de participer à ce dernier (PPE-TSE) (ECE/TRANS/200, par. 24), le Comité **a pris note** du rapport du Comité directeur du Programme sur les travaux de sa huitième session (8-10 décembre 2010). Dans le cadre d'une nouvelle initiative visant à mobiliser les trois secteurs et les pays, le Comité directeur a organisé un colloque sur le thème «Investissements favorables à l'environnement, à la santé et à l'emploi dans le secteur des transports» conformément au but prioritaire 1 de la Déclaration d'Amsterdam adoptée par la troisième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (janvier 2009).

### B. Ateliers PPE-TSE sur les systèmes de transports urbains viables et salubres

*Document:* ECE/AC.21/SC/2010/9.

26. Le Comité **a pris note** de ce que, comme cela était demandé dans la Déclaration d'Amsterdam, le PPE-TSE avait organisé en 2010 deux ateliers de renforcement des

capacités. Le premier intitulé «Travailler ensemble pour faire bouger les choses» avait eu lieu à Skopje les 7 et 8 juin 2010 avec la participation d'experts renommés et avait été axé sur les approches politiques coordonnées en matière de transport urbain durable. Le deuxième avait eu lieu à Batumi (Géorgie) le 30 septembre et le 1<sup>er</sup> octobre 2010 et avait porté sur la pratique de la marche et du cyclisme dans de bonnes conditions de sécurité et de santé en milieu urbain. Les deux ateliers avaient été appuyés par des experts renommés de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de la France, de la Lettonie, des Pays-Bas, de la République tchèque et de l'OMS.

## **X. Table ronde sur le thème «Les transports de marchandises dangereuses: dimensions mondiales et régionales» (point 8 de l'ordre du jour)**

*Documents:* Document informel n° 3 et Rev.1.

27. 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 au débat (table ronde) sur les orientations politiques organisé sur le thème «Les transports de marchandises dangereuses: dimensions mondiales et régionales» qui s'est tenu dans l'après-midi du 1<sup>er</sup> mars 2011. 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° 3 et Rev.1.

28. Le Comité **a entériné** le résultat du débat sur les orientations politiques (table ronde) et **a décidé** qu'un rapport succinct sur ce débat, sous la forme de conclusions du Président, devait être annexé au rapport complet de la session.

## **XI. Discussion entre les présidents des organes subsidiaires du Comité sur le renforcement de la coopération, le partage d'expérience et l'action sur des problèmes d'intérêt commun (séance à participation restreinte d'une heure et demie réservée aux représentants des gouvernements) (point 9 de l'ordre du jour)**

*Document:* Document informel n° 4.

29. Les présidents des organes subsidiaires du Comité et des comités de gestion des instruments juridiques de la CEE, les membres du Bureau et les représentants des gouvernements participant à la soixante-treizième session du Comité ont assisté à la première réunion des présidents des organes subsidiaires du Comité, tenue le matin du 2 mars 2011. Cette réunion – réservée aux représentants des gouvernements – a permis aux présidents des organes subsidiaires du Comité de débattre du renforcement de la coopération, d'échanger des données d'expérience et d'aborder la question des défis communs à relever, notamment la mondialisation des accords de la CEE. L'ordre du jour provisoire de la réunion a été distribué en tant que document informel n° 4.

30. Le Comité **s'est félicité** de l'organisation de la première réunion des présidents des organes subsidiaires du Comité et **a recommandé** que ces réunions se tiennent désormais régulièrement lors de chaque session du CTI. Compte tenu de la participation limitée à la réunion, les résultats des discussions seront communiqués aux présidents des organes subsidiaires du Comité et aux membres du Bureau, sous la forme de conclusions du Président.

## XII. Questions appelant un examen et une prise de décisions par le Comité (point 10 de l'ordre du jour)

### A. Activités se rapportant aux projets

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

*Documents:* Résumé de l'avant-tirage des plans directeurs des projets TEM et TER.

31. Le Comité **a été informé** par les directeurs des projets TEM et TER de l'évolution récente de ces projets et notamment des résultats de la Conférence sur le financement des infrastructures routières et ferroviaires, tenue à Vienne le 17 novembre 2010, et de la révision de leurs plans directeurs.

32. Le Comité **a pris note** des versions révisées des plans directeurs des projets TEM et TER. Le résumé de l'avant-tirage des plans directeurs a été communiqué.

33. Le Comité **s'est félicité** des excellents résultats des projets TEM et TER, tout particulièrement en ce qui concerne leurs plans directeurs, **a renouvelé son appui** aux deux projets et **a invité** les Comités directeurs TEM et TER à poursuivre leurs activités.

34. Le Comité **a aussi invité** les pays membres des projets TEM et TER à proposer des candidats aux postes de directeur des projets TEM/TER et à communiquer dès que possible leurs propositions au secrétariat et **a encouragé** les Gouvernements de l'Europe orientale et de l'Europe du Sud-Est, du Caucase et de l'Asie centrale qui ne participent pas encore aux projets TEM et TER à envisager de le faire à part entière.

#### 2. Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie

*Documents:* ECE//TRANS/WP.5/2010/1 et document informel n° 5.

35. Le Comité **a été informé** des progrès enregistrés et des activités menées récemment par le Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) dans le cadre de la phase II du projet, dont les quatrième et cinquième sessions tenues respectivement à Genève le 6 septembre 2010 et à Tachkent du 1<sup>er</sup> au 3 novembre 2010 (la cinquième a été organisée en coopération avec le Ministère des relations économiques extérieures, des investissements et du commerce de la République d'Ouzbékistan et en partenariat avec l'OSCE) ainsi que d'un atelier régional sur les liaisons de transport Europe-Asie tenu à Turkmenbachi (Turkménistan) les 7 et 8 décembre 2010 (organisé en partenariat avec le Gouvernement turkmène et l'OSCE).

36. Le Comité **a aussi été informé** que, parmi les résultats concrets obtenus jusque-là, figuraient une analyse des menaces, des opportunités, des forces et des faiblesses (analyse MOFF), l'identification des infrastructures de transport (routes, rail et voies navigables), points de transbordement et ports prioritaires dans la région élargie concernée par le projet (27 pays en jeu), le classement par ordre de priorité des projets infrastructurels et le plan actualisé d'investissement dans les infrastructures, les estimations des volumes transportés le long des axes Europe-Asie, une étude de la viabilité économique des options en matière de transport intérieur entre l'Asie et l'Europe, la description et l'analyse des obstacles non physiques aux transports (activité en cours) et la mise au point d'une application SIG Internet pour présenter les données recueillies et les résultats du projet (activité en cours). Le rapport intérimaire sur le projet a été publié sous la cote ECE/TRANS/WP.5/2010/1 et en tant que document informel n° 5.

37. Le Comité **a pris note** de la fin de la contribution extrabudgétaire sur trois ans (2008-2010) du Gouvernement russe, qui visait à appuyer la phase II du projet, et de la demande faite par le WP.5 au secrétariat d'étudier toutes les possibilités de financer la

poursuite des travaux au-delà de 2010. Il **a rappelé** que l'établissement de liaisons de transport Europe-Asie était une entreprise de longue haleine qui nécessiterait beaucoup d'efforts et de persévérance, mais aussi un renforcement de la coordination et de la coopération entre tous les pays concernés.

38. Le Comité **s'est félicité** du bon déroulement de la phase II du projet, **a réaffirmé** son appui aux travaux du WP.5 sur le réseau LTEA, **a demandé** au secrétariat d'étudier, avec les gouvernements et les donateurs éventuels les possibilités d'assurer le financement de la poursuite du projet au-delà de 2010 et **s'est félicité** de ce que le Gouvernement russe continue à financer le projet, ainsi que la délégation de la Fédération de Russie l'a annoncé durant la session.

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

*Document:* Document informel n° 6.

39. Le Comité **a été informé** par le secrétariat des faits récents concernant l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) et en particulier de la mise en œuvre réussie du tachygraphe numérique dans certains pays parties à l'AETR non membres de l'UE à la suite de l'acceptation d'une période de tolérance de six mois qui a pris fin le 31 décembre 2010. L'état de la mise en œuvre du tachygraphe numérique a fait l'objet du document informel n° 6.

40. Le Comité **a invité** les Parties contractantes à l'AETR qui ne sont pas membres de l'Union européenne (UE), à continuer de prendre les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du tachygraphe numérique et a invité les Parties contractantes à l'AETR et l'UE à continuer d'aider les pays non membres de l'UE qui en ont besoin, pour qu'ils puissent mettre en œuvre le tachygraphe numérique.

41. Le Comité **a pris note** des difficultés découlant de l'article 22 *bis* de l'AETR, des débats du Groupe de travail des transports routiers (SC.1) concernant la relation entre l'AETR et le droit de l'UE et du fait qu'en ce qui concerne l'article 22 *bis* le SC.1 avait décidé de créer un groupe d'experts chargé d'en proposer une version révisée.

42. Dans son discours adressé aux délégations, M. Sergey Aristov, Secrétaire d'État et Vice-Ministre des transports de la Fédération de Russie, a souligné l'importance que son Gouvernement attachait à la mise en œuvre du tachygraphe numérique. Il a informé le Comité que la Fédération de Russie mettait en œuvre le tachygraphe numérique pour les transports internationaux comme pour les transports intérieurs.

43. Étant donné que certains pays ne sont pas prêts pour la mise en place du tachygraphe numérique et vu l'importance de l'article 22 *bis* de l'AETR et les relations délicates entre l'AETR et le droit de l'UE, le Comité **a demandé instamment** aux Parties contractantes à l'AETR de rechercher des solutions pratiques et mutuellement acceptables dans le cadre d'un compromis qui satisferait toutes les Parties, lors d'une réunion spéciale que le secrétariat organiserait le 4 mars 2011 à Genève.

44. En outre, comme il est important stratégiquement et urgent de traiter toutes les questions liées à l'AETR et aux règles sociales dans les transports, le Comité **a décidé** de transformer le groupe informel existant sur l'AETR, créé par la décision que le SC.1 a prise à sa 105<sup>e</sup> session, en un groupe d'experts pour toutes les Parties contractantes à l'AETR et l'Union européenne et **a demandé** l'approbation du Comité exécutif. Le Comité **a demandé instamment** à ce groupe de poursuivre ses travaux, de revoir son mandat et de

rendre compte, en formulant des propositions concrètes, au Bureau en juin 2011 et au SC.1 à sa session suivante.

### C. Renforcement des activités de la CEE se rapportant à la sécurité de la circulation routière

*Documents:* Document informel n° 7, résolution 64/255 de l'Assemblée générale, en date de mars 2010, et Déclaration de Ioannina.

45. Le Comité **a été informé** par le secrétariat des faits nouveaux intervenus récemment dans le cadre du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1), notamment ses plans visant à renforcer les activités de la CEE se rapportant à la sécurité de la circulation routière (document informel n° 7), de la célébration du soixantième anniversaire de la sécurité routière dans le système des Nations Unies en 2010 et des plans du WP.1 pour la septième décennie, laquelle coïncide avec la Décennie d'action pour la sécurité routière. Le Comité **a aussi été informé** de la publication par le secrétariat des résolutions d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) et sur la signalisation routière (R.E.2).

46. Le Comité **a été informé** de la résolution 64/255 de l'Assemblée générale des Nations Unies, en date du 2 mars 2010, proclamant la décennie 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière. L'un des objectifs de la résolution est de réduire le nombre de décès imputables aux accidents de la route dans le monde en multipliant les activités menées aux niveaux national, régional et mondial. Il y est demandé aux commissions régionales des Nations Unies, agissant en coopération avec les autres partenaires, de mettre au point un plan d'action de la Décennie et de coordonner le suivi régulier des progrès obtenus dans la réalisation de ces objectifs. Le Comité **a aussi été informé** des plans établis par la CEE pour contribuer au lancement et à la mise en œuvre de la Décennie d'action au niveau mondial en coopération avec les autres commissions régionales des Nations Unies, le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière et d'autres partenaires pour la sécurité routière à l'échelle mondiale.

47. Le Comité **a aussi été informé** de l'achèvement du projet, financé par le Compte de l'ONU pour le développement, intitulé «Améliorer la sécurité routière mondiale en fixant, aux niveaux national et régional, des objectifs de réduction du nombre des victimes d'accidents de la circulation», que les cinq Commissions régionales des Nations Unies ont exécuté en 2008-2009; de la récente campagne de sécurité routière CEE-Fédération internationale de basketball (FIBA), «Jouer et conduire en respectant les règles», organisée durant la Coupe du monde de basketball 2010 (septembre 2010, Turquie) ainsi que des nouveaux domaines où le WP.1 pourrait intervenir, tels que le renforcement de la sécurité aux passages à niveau et les enquêtes multidisciplinaires sur les accidents.

48. L'Ambassadeur Leonidas Chrysanthopoulos, Secrétaire général de la CEMN, **a informé** le Comité de la Conférence conjointe CEE-CEMN sur l'amélioration de la sécurité routière dans la région de la CEMN, tenue à Ioannina (Grèce) les 18 et 19 novembre 2010, de la Déclaration de Ioannina et des mesures de suivi prévues.

49. Le Comité **s'est dit satisfait** des travaux menés et des initiatives prises par le WP.1 et le secrétariat, ainsi que de l'excellente coopération avec la CEMN, également dans le domaine de la sécurité de la circulation routière, qui avait produit des résultats concrets.

50. Le Comité **a appuyé** les travaux menés pour développer des mécanismes d'enquête multidisciplinaire sur les accidents, sous réserve que des financements extérieurs soient disponibles et **a recommandé** que le WP.1, le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) et le Groupe de travail sur les chemins de fer (SC.2) envisagent de créer un groupe

commun d'experts pour une durée limitée afin d'étudier les moyens de renforcer la sécurité aux passages à niveau, en tenant compte de l'expérience acquise par d'autres organisations telle que l'Agence ferroviaire européenne (ERA).

#### **D. Adoption d'une approche plus complexe du transport routier**

51. Le Comité **a été informé** des modifications apportées en 2010 à l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR). Il **a noté** que les Parties contractantes à l'AGR devront peut-être bientôt établir et appliquer des procédures relatives à l'évaluation des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, à la gestion de la sécurité du réseau et aux inspections de sécurité pour les routes du réseau international E, ainsi que le prévoit l'annexe IV proposée pour l'AGR.

52. Le Comité **a aussi été informé** des travaux en cours visant à élaborer une proposition d'accord multilatéral mondial sur le transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (OmniBUS), ainsi que de l'initiative prise par la Commission européenne de modifier l'Accord Interbus entre l'UE et les pays tiers.

53. En outre, le Comité **a été informé** des conclusions d'un groupe d'experts travaillant sur les «restrictions quantitatives imposées au transport international routier de marchandises». Plus précisément, un «projet de convention visant à aligner les accords bilatéraux relatifs au transport international routier sur les dispositions obligatoires des instruments multilatéraux régissant le transit international routier» a été présenté. Le Comité **a noté** que l'on comptait en novembre 2010 quatre pays ayant ratifié le Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (e-CMR): Bulgarie, Lettonie, Pays-Bas et Suisse; et qu'une ratification supplémentaire était nécessaire pour son entrée en vigueur.

54. Le Comité **a instamment demandé** aux signataires du Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (e-CMR) permettant d'utiliser la lettre de voiture électronique (e-CMR) et aux Parties contractantes de la Convention CMR de ratifier ou d'adhérer au Protocole additionnel et **a appuyé** la poursuite des travaux d'un groupe informel d'experts chargé du problème «des restrictions quantitatives imposées lors du transport international routier de marchandises».

#### **E. Vers une législation ferroviaire unifiée dans la région paneuropéenne et sur les corridors de transport terrestre Europe-Asie; rapport de situation du Groupe de travail des transports par chemin de fer**

*Documents:* ECE/TRANS/SC.2/214; ECE/TRANS/2011/3 et Corr.1.

55. Le Comité **a noté** que le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) avait adopté un rapport de situation (ECE/TRANS/2011/3) sur l'unification de la législation ferroviaire dans la région paneuropéenne et le long des corridors de transport terrestre Europe-Asie (ECE/TRANS/SC.2/214). Il était proposé dans ce document une approche par étape, dont la première serait l'établissement d'un mémorandum d'accord ou d'un instrument similaire définissant le cadre gouvernemental dans lequel s'inscriraient les clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie établis par le secteur d'activité concerné.

56. Il est proposé que le mémorandum d'accord soit établi en 2011 par un groupe d'experts de la CEE. Les clauses et conditions fondamentales applicables aux contrats de transport ferroviaire seraient établies parallèlement par des experts sous les auspices de l'Organisation de 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).

57. Le Comité **s'est félicité** de cette initiative, **a approuvé** la conception et l'approche reflétée dans le rapport de situation du SC.2 sur l'unification de la législation ferroviaire dans la région paneuropéenne et le long des corridors de transport terrestre (ECE/TRANS/2011/3), **a décidé** de créer un groupe d'experts sur la question doté du mandat énoncé dans l'annexe du document ECE/TRANS/2011/3 et **a demandé** à son Président de soumettre cette proposition au Comité exécutif pour approbation.

## F. Livre blanc de la CEE pour un transport par voie navigable efficace et durable en Europe, élaboré sous les auspices du Groupe de travail des transports par voie navigable

*Document:* ECE/TRANS/SC.3/189.

58. Le Comité **a examiné** le Livre blanc de la CEE pour un transport par voie navigable efficace et durable en Europe, élaboré sous les auspices du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) afin de présenter une conception paneuropéenne du futur développement de la navigation intérieure dans la région de la CEE, quinze ans après le premier Livre blanc établi sur la question par la CEE. Dans le nouveau Livre blanc, on analyse le développement du réseau de voies navigables dans le cadre de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) et on décrit le cadre institutionnel et réglementaire actuellement applicable à la navigation intérieure dans la région. On y identifie les principaux domaines se prêtant à une coopération paneuropéenne pour promouvoir l'utilisation de la navigation intérieure et on y propose des recommandations générales sur les activités de suivi que devrait mener le Groupe de travail des transports par voie navigable. Le Comité **a aussi été informé** que le Livre blanc serait soumis à la soixante-quatrième session de la CEE (29-31 mars 2011).

59. Le Comité **a approuvé** le Livre blanc pour un transport par voie navigable efficace et durable en Europe (ECE/TRANS/SC.3/189), la possibilité étant donnée aux délégations de soumettre leurs éventuelles observations complémentaires jusqu'au 18 mars 2011, et **a accueilli avec satisfaction** les recommandations générales formulées dans sept domaines prioritaires en vue de la réalisation de travaux coordonnés et harmonisés entre les gouvernements, les commissions fluviales, le secteur d'activité concerné et d'autres importantes parties prenantes au cours des années à venir. Le Comité **s'est félicité** des travaux réalisés par le SC.3 sur ce document stratégique, exprimant en particulier sa gratitude aux États membres, à la Commission européenne et aux commissions fluviales pour leur participation active à l'établissement du Livre blanc.

60. Dans ce contexte, le Comité **a aussi pris note** des activités de suivi des recommandations générales figurant dans le Livre blanc, notamment l'étude en cours d'une éventuelle contribution de la CEE à la gestion d'une future base de données européenne des bateaux de navigation intérieure.

## G. Transport et compétitivité

*Document:* Document informel n° 1 du WP.5.

61. Le Comité **a été informé** des mesures prises par le secrétariat pour faire progresser les travaux relatifs au projet concernant les incidences des problèmes posés par la chaîne d'approvisionnement sur la manière dont les transports contribuent à la compétitivité des pays, en respectant les délais fixés à la vingt-troisième session du Groupe de travail chargé

d'examiner les tendances et l'économie des transports en septembre 2010 (document informel n° 1 du WP.5).

62. Le Comité **a approuvé** la création d'une équipe spéciale, relevant du WP.5, pour faire progresser les travaux au titre 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 avec la participation des groupes de travail concernés.

## H. 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/2011/4.

63. Le Comité **a noté** que le Comité de gestion de la Convention sur l'harmonisation (WP.30/AC.3), à sa session du 27 mai 2010, a adopté la proposition d'amendement sur l'ajout à ladite convention d'une nouvelle annexe 9 sur le passage des frontières dans le transport ferroviaire. Le 31 août 2010, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, agissant en sa qualité de dépositaire, a publié une notification dépositaire pour informer les Parties contractantes de l'adoption de la nouvelle annexe 9. Cette nouvelle annexe entrera en vigueur le 30 novembre 2011, sauf si des Parties contractantes transmettent des objections au Secrétaire général avant le 31 août de la même année.

64. Le Comité **a noté et appuyé** les activités menées par le secrétariat et les Parties contractantes pour renforcer la Convention TIR et assurer la transparence dans la gestion du régime TIR. Les tâches qui ont été jugées prioritaires dans le cadre de la réforme de la CEE (ECE/TRANS/2011/4) sont en particulier les suivantes:

- Examen, conformément aux recommandations du Bureau des services de contrôle interne (BSCI) et du Comité des commissaires aux comptes de l'ONU, des propositions d'amendement sur l'ajout à la Convention TIR d'une nouvelle annexe sur les conditions et les prescriptions relatives à l'habilitation d'une organisation internationale pour organiser le fonctionnement du système de garanties TIR. Ces prescriptions comprennent notamment des dispositions sur l'audit visant à assurer la bonne gouvernance et la transparence du régime TIR;
- Efforts faits par la CEE pour assurer le maintien du régime TIR au 1<sup>er</sup> janvier 2011 en signant un nouvel accord avec l'Union internationale des transports routiers (IRU) conformément aux dispositions de la Convention TIR, aux règles applicables de l'ONU et aux mandats définis par le Comité de gestion TIR.

65. Le Comité **a été informé** que le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et son Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1) avaient commencé à examiner les incidences financières du projet eTIR, en réalisant notamment une analyse coûts-avantages. Le WP.30 a aussi commencé ses travaux concernant l'élaboration de dispositions juridiques en vue de l'introduction de l'eTIR, afin de guider le secrétariat sur l'option à choisir, soit modifier la Convention en vigueur en y ajoutant des dispositions permettant l'échange de données informatisées (EDI) parallèlement à l'utilisation du carnet TIR sur support papier, ou progressivement en remplacement de celui-ci, soit établir une convention «eTIR» entièrement nouvelle, qui serait fondée sur l'échange de données informatisées.

66. Le Comité **a appuyé** la poursuite du projet eTIR et **decidé** de prolonger le mandat du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du

régime TIR (WP.30/GE.1) jusqu'en 2011 et d'effectuer une analyse coûts-avantages d'un système e-TIR.

67. Le Comité **a pris note** d'une résolution de l'Assemblée générale de l'IRU sur le recours excessif au matériel de radiographie pour l'inspection des véhicules routiers commerciaux. Selon cette résolution, ces inspections pouvaient être effectuées plusieurs fois par jour sur le même véhicule, mais aucune mesure préventive n'était prévue pour protéger les conducteurs et aucune information n'était donnée sur les procédures de contrôle et sur les effets des rayons X sur la santé des conducteurs. Le Comité **a demandé** aux États membres d'aborder la question du passage aux rayons X des véhicules commerciaux de transport routier au niveau national, y compris les mesures à prendre pour que l'équipement utilisé pour les rayons X soit sans danger pour les conducteurs.

## I. Sûreté des transports intérieurs

68. Le Comité **a été informé** du Forum de discussion sur la sûreté des transports intérieurs tenu le 31 janvier 2011, organisé sous l'égide de la CEE conformément à la décision prise par le Comité à sa soixante et onzième session en 2009 (ECE/TRANS/206, par. 57). Le Forum a été organisé en partenariat avec une entité du secteur privé (Transported Asset Protection Association) pour servir de plate-forme de discussion sur diverses questions relatives à la sûreté des transports intérieurs.

69. Le Comité **s'est félicité** de l'organisation de l'atelier sur la sûreté des transports intérieurs et **a réaffirmé** que la Division des transports de la CEE, en collaboration avec les États membres, les organisations internationales, le secteur privé et les milieux universitaires, devrait poursuivre ses travaux visant à améliorer la sûreté des transports intérieurs, en organisant notamment des manifestations propices à l'échange d'informations et de meilleures pratiques.

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

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/1083 et Corr.1 et Add.1, ECE/TRANS/WP.29/1085, ECE/TRANS/WP.29/1087; document informel n° 8.

70. Le Comité **a été informé** par le secrétariat des tous 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. Le Comité **a noté** que 40 groupes informels avaient mené en 2010 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 138 Règlements existants concernant les véhicules en fonction des évolutions techniques. Une liste des questions faisant l'objet d'un examen par les groupes informels a été distribuée en tant que document informel n° 8.

71. Le Comité **a noté** que plus de 110 amendements avaient été adoptés en 2010 pour actualiser les Règlements existants en fonction des progrès techniques, et établir des limites plus strictes. Ont ainsi été adoptées des dispositions visant à éviter les risques d'incendie dans les autobus et autocars et de nouvelles dispositions concernant la résistance au roulement des pneumatiques, lesquelles permettraient de réduire de 5 % les émissions de CO<sub>2</sub> et d'abaisser les valeurs limites des émissions sonores des pneumatiques. En outre, le Forum mondial a décidé d'harmoniser à l'échelle mondiale les procédures d'essai pour la mesure des émissions des véhicules utilitaires lourds et d'éliminer les autres options. Les nouvelles prescriptions Euro 5 qui limitent plus strictement les émissions de gaz polluants

et de particules pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers ont été insérées dans les Règlements existants.

72. Le Comité **a noté** qu'en 2010 le Forum mondial a actualisé certains Règlements annexés à l'Accord de 1958 pour protéger les passagers contre les chocs électriques non seulement en service normal, mais aussi dans le cas des chocs frontaux et latéraux. Il a été considéré que l'adoption de ces Règlements actualisés équivalait à établir les premiers règlements internationaux sur la sécurité des véhicules hybrides et électriques. Ces dispositions qui feront date aideront à lancer rapidement la construction de véhicules électriques sûrs et propres à l'échelle mondiale. Selon le programme de travail du Forum mondial, cet ensemble de prescriptions relatives à la sécurité des véhicules hybrides et électriques sera suivi avant la fin de 2011 d'autres améliorations des Règlements existants ou nouveaux concernant les technologies fondées sur l'hydrogène et les piles à combustible.

73. Le Comité **a aussi été informé** du fait que le WP.1 et le WP.29 continuent d'œuvrer pour maintenir la concordance et la cohérence entre la Convention sur la circulation routière (1968) et les Règlements élaborés par le Forum mondial dans le cadre des Accords de 1958 et 1998.

74. Le Comité **a en outre été 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.

75. Le Comité **s'est dit satisfait** des travaux accomplis par le WP.29 et **a approuvé** la tenue, les 12 et 13 mai 2011, d'une session supplémentaire du Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF), sous l'égide du WP.29, afin de pouvoir terminer le projet de nouveau Règlement sur les systèmes automatiques de freinage d'urgence (AEBS).

## K. Normes relatives aux carburants

*Document:* Document informel n° 9.

76. Le Comité **a pris note** de l'état d'avancement des travaux du Forum mondial visant à élaborer des recommandations sur la qualité des carburants commercialisés et des difficultés rencontrées jusque-là pour parvenir à un accord avec l'industrie pétrolière (document informel n° 9).

## L. Transport intermodal et logistique: Perspectives et défis pour le transport par voie navigable

*Document:* ECE/TRANS/WP.24/127.

77. Le Comité **a noté** qu'à la suite de son débat orienté vers des domaines d'action particuliers qui a porté sur les transports par voie navigable en février 2010, le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique a continué d'examiner cette question sous l'angle des possibilités et difficultés du transport intermodal par voie navigable. Sur la base des exposés et des documents de fond, le Groupe de travail a examiné des solutions pour renforcer davantage l'attrait et la compétitivité des transports par voie navigable ainsi que leurs complémentarités avec les transports routiers et ferroviaires en prenant pour objectif d'offrir des systèmes de transport porte à porte sans solution de continuité.

78. Le Comité **a examiné** les conclusions du Groupe de travail, notamment sur la meilleure application par les gouvernements des pays européens du Protocole sur le transport par voie navigable qui est annexé à l'Accord européen sur les grandes lignes de

transport international combiné et les installations connexes (AGTC) et qui prévoit un plan coordonné pour le développement du transport intermodal sur les voies navigables paneuropéennes et les routes côtières, une amélioration des schémas de gestion des ports par les industries privées et une déréglementation des opérations de transport par voie navigable.

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

*Documents:* ST/SG/AC.10/C.3/74 et Corr.1 et Add.1, ST/SG/AC.10/C.3/76, ST/SG/AC.10/C.4/38 et Add.1 à 3, ST/SG/AC.10/C.4/40, ST/SG/AC.10/38; ECE/TRANS/WP.15/204 et Corr.1 et Add.1, ECE/TRANS/WP.15/206, ECE/TRANS/WP.15/208; ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118 et Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/120 et Add.1; ECE/TRANS/WP.15/AC.2/36 et Corr.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/38; ECE/ADN/9 et Corr.1 et 2, ECE/ADN/11 et ECE/ADN/13; ECE/TRANS/215, ECE/TRANS/220.

79. Le Comité **a noté** que le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses, relevant du Conseil économique et social, s'était réuni du 21 au 30 juin 2010 (voir le rapport publié sous les cotes ST/SG/AC.10/C.3/74 et Corr.1 et Add.1) et du 29 novembre au 7 décembre 2010 (voir le rapport publié sous la cote ST/SG/AC.10/C.3/76). Le Sous-Comité d'experts du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques s'était réuni du 30 juin au 2 juillet 2010 (voir le rapport publié sous la cote ST/SG/AC.10/C.4/38) et du 7 au 9 décembre 2010 (voir le rapport publié sous la cote ST/SG/AC.10/C.4/40). En outre, le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques avait tenu sa cinquième session le 10 décembre 2010, examiné les travaux accomplis par les deux Sous-Comités durant l'exercice biennal 2009-2010 et adopté les recommandations reproduites dans les additifs 1 à 3 de son rapport ST/SG/AC.10/38. Ces recommandations devraient être publiées par le secrétariat en 2011 dans les documents suivants: dix-septième édition révisée des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses – Règlement type; additif 1 à la cinquième édition révisée des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses – Manuel d'épreuves et critères; et quatrième édition révisée du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques.

80. 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) et le Comité d'administration de l'ADN avaient tenu respectivement leurs huitième et sixième sessions du 24 au 28 janvier 2011.

81. Le Comité **a aussi noté** que, depuis l'adhésion de l'Islande, on compte 47 Parties contractantes à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (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 Parties contractantes à l'ADR qui ne l'avaient pas encore fait (Azerbaïdjan, Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Croatie, ex-République yougoslave de Macédoine, Islande, Kazakhstan, Malte, Maroc, Monténégro, Serbie, Tunisie, Turquie et Ukraine) de devenir parties au Protocole portant modification des articles 1 a), 14 1) et 14 3) b) de l'ADR pour que le Protocole puisse entrer en vigueur.

82. En outre, le Comité **a noté** que, depuis l'adhésion de la Pologne, de la Serbie et de la Suisse, on comptait 16 Parties contractantes à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure (ADN).

83. Le Comité **a aussi noté** que les projets d'amendement aux annexes A et B de l'ADR adoptés en 2008, 2009 et mai 2010, tels qu'ils figuraient dans les documents ECE/TRANS/WP.15/204 et Corr.1 et Add.1, avaient été soumis par le Gouvernement portugais pour acceptation par les Parties contractantes et avaient été réputés acceptés le 1<sup>er</sup> octobre 2010. Ils étaient entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2011. Le secrétariat avait en conséquence publié une nouvelle édition 2011 récapitulative de l'Accord, sous la cote ECE/TRANS/215 (vol. I et II).

84. De manière similaire, des projets d'amendement aux Règlements annexés à l'ADN adoptés en 2008, 2009 et janvier 2010, tels qu'ils figuraient dans les documents ECE/ADN/9 et Corr.1, avaient été réputés acceptés le 1<sup>er</sup> octobre 2010 et étaient entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2011. D'autres amendements adoptés en août 2010, reproduits dans le document ECE/ADN/9/Corr.2 avaient aussi été communiqués pour acceptation et étaient entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2011. Le secrétariat avait donc publié une nouvelle édition 2011 récapitulative de l'Accord, sous la cote ECE/TRANS/220 (vol. I et II).

85. En ce qui concerne le débat qui avait eu lieu lors de la dernière session quant aux procédures réglementaires à suivre pour supprimer le mot «européen» dans le titre de l'ADR (voir ECE/TRANS/208, par. 77 et 78), Le Comité **a noté** que le Président du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15), tenant compte de l'objection formulée par l'Allemagne, avait conclu que la méthode d'acceptation des amendements à l'ADR par non-opposition ne pouvait pas être appliquée parce qu'elle présupposait qu'il y aurait consensus entre les Parties contractantes.

86. Le Comité **a noté** que, selon le paragraphe 1.9.5.3.7 de l'annexe A de l'ADR, les restrictions au passage des véhicules transportant des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers appliquées par les Parties contractantes à cet instrument devaient être publiées officiellement et diffusées auprès du public. Les Parties contractantes devaient notifier ces restrictions au secrétariat de la CEE qui rendrait cette information accessible au public sur son site Web. La Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), l'IRU et le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC) avaient informé le WP.15 que le fait que de nombreuses Parties contractantes ne s'étaient pas acquittées de ces obligations posait de nombreux problèmes logistiques. Comme les autorités responsables de la circulation routière ne sont pas nécessairement les mêmes que celles compétentes pour l'ADR, le Comité **a demandé** aux administrations concernées des Parties contractantes de communiquer au secrétariat des informations sur les restrictions au passage des véhicules transportant des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers afin que le secrétariat puisse diffuser ces informations au public comme stipulé au paragraphe 1.9.5.3.7 de l'ADR.

87. Le Comité **a noté** que la Réunion commune avait adopté un ensemble de projets d'amendement aux prescriptions communes du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), de l'ADR et de l'ADN qui devaient entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013. Le Comité **a approuvé** les nouveaux articles 38 et 33a du Règlement intérieur de la Réunion commune du Comité d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/120, par. 68, et annexe III).

88. Le Comité **s'est félicité** des importants travaux réalisés dans le domaine des marchandises dangereuses.

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

*Documents:* ECE/TRANS/WP.11/222 et Add.1.

89. 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 à présent 45 Parties contractantes. La Suisse avait signé l'Accord en 1971, mais ne l'avait pas encore ratifié. La Turquie avait annoncé à la soixante-douzième session du Comité en 2010 qu'elle comptait adhérer à l'ATP dans de brefs délais.

90. Le Comité **a noté** que les propositions d'amendement à l'ATP adoptées à la soixante-quatrième session du Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) en octobre 2008, notamment le texte révisé de l'annexe 1 de l'ATP, étaient entrées en vigueur le 2 janvier 2011 et étaient reflétées dans la nouvelle version de l'ATP qui avait été établie comme publication destinée à la vente sous la cote ECE/TRANS/219.

91. Le Comité **a aussi noté** que le WP.11, à sa soixante-sixième session (9-12 novembre 2010), avait adopté des amendements aux annexes de l'ATP (ECE/TRANS/WP.11/222, annexe I) et que ceux-ci avaient été notifiés aux Parties contractantes à l'ATP par la Section des traités de l'ONU le 11 février 2011. Le WP.11 avait aussi adopté pour le Manuel ATP un certain nombre de nouvelles observations et de nouveaux graphiques visant à faciliter et harmoniser l'interprétation et l'application de l'ATP (ECE/TRANS/WP.11/222, annexe II). Une nouvelle version du Manuel ATP incluant ces ajouts était disponible sur le site Web de la Division des transports.

92. Le Comité **a été informé** que, sur la base de l'article 7 de l'ATP, un projet d'accord multilatéral sur la reconnaissance des procédures d'essai applicables aux engins à températures multiples avait été établi par l'Espagne, la France, l'Italie et le Portugal. Le texte en avait été distribué pour examen dans le cadre de l'Union européenne et de l'Organisation mondiale du commerce et devait encore être signé. À la session de 2010 du WP.11, plusieurs pays avaient dit qu'ils étaient déçus que l'on n'ait pas trouvé de solution applicable à tous les pays et qu'ils se demandaient si l'accord multilatéral ne déboucherait pas sur une concurrence déloyale. Il leur avait été répondu que tous les pays pourraient devenir parties à cet accord et que celui-ci cesserait de s'appliquer dès que les dispositions relatives aux engins à températures multiples auraient été ajoutées à l'ATP. Il avait été confirmé que l'accord n'aurait pas d'effets sur les opérations de transport que les Parties contractantes réaliseraient sur les territoires des pays qui l'auraient signé.

93. Le Comité **a approuvé** le mandat et le Règlement intérieur adopté par le WP.11 (ECE/TRANS/WP.11/222/Add.1).

## O. Transport des personnes à mobilité réduite

*Documents:* ECE/TRANS/WP.6/2010/8 et ECE/TRANS/WP.6/159.

94. Le Comité **a noté** que, comme il avait été invité à le faire, le Groupe de travail sur les statistiques des transports avait examiné les modalités éventuelles selon lesquelles il pourrait recueillir les données nécessaires pour quantifier les bénéfices sociaux des mesures d'accessibilité dans les transports ferroviaires. Dans un premier temps, il avait été demandé au secrétariat de recueillir des données pour un certain nombre d'indicateurs de base relatifs aux voies, au matériel roulant et au volume du trafic voyageurs dans un certain nombre de pays membres de la CEE.

### **XIII. Questions de nature informative et approbation officielle des travaux par le Comité (point 11 de l'ordre du jour)**

#### **A. Approbation des rapports des organes subsidiaires du Comité**

*Document:* ECE/TRANS/209/Add.1.

95. Le Comité **a approuvé** dans leur ensemble tous les rapports et activités connexes de ses organes subsidiaires et **prié** le secrétariat d'incorporer les références correspondantes dans le rapport complet du CTI en tenant compte des annotations respectives figurant dans le document ECE/TRANS/209/Add.1.

#### **B. Informations sur les recensements 2010 de la circulation sur les routes E et du trafic sur les lignes ferroviaires E**

*Document:* Document informel n° 10.

96. Le Comité **a été informé** de l'état d'avancement des programmes de recensement 2010 de la circulation sur les routes E et du trafic sur les lignes ferroviaires E conformément aux résolutions n°s 259 et 260 adoptées à sa soixante et onzième session en 2009 (document informel n° 10).

97. Le Comité **a invité** les États membres de la CEE qui n'avaient pas encore informé le secrétariat de leur intention de participer aux recensements de 2010 de la circulation sur les routes E et du trafic sur les lignes ferroviaires E en conformité avec les résolutions n°s 259 et 260 du CTI à le faire dès que possible et **demandé instamment** à tous les États membres de la CEE de transmettre toutes les données demandées pour le 1<sup>er</sup> novembre 2011 (routes E) et le 30 juin 2012 (lignes ferroviaires E).

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

*Document:* Document informel n° 11.

98. Le Comité **a examiné** le document informel n° 11, établi par le secrétariat et présenté sous forme de tableaux en anglais, français et russe, qui indiquait l'état le plus récent, au 31 décembre 2010 des signatures, ratifications et adhésions concernant les instruments internationaux relatifs aux transports intérieurs conclus sous ses auspices. Le document informel n° 11 indiquait aussi les adhésions enregistrées depuis la dernière session du Comité. Le Comité **a pris note** de ces renseignements et **invité** les pays qui n'étaient pas encore Parties contractantes aux accords et conventions de la CEE dans le domaine des transports à le devenir dès que possible.

### **XIV. Résultats des réunions du Bureau du Comité des transports intérieurs (point 12 de l'ordre du jour)**

*Documents:* ECE/TRANS/2011/5 et ECE/TRANS/2010/7; document informel n° 12.

99. Le Comité **a examiné** le document ECE/TRANS/2011/5 indiquant les résultats des réunions tenues par son Bureau en 2010.

100. Le Comité **a fait état** des décisions prises à sa soixante-dixième session, à savoir: a) que ses sessions annuelles se diviseraient 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 formelle par le Comité seraient examinés dans leur ensemble et sur la base de l'ordre du jour annoté distribué par le secrétariat.

101. Le Comité **a en outre fait observer** que l'adoption du rapport de sa soixante-treizième session se limiterait à l'adoption de la liste des principales décisions, tandis que le rapport de la partie consacrée aux questions de fond (table ronde d'une demi-journée), sous la forme de conclusions établies par le Président, serait distribué à un stade ultérieur, en même temps que le rapport complet de la session.

102. En ce qui concerne la décision relative à la planification fonctionnelle en vue de l'évaluation du programme de travail 2010-2011 (ECE/TRANS/2010/7) qu'il a adoptée à sa soixante-douzième session, le Comité était saisi d'une version révisée de l'annexe 1 qui faisait état des réalisations escomptées et des indicateurs de succès pour le sous-programme sur les transports, par groupe d'activités, aux fins de l'évaluation biennale des résultats pour l'exercice 2010-2011. La version révisée a été publiée pour aligner le texte de la colonne «Groupe d'activités» du document susmentionné sur le document concernant la ventilation des ressources par groupe d'activités établi pour le Comité exécutif de la CEE (document informel n° 12).

## **XV. Questions découlant des travaux de la Commission économique pour l'Europe (CEE), du Conseil économique et social et d'autres organes et conférences des Nations Unies (point 13 de l'ordre du jour)**

103. Le Comité **a été informé** par le secrétariat des faits les plus récents relatifs aux organes et conférences des Nations Unies présentant un intérêt pour lui.

## **XVI. Rapport au Comité exécutif de la CEE sur la mise en œuvre des priorités de la réforme de la CEE pour un renforcement de certaines activités du Comité (point 14 de l'ordre du jour)**

*Document:* Document informel n° 13.

104. Le Comité **a examiné** le document informel n° 13 qui fait le point sur la mise en œuvre de la réforme de la CEE dans le domaine des transports et sur la suite donnée aux demandes précises qui lui ont été adressées et qui sont énoncées dans le plan de travail pour la réforme. Le Comité **a accepté** que le document informel n° 13 serve de rapport pour le Comité exécutif et **a demandé** à son Président de présenter ce rapport au Comité exécutif lors de sa réunion du 4 mars 2011.

105. Le Comité **a été informé** par son Président des résultats de la réunion que celui-ci a tenue avec le Comité exécutif le 26 février 2010 sur la mise en œuvre de la réforme de la CEE dans le domaine des transports.

---

**XVII. Calendrier des réunions en 2011 et programme préliminaire des publications de la Division des transports pour 2012-2013 (point 15 de l'ordre du jour)**

*Documents:* ECE/TRANS/2011/6; document informel n° 14.

106. Le Comité **a adopté** son calendrier des réunions pour 2011 et le premier trimestre 2012 (ECE/TRANS/2011/6), ainsi que le programme préliminaire des publications pour 2012-2013 (document informel n° 14).

**XVIII. Questions diverses: dates de la prochaine session (point 16 de l'ordre du jour)**

107. Le Comité **a fait observer** que sa soixante-quatorzième session devait en principe se tenir à Genève du 28 février au 1<sup>er</sup> mars 2012.

**XIX. Adoption de la liste des principales décisions prises par le Comité à sa soixante-treizième session (point 17 de l'ordre du jour)**

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

## Annexe

### **Table ronde sur le thème «Les transports de marchandises dangereuses: dimensions mondiales et régionales» (1<sup>er</sup> mars 2011)**

#### **Conclusions du Président**

##### **Introduction**

1. La session a consisté en exposés présentés par des orateurs de haut niveau représentant des gouvernements de cinq pays (Allemagne, France, Kazakhstan, Royaume-Uni et Turquie) et par des représentants de la Commission européenne, de l'OMI, de la CCNR, du CEFIC, de l'IRU et de l'UIC, suivis d'un débat auquel les orateurs ont pris part et qui a été animé par le secrétariat.
2. Les discussions ont montré que les transports de marchandises dangereuses continuent à intéresser vivement les 56 pays de la CEE. Les mécanismes mis en place par l'ONU pour régler tous les modes de transport de marchandises dangereuses aux échelons mondial et régional sont efficaces et assurent un haut niveau de sécurité lorsqu'ils sont utilisés rationnellement par les gouvernements.
3. La CEE joue un rôle majeur dans ce domaine, tout d'abord en fournissant des services de secrétariat au Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses, et, deuxièmement, en assurant la pleine application de ces mécanismes par le biais de ses propres instruments juridiques: l'ADR pour le transport routier; en coopération avec la CCNR, l'ADN pour le transport par voie navigable; le RID, instrument juridique de l'OTIF, pour le transport ferroviaire. D'autres organisations, notamment l'OMI pour le transport maritime et l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI) pour le transport aérien, contribuent aussi à cette application fructueuse à l'échelle mondiale. Les pays de la CEE disposent donc tous d'un système complet et cohérent pour régler le transport de marchandises dangereuses. S'il est utilisé correctement, ce système présente un très haut niveau de sécurité et de sûreté durant le transport et contribue fortement à la facilitation des transports entre les pays qui l'appliquent. C'est le cas en particulier dans l'Union européenne, où le système s'applique non seulement au transport international, mais aussi au transport intérieur, et est régulièrement actualisé et pleinement harmonisé grâce en particulier aux travaux du WP.15, à la Réunion commune RID/ADR/ADN, au Comité de sécurité de l'ADN et au Comité d'experts du RID.
4. La table ronde a cependant montré qu'il reste un certain nombre de lacunes à combler qui devraient être étudiées par la CEE et les organisations coopérant avec la CEE.

#### **I. Harmonisation**

5. Les gouvernements reconnaissent la nécessité de procéder à une harmonisation multimodale, mais considèrent que l'harmonisation a déjà été réalisée pour le transport intérieur en Europe, dans les pays qui appliquent les instruments juridiques de la CEE et de l'OTIF (RID, ADR et ADN). Cependant, certains pays parties à ces instruments continuent de ne pas appliquer les mêmes règles au transport intérieur, ou ont des règles nationales obsolètes. Il est fortement recommandé aux parties au RID, à l'ADR et à l'ADN qui ne

l'ont pas encore fait d'appliquer les mêmes prescriptions au transport intérieur de marchandises dangereuses.

6. Pour faciliter les transports entre l'Europe et l'Asie, une harmonisation de l'annexe II de l'Accord sur le trafic international des marchandises par chemin de fer (SMGS) (applicable à l'Europe centrale et orientale ainsi qu'à l'Asie) avec le RID (applicable à l'Europe occidentale et centrale, au Moyen-Orient et en Afrique du Nord) serait très souhaitable. Le WP.15, l'OTIF et l'OSJD souhaiteront peut-être envisager des procédures ou des activités communes, ou renforcer les mécanismes existants pour accélérer la mise à jour de l'annexe II de la SMGS et supprimer les différences existant encore entre le RID et l'annexe II de la SMGS, s'ils jugent bon de le faire.

7. Le secteur d'activités concerné préconise de continuer le travail d'harmonisation entre les règlements sur les transports intérieurs et les règlements sur les transports aériens ou maritimes, y compris, selon l'IRU, la suppression des dispositions du RID et de l'ADR relatives aux conteneurs-citernes portant sur l'emploi exclusif des citernes mobiles ONU. Cependant, des représentants de gouvernements ont souligné qu'il ne fallait pas que la poursuite de l'harmonisation entre les instruments concernant les transports intérieurs, les transports maritimes et les transports aériens menace la sécurité. Certaines prescriptions concernant les transports aériens ou maritimes qui sont plus strictes que celles qui touchent les transports intérieurs sont justifiées sur le plan de la sécurité, tandis que certaines dispositions moins strictes applicables aux transports intérieurs ont des effets économiques bénéfiques pour l'industrie en Europe.

## **II. Adhésion à des instruments juridiques/mise en œuvre/assistance technique**

8. L'ADR compte maintenant 47 Parties contractantes, dont 45 des 56 pays de la CEE et deux pays qui ne sont pas de la CEE (Maroc et Tunisie). Certains pays non CEE du Moyen-Orient, d'Asie du Sud et d'Amérique latine appliquent aussi certaines de ces dispositions aux transports intérieurs. Un nombre croissant de pays non CEE ont dit souhaiter adhérer à l'ADR, mais les règlements techniques sont complexes et, pour pouvoir les appliquer, il faut disposer des compétences requises et de structures administratives bien organisées pour les gérer et les faire respecter. Le Gouvernement de la Turquie, l'un des pays qui a le plus récemment adhéré à l'ADR, a expliqué les difficultés qu'il avait rencontrées dans le processus d'adhésion et de mise en œuvre.

9. Le WP.15 pourrait étudier la possibilité d'élaborer des directives ou des recommandations concernant l'établissement des structures administratives appropriées au niveau national pour faire correctement appliquer et respecter l'ADR, de manière à faciliter l'adhésion de nouveaux pays et l'application effective de cet instrument par ces derniers.

10. Le Comité ou le WP.15 souhaitera peut-être établir une stratégie pour le renforcement des capacités afin de coordonner ou rationaliser les diverses activités de coopération technique qui sont actuellement réalisées de manière bilatérale sans grande cohérence. Ceci pourrait être fait en coopération avec les grandes organisations donatrices telles que l'Union européenne ou des ONG telles que l'IRU afin d'assurer progressivement l'adoption de l'ADR non seulement dans les pays de la CEE qui ne sont pas encore parties, mais aussi dans les pays voisins, en particulier en Asie, en Afrique et au Moyen-Orient.

11. Une assistance technique serait nécessaire pour aider les pays de la CEE à économie en transition et les pays voisins à mettre en place une législation et des structures administratives appropriées pour devenir parties aux instruments juridiques internationaux et appliquer ceux-ci correctement.

### III. Formation

12. La formation, notamment celle des autorités compétentes, est un important facteur de sécurité et de sûreté, et il faudrait intensifier les efforts pour que les compétences requises soient disponibles dans les administrations publiques et dispenser une formation à tous les participants intervenant dans la chaîne de transport des marchandises dangereuses.

13. Il faudrait rappeler à toutes les parties au RID, à l'ADR et à l'ADN, en particulier celles qui n'appliquent pas encore ces instruments aux transports intérieurs, l'importance des fonctions de conseiller à la sécurité pour les marchandises dangereuses pour améliorer la sécurité et le respect des règlements.

14. Il faudrait appeler l'attention du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de la CEE, de l'OMI et de l'OACI sur les dispositions du RID, de l'ADR et de l'ADN imposant l'intervention de conseillers à la sécurité pour les marchandises dangereuses pour assurer un meilleur respect des règlements concernant le transport de marchandises dangereuses et ces prescriptions devraient être étudiées dans d'autres parties du monde, ainsi que pour les transports maritimes et aériens.

15. Le WP.15 souhaitera peut-être coopérer avec l'OMI pour déterminer plus clairement la formation imposée par le Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG) pour ceux qui conduisent des véhicules routiers dans les zones portuaires ou dans le cadre de services rouliers (RORO) et qui possèdent déjà un certificat ADR de formation de conducteur.

### IV. Conclusion

16. La table ronde a été une très bonne occasion d'échanger des informations sur les dimensions mondiale et régionale du transport de marchandises dangereuses et des suggestions quant aux éventuelles évolutions nouvelles et mesures permettant de rendre l'harmonisation et l'application meilleures et plus efficaces.

17. Il est recommandé que les autorités compétentes des États membres de la CEE, le Comité lui-même, le WP.15, la Réunion commune RID/ADR/ADN, le Comité de sécurité de l'ADN et les organisations qui coopèrent examinent les résultats de ces discussions et prennent les mesures qu'ils jugeront pertinentes et appropriées.

---