



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail chargé d'examiner les tendances
et l'économie des transports****Trente-troisième session**

Genève, 7-9 septembre 2020

Point 8 a) de l'ordre du jour provisoire

**Évaluation et suivi des questions nouvelles et des objectifs
de développement durable : Tendances et difficultés concernant
les transports routiers, les transports ferroviaires et les transports
par voie navigable****Point sur la résilience du secteur des transports intérieurs
face aux pandémies et aux situations d'urgence d'ampleur
internationale****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. À sa quatre-vingt-deuxième session annuelle (Genève, 25-28 février 2020), le Comité des transports intérieurs a demandé au secrétariat, en étroite coopération avec le Bureau et avec l'appui des gouvernements intéressés et des principales parties prenantes, de mener les recherches nécessaires sur les dispositions des cadres existants et les nouveaux domaines de travail requis pour promouvoir la coopération entre les autorités chargées des transports dans le domaine de la lutte contre les effets des situations d'urgence de nature transnationale, y compris les épidémies et les pandémies, et de soumettre ces informations au Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) afin qu'il envisage de nouvelles mesures et les intègre à son programme de travail. Le présent document a été établi par le secrétariat pour donner suite à cette demande.

II. Introduction**Rôle des transports dans le développement, la propagation
et l'endiguement de la pandémie de COVID-19****1. Un assemblage hétéroclite de mesures non coordonnées**

2. À la suite de la pandémie de COVID-19, de nombreux gouvernements du monde ont fermé leurs frontières aux non-citoyens et aux non-résidents (par exemple, par l'interdiction



de délivrer des visas ou l'obligation de présenter une carte ou un certificat de santé) ou ont imposé à ceux qui entraient sur leur territoire des périodes prolongées d'isolement afin de limiter la propagation du virus tout en mettant en œuvre des mesures de confinement, de distanciation sociale stricte et de recherche des contacts. À titre de première réaction, de nombreux gouvernements ont fermé leurs frontières terrestres, aériennes et maritimes à la circulation non essentielle. Ces mesures ont entraîné le blocage de dizaines de milliers de camions aux frontières non seulement dans la région de la CEE mais dans le monde entier, ce qui a eu des incidences importantes sur la livraison de biens essentiels, tels que denrées alimentaires, produits pharmaceutiques, fournitures médicales et carburants, en particulier pour les pays économiquement les plus vulnérables qui dépendent souvent fortement des importations pour couvrir leurs besoins de base. Les pays ont procédé à des contrôles des passagers, des conducteurs et des équipages (principalement le contrôle de la température) à leur arrivée, mais aucun contrôle n'a été effectué au moment de leur départ. Par conséquent, un passager, un conducteur ou un membre d'équipage infecté a pu facilement devenir un superpropagateur et transmettre la maladie à de nombreuses autres personnes pendant son voyage à bord d'un avion, d'un navire, d'un train, d'un camion ou d'un bus ou pendant le temps de transit dans les terminaux. Enfin, la large diffusion du virus a rapidement obligé les pays à soumettre au confinement des villes et même, à un stade ultérieur, des régions ou des pays entiers. Les leçons tirées des mesures immédiates et à court terme prises par les gouvernements montrent que le secteur des transports n'était pas préparé à fonctionner dans les conditions découlant de la pandémie. La mise en œuvre de mesures comme « stay@home », qui ont suscité un accroissement du besoin de consommation et un virage brutal vers le commerce électronique, ne peut s'accompagner de la fermeture des frontières ou de l'imposition d'une série de restrictions aux conducteurs de camion. Cette combinaison a entraîné une perturbation des chaînes d'approvisionnement internationales et donc des pénuries temporaires de denrées alimentaires, de fournitures importantes et de médicaments. En outre, l'imposition de mesures, restrictions et politiques différentes par les gouvernements à des moments différents a mis en lumière l'absence de coordination internationale dans le secteur des transports intérieurs et d'un protocole convenu à mettre en œuvre pendant les pandémies.

2. Secteur des transports et incidences économiques globales

3. Ces restrictions souvent excessives au transport transfrontière et au transit de marchandises ont encore aggravé les conséquences économiques et sociales du choc infligé à l'économie mondiale par la pandémie. Selon les chiffres de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), la pandémie de COVID-19 pourrait entraîner en 2020 une contraction du produit intérieur brut (PIB) mondial allant jusqu'à 8 %, et une diminution de 32 % du commerce mondial. L'indice des directeurs des achats (PMI), qui révèle l'orientation dominante des tendances économiques dans le secteur manufacturier et celui des services, a enregistré en mars 2020 une baisse spectaculaire. Si le transport ferroviaire de marchandises a moins souffert, peut-être en raison de divers avantages comparatifs marqués, notamment l'utilisation de moins de main-d'œuvre sur les longues distances (service non accompagné) et l'absence de passage des frontières pour les équipages, du moins dans la région de la CEE, le secteur du transport routier de marchandises a au contraire été durement touché. Selon les données de l'Union internationale des transports routiers (IRU), les recettes ont diminué de 40 % pendant la période de confinement par rapport aux chiffres de 2019. De nombreux types de transports, notamment le transport de pièces automobiles, de vêtements, de fleurs et de matériaux de construction, se sont pratiquement arrêtés pendant la période de confinement. La crise a également eu des répercussions sociales, les professionnels, notamment les chauffeurs de camion, les agents des douanes et des frontières, ayant souvent été bloqués pendant des jours d'affilée aux postes de contrôle frontaliers, exposés à une possible contagion par la COVID-19 compte tenu du caractère souvent précaire des infrastructures et de la situation sanitaire de nombreux postes frontière terrestres de la région.

3. Les vulnérabilités des systèmes de transport international révélées

4. En un rien de temps, l'extrême vulnérabilité aux épidémies de maladies transmissibles des systèmes de transport international est devenue manifeste. Cependant,

même après la COVID-19, le monde restera probablement largement interconnecté et continuera à dépendre de systèmes de transport et de logistique fluides et efficaces, comme c'était le cas avant que les maladies contagieuses du type de la COVID-19 qui se sont déclarées de façon répétée au cours des deux dernières décennies (notamment celles dues aux virus H1N1, H5N1, MERS-COV, SARS-COV-1 et Ébola) et continueront sans doute à se manifester à l'avenir. Une initiative mondiale est nécessaire pour renforcer la coopération et la coordination internationales entre les autorités chargées des transports intérieurs et, ce faisant, la préparation et la résilience des pays face à d'éventuelles futures épidémies.

III. Réactions immédiates de la CEE

A. Observatoire sur l'état du franchissement des frontières en raison de la COVID-19

5. Afin de contribuer à réduire les incidences économiques et sociales et de maintenir le fonctionnement des approvisionnements vitaux, la CEE, à titre de réaction immédiate à la pandémie, a créé un Observatoire en ligne sur l'état du franchissement des frontières en raison de la COVID-19, qui a fourni une vue d'ensemble en temps réel des informations actualisées concernant les limitations du franchissement des frontières par le fret au niveau mondial. D'autres commissions régionales, l'IRU et des partenaires ont rejoint cette initiative. On y trouve aussi des informations sur les cadres d'études et de coopération pour la période postérieure à la pandémie de COVID-19. Il est possible d'y accéder à l'adresse wiki.unece.org/display/CTRBSBC/Observatory+on+Border+Crossings+Status+due+to+COVID-19+Home.

B. Création d'un groupe consultatif pluridisciplinaire informel des réactions des transports à la crise de la COVID-19

6. Pour donner suite à la demande du Comité que soit établi le présent document de travail, le secrétariat du WP.5 a créé un groupe consultatif pluridisciplinaire informel des réactions des transports à la pandémie de COVID-19, qui a tenu sa première session virtuelle le 9 juin 2020. Cette manifestation a rassemblé plus de 140 experts et fonctionnaires de ministères des transports, de l'économie et de la santé, de comités des douanes et autres institutions concernées, ainsi que des représentants d'entreprises de transport routier et ferroviaire, de compagnies de navigation et de prestataires de services logistiques de plus de 40 pays de la région de la CEE. Cette manifestation, à laquelle ont également participé des représentants de la Commission européenne, de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et de l'OMC, a permis de faire le point sur les difficultés rencontrées par le secteur des transports intérieurs pour faire face à la pandémie, de débattre des problèmes éventuels liés à la réouverture de la circulation transfrontière et d'échanger des points de vue sur les recommandations possibles pour améliorer la préparation et la résilience des autorités chargées des transports face à de futures épidémies. Il est rendu compte des délibérations de cette réunion dans le présent document de travail, qui sera examiné plus avant lors de la session suivante du WP.5, prévue à Genève du 7 au 9 septembre 2020. La page Web du groupe consultatif, où l'on trouvera l'ensemble des exposés, interventions et contributions téléversées est disponible à l'adresse électronique www.unece.org/index.php?id=54291.

C. Autres initiatives de la CEE

- L'équipe des statistiques des transports, par l'intermédiaire du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6), a créé une page Web permettant de suivre, contrôler et partager les principales statistiques relatives à la COVID-19 afin de fournir aux décideurs des données montrant les effets de la pandémie sur le secteur

des transports : wiki.unece.org/display/DSOCIOT/Data+Sources+on+Coronavirus+impact+on+transport.

- L'initiative du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), menée conjointement par la CEE et le Bureau régional de l'Europe de l'OMS, a créé une équipe spéciale chargée d'élaborer des « principes de transport durable respectueux de l'environnement et de la santé ». L'objectif de l'équipe spéciale et de ces principes est de fournir aux États membres des recommandations importantes sur la manière de remettre en route et reconstruire leur secteur des transports après la fin de la pandémie de COVID-19 afin de garantir que des modes de transport plus durables soient utilisés à l'avenir et d'éviter un retour massif de l'utilisation de la voiture dans les villes. Les travaux ont commencé en mai 2020 et une présentation des principes est prévue plus tard dans le courant de l'année 2020 (thepep.unece.org/events/task-force-development-green-and-healthy-sustainable-transport-principles-1st-meeting).
- Le 26 juin 2020, le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) a organisé une réunion des Amis du Président. Cette réunion virtuelle avait pour objectifs : a) d'examiner les enseignements tirés et les mesures prises dans les États membres de la CEE pour limiter les incidences négatives de la COVID-19 sur le transport intermodal et la logistique ; b) d'étudier les moyens de promouvoir le transport intermodal et la logistique durables après la pandémie de COVID-19, en particulier par des mesures visant à relancer les économies nationales et régionales ; et c) de réfléchir aux nouveaux modèles de transport intermodal et de logistique en tant que catalyseurs de la reprise afin d'encourager une utilisation plus durable du transport de marchandises. Tous les exposés peuvent être téléchargés à l'adresse électronique www.unece.org/index.php?id=54453.

IV. Cadre réglementaire international disponible en vue des pandémies et des situations d'urgence transfrontalières

A. Règlement sanitaire international de l'Organisation mondiale de la Santé et sa pertinence pour le transport intérieur

7. En 2005, compte tenu du développement des voyages et des échanges commerciaux internationaux, et de l'émergence ou de la réémergence de nouvelles menaces internationales pour la santé et d'autres risques pour la santé publique, 196 pays du monde entier ont convenu de mettre en œuvre le Règlement sanitaire international. Cet instrument international juridiquement contraignant est entré en vigueur le 15 juin 2007. L'objet et la portée du Règlement consistent à « prévenir la propagation internationale des maladies, à s'en protéger, à la maîtriser et à y réagir par une action de santé publique proportionnée et limitée aux risques qu'elle présente pour la santé publique, en évitant de créer des entraves inutiles au trafic et au commerce internationaux ». Parce que le Règlement ne se limite pas à des maladies déterminées, mais s'applique aux risques sanitaires quelle que soit leur origine ou leur source, il suit l'évolution des maladies et les facteurs affectant leur émergence et leur transmission. Le Règlement prescrit également aux États membres de renforcer les capacités de base en matière de surveillance et d'intervention aux niveaux primaire, intermédiaire et national, ainsi que dans les ports, aéroports et postes frontière internationaux désignés. Il crée en outre une série de documents sanitaires, notamment des certificats sanitaires pour les navires et un certificat international de vaccination ou de prophylaxie pour les voyageurs.

1. Lignes directrices du Règlement sanitaire international – Trouver un équilibre entre la protection de la santé publique et la nécessité d'éviter toute interférence inutile avec les transports et le commerce internationaux

- Selon les lignes directrices du Règlement, les mesures de santé publique mises en place doivent être proportionnées et limitées aux risques pour la santé publique, en

évitant de créer des entraves inutiles à la circulation et au commerce internationaux. Dans l'avis aux voyageurs publié le 29 février, l'OMS a déconseillé d'appliquer des restrictions de voyage ou de commerce aux pays connaissant des flambées de COVID-19. Dans le même temps, elle a reconnu que dans certaines circonstances, des mesures limitant la circulation des personnes peuvent se révéler temporairement utiles, par exemple dans des contextes où les liaisons internationales sont peu nombreuses et les capacités de réaction limitées. Des mesures de limitation des déplacements entravant de manière importante la circulation internationale ne peuvent être justifiées qu'au début d'une épidémie, car elles peuvent permettre aux pays de gagner du temps, même si ce n'est que quelques jours, pour mettre en œuvre rapidement des mesures de préparation efficaces. Ces restrictions doivent être fondées sur une évaluation minutieuse des risques, être proportionnées au risque pour la santé publique, être de courte durée et être réexaminées régulièrement en fonction de l'évolution de la situation.

- Les points d'entrée (ports, aéroports et postes frontière internationaux) sont les zones où les capacités de mise en œuvre du Règlement sont en moyenne les plus faibles dans la région du Bureau pour l'Europe de l'OMS. Dans le contexte de la pandémie de COVID-19, divers documents d'orientation et cours en ligne ont été élaborés par l'OMS pour renforcer la préparation à ces points d'entrée.
- En date du 21 avril 2020, le Bureau régional de l'Europe de l'OMS avait reçu 256 rapports concernant des mesures sanitaires supplémentaires entravant de manière importante la circulation internationale (c'est-à-dire des mesures relatives aux voyages ou au commerce) dans 53 États parties au Règlement. Environ 95 % de ces mesures étaient liées aux voyages, tandis que 5 % étaient liées au commerce.

2. Aperçu des outils et méthodes proposés :

8. Le seul contrôle de la température, à la sortie ou à l'entrée, n'est pas un moyen efficace d'arrêter la propagation internationale, car les personnes infectées peuvent être en période d'incubation, ne pas exprimer de symptômes apparents au début de la maladie ou dissimuler la fièvre par l'utilisation d'antipyrétiques ; en outre, ces mesures nécessitent des investissements importants pour ce qui peut ne présenter que peu d'avantages.

9. Des mesures plus efficaces, axées sur la cartographie et la gestion des risques, sont les suivantes :

- En ce qui concerne les équipages et les passagers :
 - Collecter les déclarations de santé (à la sortie et à l'entrée), par exemple au départ et les communiquer aux pays de transit et de destination. Les passagers et l'équipage peuvent être empêchés de voyager si les informations figurant dans la déclaration font apparaître un risque ;
 - Collecter les coordonnées des voyageurs pour permettre la recherche des contacts, le suivi des itinéraires et la localisation (y compris par des entretiens à la sortie ou à l'entrée ou l'utilisation d'applications) ;
 - Utiliser le certificat international de vaccination ou de prophylaxie pour les voyageurs ;
- En ce qui concerne les véhicules, le fret et les conteneurs :
 - Mettre l'accent sur la gestion des risques au moyen du suivi et du traçage des itinéraires et de la délivrance de certificats (électroniques) de contrôle sanitaire (par exemple, dans le secteur maritime, l'utilisation de certificats de contrôle sanitaire des navires). Les certificats d'exemption de contrôle sanitaire de navire et les certificats de contrôle sanitaire de navire sont régis par les articles 20 et 39 et l'annexe 3 du Règlement sanitaire international de 2005. Ces certificats attestent que le navire est exempt de sources manifestes de contagion et peuvent dans certains cas être exigés pour autoriser l'entrée au port dans certaines juridictions. Les certificats de contrôle sanitaire sont délivrés par les autorités sanitaires compétentes dans les ports autorisés, après

inspection. Les certificats sont valables six mois, révocables en cas de découverte de risques sanitaires, et le navire reste susceptible de faire l'objet d'inspections supplémentaires ;

- Examiner la question de savoir si la délivrance de certificats de contrôle sanitaire serait aussi possible pour les secteurs routier, ferroviaire et fluvial.

B. Instruments juridiques de la CEE susceptibles d'avoir une importance pour la gestion des pandémies et des situations d'urgence transfrontières

1. Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières

10. Cette convention :

- Tend à rationaliser les procédures administratives et à supprimer les obstacles techniques aux déplacements transfrontières ;
- S'applique à toutes les marchandises importées, exportées ou en transit, lorsqu'elles sont déplacées à travers une ou plusieurs frontières maritimes, aériennes ou intérieures.

11. Les Parties à la Convention s'engagent à rationaliser les procédures administratives aux frontières et à réduire le nombre et la durée des contrôles effectués par les autorités douanières.

12. Cet engagement doit se traduire par :

- Une coopération et une coordination entre les services douaniers et autres pour le contrôle des marchandises ;
- La mise à disposition de personnel qualifié et du matériel nécessaire sur le lieu où les contrôles doivent avoir lieu ; la fourniture d'instructions officielles aux agents pour qu'ils agissent conformément aux accords internationaux ;
- La prise de dispositions relatives aux contrôles conjoints des marchandises et des documents par les pays voisins qui partagent une frontière, aux heures d'ouverture des postes frontière, aux catégories de marchandises, aux modes de transport et aux procédures de transit douanier international ;
- Une mise en commun appropriée des informations requises pour les contrôles.

13. Les Parties à la Convention conviennent :

- De faire bénéficier les marchandises en transit d'un traitement simple et rapide lorsqu'elles sont transportées dans des conditions offrant une sécurité suffisante. Toutefois, en cas de menace pour la sécurité publique, des contrôles peuvent être effectués ;
- De faciliter le dédouanement des marchandises couvertes par un régime de transit douanier international en étendant les heures de dédouanement et les compétences des postes de douane existants.

14. Les marchandises sont soumises aux contrôles douaniers décrits à l'annexe 1. Ces contrôles visent à assurer le respect des lois et règlements en vigueur aux frontières. D'autres types de contrôle peuvent également être effectués, y compris en des points situés à l'intérieur du pays.

15. Les services douaniers sont chargés d'organiser la coopération et la coordination avec les autres services de contrôle des marchandises afin d'accélérer le passage de celles-ci.

16. Les informations relatives à ces contrôles figurent dans les annexes ci-dessous :

- Les inspections médico-sanitaires visant à protéger la vie et la santé des personnes (annexe 2) ;

- Les inspections vétérinaires appliquées aux animaux ou aux produits animaux et leurs conditions de transport (annexe 3) ;
- Les inspections phytosanitaires destinées à prévenir la propagation et l'introduction au-delà des frontières nationales d'organismes nuisibles aux végétaux et aux produits végétaux (annexe 4) ;
- Le contrôle de la conformité des marchandises aux normes techniques (annexe 5) ;
- Le contrôle de la qualité des marchandises pour s'assurer qu'elles correspondent aux définitions internationales ou nationales minimales de la qualité (annexe 6) ;
- Le Règlement intérieur du Comité de gestion de la Convention sur l'harmonisation concernant la procédure de modification de la Convention (annexe 7) ;
- La facilitation du passage des frontières en transport routier international, notamment par l'octroi de visas aux conducteurs professionnels, l'accélération du passage des frontières pour les marchandises, en particulier pour les envois urgents tels que les animaux vivants et les denrées périssables, et le contrôle technique des véhicules routiers (annexe 8) ;
- La facilitation du passage des frontières dans le transport international de marchandises par chemin de fer (annexe 9).

17. Les interdictions ou restrictions relatives à l'importation, à l'exportation ou au transit restent applicables lorsqu'elles sont imposées pour des raisons de sécurité publique. Des mesures d'urgence peuvent également être prises si nécessaire.

18. Il pourrait être opportun de modifier la Convention en vue des pandémies en :

- Créant une annexe supplémentaire sur les urgences internationales et les pandémies.

19. Une telle annexe supplémentaire pourrait notamment prévoir :

- Des mesures temporaires de contrôle d'urgence à mettre en place par les autorités chargées des frontières en cas d'apparition d'un foyer épidémique ;
- Les mesures nécessaires pour renforcer la coordination au niveau national entre les différents organismes gouvernementaux (douanes, autorités chargées des frontières, autorités sanitaires, autorités chargées des transports, etc.) ;
- Les mesures nécessaires pour renforcer la coordination bilatérale, régionale ou internationale entre les différents organismes des différents pays (douanes, autorités chargées des frontières, autorités sanitaires, autorités chargées des transports, etc.) ;
- Des dérogations temporaires à certains contrôles et procédures et la prolongation temporaire automatique de la date de validité des certifications requises, etc.

2. Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR

a) La Convention

20. La Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975) est l'une des conventions de transport international les plus fructueuses et constitue jusqu'à présent le seul système de transit douanier universel existant. À ce jour, elle compte 76 Parties contractantes, dont l'Union européenne. Elle couvre l'ensemble de l'Europe et s'étend à l'Afrique du Nord ainsi qu'au Proche et au Moyen-Orient. En 2020, près de 34 000 exploitants sont autorisés à utiliser le système TIR et environ 1 million de transports TIR sont actuellement effectués chaque année.

b) Mode opératoire

21. La Convention TIR facilite le transport international de marchandises d'un ou plusieurs bureaux de douane de départ à un ou plusieurs bureaux de douane de destination et à travers autant de pays que nécessaire. En règle générale, le véhicule reste scellé tout au

long du transport TIR et, par conséquent, les marchandises ne sont généralement pas inspectées aux postes frontière. Toutefois, les autorités douanières restent habilitées à effectuer des contrôles aléatoires ou lorsqu'elles soupçonnent des irrégularités. Pour couvrir le risque concernant les droits de douane et les taxes tout au long du voyage, la Convention a établi une chaîne de garantie internationale qui est gérée par l'IRU. La Convention s'applique aux transports par véhicules routiers ou ensembles de véhicules ainsi qu'aux conteneurs et permet l'utilisation du carnet TIR pour tous les modes de transport, y compris le chemin de fer, les voies navigables et le transport maritime, à condition qu'au moins une partie du trajet soit effectuée par route.

c) Activités de numérisation en cours

22. Une étape importante a été franchie lorsque, en février 2020, les Parties contractantes à la Convention TIR ont approuvé la base juridique du régime eTIR sous la forme d'une nouvelle annexe 11 à la Convention TIR. Combinée à des projets expérimentaux eTIR réussis, menés entre l'Iran (République islamique d') et la Turquie, entre l'Azerbaïdjan et l'Iran (République islamique d') ainsi qu'entre la Géorgie et la Turquie, la nouvelle annexe, qui devrait entrer en vigueur le 25 mai 2021, donne un nouvel élan à la numérisation du régime TIR. À la suite des projets expérimentaux eTIR et des négociations sur l'annexe 11, le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) a continué d'améliorer les spécifications eTIR, qui décriront à terme tous les détails techniques de la manière dont les systèmes informatiques des administrations douanières nationales, les systèmes du secteur privé et le système international eTIR interagiront pour garantir la fluidité du régime eTIR. Certaines Parties contractantes à la Convention TIR ont déjà commencé à étudier la meilleure façon d'interconnecter leurs systèmes informatiques avec le système international eTIR.

23. En ce qui concerne la résilience et la préparation aux pandémies, la Convention pourrait être utilisée des manières suivantes :

- À des fins de cartographie et de gestion des risques, en établissant un lien entre le carnet eTIR et un éventuel certificat (électronique) de santé pour les conducteurs routiers internationaux, conformément aux orientations fournies par le Règlement sanitaire international de 2005 de l'OMS ;
- En recueillant au départ une déclaration de santé qui serait jointe au carnet eTIR et communiquée aux pays de transit et de destination. Un conducteur de camion international pourrait être empêché de voyager si les informations contenues dans la déclaration faisaient apparaître un risque ;
- La collecte d'informations sur les équipages de transport routier international permettrait de procéder au traçage des contacts et de suivre et localiser les itinéraires (notamment au moyen d'entretiens de sortie et d'entrée ou d'applications).

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

a) La Convention

24. La Convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route dans des véhicules à titre onéreux, à condition que les points de départ et de destination soient situés dans deux pays différents et que l'un de ces pays au moins soit une Partie contractante. La Convention porte sur les conditions du contrat, sur le document contractuel (lettre de voiture) ainsi que sur les limites de la responsabilité du transporteur en cas de perte totale ou partielle des marchandises transportées, ou en cas de retard. Elle définit le contenu de la lettre de voiture (également appelée lettre de voiture CMR), qui confirme le contrat de transport.

b) Numérisation

25. La version électronique de la lettre de voiture CMR, l'e-CMR, fait l'objet d'un Protocole additionnel à la CMR qui est entré en vigueur en 2011. L'adhésion au Protocole additionnel concernant l'e-CMR n'est possible que pour les pays qui sont Parties contractantes à la CMR. À l'heure actuelle, le Protocole concernant l'e-CMR compte 26 Parties contractantes (8 signataires et 26 Parties). Avec l'intérêt croissant des pays pour l'utilisation des lettres de voiture électroniques, les entreprises de transport pourraient bientôt être en mesure de saisir et stocker sous forme électronique des informations logistiques ainsi que d'échanger en temps réel des données en plusieurs langues au moyen d'un téléphone portable ou d'une tablette. La mise en œuvre de l'eCMR entraînera une réduction des coûts de transport (les frais de manutention étant jusqu'à trois à quatre fois moins élevés), une accélération de l'administration et de la facturation, ainsi qu'une réduction des divergences entre livraison et réception. L'utilisation de la lettre de voiture e-CMR devrait également accroître l'exactitude des données et permettrait de fournir des informations en temps réel sur l'état d'avancement des expéditions, y compris la preuve de livraison. L'expérimentation de la faisabilité de l'e-CMR dans des applications pratiques fait l'objet de projets expérimentaux entre la France et l'Espagne, et en Belgique – pour des opérations de transport nationales et dans la région du Benelux (Belgique, Luxembourg et Pays-Bas).

c) Avantages éventuels de la CMR et de l'eCMR en ce qui concerne l'atténuation des pandémies

- Les technologies numériques et la numérisation des documents de transport limitent les contrôles physiques pendant le transit, les contacts physiques aux frontières et protègent la santé des employés.
- L'échange électronique d'informations et les solutions sans papier, les opérations de passage des frontières sans contact et sans papier, l'utilisation de lettres de voiture électroniques telles que l'eCMR sont tous jugés utiles pour limiter la propagation des pandémies par les systèmes de transport intérieur.

4. Convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs, les bagages et les bagages non accompagnés dans le cadre du transport ferroviaire international

26. Les objectifs de la Convention sont les suivants :

- a) Faciliter et accélérer le franchissement des frontières grâce à des systèmes étatiques de contrôle efficaces et à l'application de normes internationales ;
- b) Étendre l'utilisation des technologies modernes, des technologies de changement automatique d'écartement et des technologies de matériel roulant à grande vitesse ;
- c) Réduire les délais d'exécution des opérations techniques et des contrôles effectués par les États ;
- d) Assurer le confort et la qualité du service aux passagers, tout en réduisant les temps de parcours des trains ;
- e) Faciliter les procédures de délivrance des visas.

27. La Convention vise à surmonter les nombreuses et longues contraintes techniques et administratives que les passagers internationaux rencontrent encore lorsqu'ils voyagent en train dans la région eurasiatique. L'Azerbaïdjan, la Fédération de Russie, le Tadjikistan et la Turquie ont exprimé leur intention d'entamer des procédures internes pour y adhérer officiellement. Le 27 septembre 2019, le Tchad est devenu le premier pays à signer la Convention, sous réserve de ratification. Dans l'attente d'autres signatures et ratifications, la Convention n'est pas encore en vigueur.

5. Systèmes de transport intelligents

28. Les systèmes de transport intelligents (STI) sont susceptibles de révolutionner tous les aspects de la mobilité, de la façon dont nous nous déplaçons et communiquons à la façon dont nous concevons la législation sur les transports et réglementons les véhicules. La CEE constitue une instance unique pour façonner le cadre juridique et garantir la mise en œuvre en toute sécurité des technologies de l'avenir. Dès 2004, la Division des transports de la CEE a mené le débat sur les STI et, en 2012, elle a formulé un plan par étapes pour les promouvoir.

29. Pratiquement tous les groupes de travail de la CEE ont traité et traitent des systèmes de transport intelligents.

30. Le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) a mis en place un groupe d'experts officiel chargé d'établir une nouvelle convention sur l'utilisation des véhicules automatisés dans la circulation.

31. Le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) résout les problèmes relatifs aux systèmes d'information fluviale (SIF).

32. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) examine la manière dont la télématique peut être utilisée pour renforcer la sécurité et la sûreté, et le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) supervise le cadre juridique concernant le tachygraphe numérique ainsi que celui de la mise en œuvre de l'e-CMR.

33. Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) promeut les STI à bord des véhicules, tels que les systèmes d'alerte de franchissement de ligne (LDWS), les systèmes actifs de freinage d'urgence (AEBS) et les systèmes d'autodiagnostic (OBD), pour n'en citer que quelques-uns.

34. Les systèmes de transport intelligents et automatisés tendent à réduire la fréquence et la durée des contacts entre les personnes (distanciation sociale) pendant le transport et donc à réduire la probabilité de contagion des maladies transmissibles.

C. Autres initiatives et cadres réglementaires régionaux ou internationaux en matière de transport introduits pendant ou après la pandémie de COVID-19

1. Stratégies régionales pour les secteurs routier et ferroviaire

Commission européenne

35. Les mesures d'urgence suivantes liées au transport ont été mises en œuvre par la Commission européenne :

- Le 16 mars : Lignes directrices adressées aux États membres, relatives aux mesures à la frontière pour protéger la santé et maintenir la disponibilité des biens et des services essentiels ;
- Le 17 mars : Restriction temporaire sur les voyages non essentiels dans l'Union européenne (les chefs d'État de l'Union européenne ont décidé de restreindre temporairement les voyages non essentiels en provenance de pays tiers) ;
- Le 18 mars : Orientations interprétatives sur les droits des passagers dans l'Union européenne ;
- Le 23 mars : Initiative « Voies vertes » visant à assurer la continuité des flux de marchandises dans l'Union européenne : Les États membres ont été invités à laisser leurs frontières ouvertes à tous les véhicules de transport de marchandises. Mars : Publication sur le portail de la Commission européenne (DG MOVE) des « EU transport measures as response to the COVID-19 » (Mesures de l'UE en matière de transport pour faire face à la COVID-19) ;
- Le 17 avril : Feuille de route européenne pour la levée des mesures de confinement liées à la pandémie de COVID-19 ;

- Le 29 avril : Proposition visant à proroger les délais de transposition de directives relatives à la sécurité et l'interopérabilité ferroviaires (4^e paquet ferroviaire) de trois mois, du 16 juin au 16 septembre 2020 ;
- Le 25 mai 2020 : Adoption par l'Union européenne du règlement 2020/698 relatif à la prolongation de la validité de certains certificats, licences et agréments et au report de certaines vérifications périodiques et formations continues pour faire face aux circonstances extraordinaires suscitées par l'épidémie de COVID-19 dans le domaine du transport routier, ferroviaire et fluvial et de la sécurité maritime ;
- Le 13 mai : Paquet « Tourisme et transport », comprenant : Une communication pour une approche coordonnée par étapes du rétablissement de la libre circulation et de la levée des contrôles aux frontières intérieures – COVID-19 ; des lignes directrices sur le rétablissement progressif des services de transport et de la connectivité ; Recommandation concernant des bons à valoir destinés aux passagers et voyageurs à titre d'alternative au remboursement des voyages ;
- Le 27 mai : Proposition de plan de relance pour redémarrer l'économie européenne après la pandémie de COVID-19.

36. Les mesures relatives aux « voies vertes » susmentionnées comprenaient :

- Garantir une durée maximale de 15 minutes pour tout franchissement de frontière pour toutes les marchandises (au sein de l'Union européenne, où normalement aucun contrôle n'a lieu) ;
- Mettre en place un réseau de points de contact échangeant régulièrement des informations et des données. Ce réseau a été étendu aux pays non membres de l'Union européenne ayant des frontières avec l'Union européenne ;
- Mettre en place un portail en ligne donnant accès à des informations sur les mesures et règles adoptées au niveau national :
 - La pandémie a compliqué les formalités administratives, les contrôles et les vérifications dans les États membres de l'Union européenne. Pour assurer la continuité des opérations de transport en ces temps extraordinaires, il a été convenu de déroger temporairement à plus de 10 actes juridiques sur le renouvellement, la prolongation ou le maintien de la validité des certificats, licences et autorisations, ou sur les contrôles périodiques ;
 - L'échange d'informations sur les règles de rapatriement en vigueur a été jugé essentiel pour éviter les effets négatifs sur les voyageurs (tels que de futures interdictions de voyage à titre personnel, le refus de visa, des problèmes de transit, etc.) une fois que les restrictions auraient été levées.

37. La plateforme en ligne de la Commission européenne sur les mesures exceptionnelles prises au niveau national par les États membres de l'Union européenne en matière de transport dans le cadre de la pandémie de COVID-19 peut être consultée à l'adresse électronique ec.europa.eu/transport/coronavirus-response_fr.

2. Secteur routier

Union internationale des transports routiers (IRU)

38. En étroite collaboration avec ses membres et partenaires, l'IRU a créé le COVID-19 Information Hub, une source mondiale d'informations de première main, actualisées en temps réel sur la crise, par et pour le secteur du transport routier commercial, qui peut être consultée à l'adresse www.iru.org/covid19.

3. Secteur ferroviaire

a) Union internationale des chemins de fer (UIC)

39. L'UIC a lancé une équipe spéciale de la COVID-19 afin d'échanger des informations et des bonnes pratiques sur les mesures déjà en place, sur la situation

concernant l'épidémie et les mesures et procédures de prévention, d'intervention et d'atténuation prises dans le monde entier avec ses 71 membres dans 50 pays et ses 18 organisations internationales partenaires : Association of American Railroads (AAR), Association française du rail (AFRA), Union africaine, Association latino-américaine des chemins de fer (ALAF), AllRail, Associação nacional dos transportadores de passageiros sobre trilhos (ANPTrilhos), American Public Transportation Association (APTA), Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (CER), Comité international des transports ferroviaires (CIT), Gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire européenne (EIM), Fédération européenne des voyageurs (EPF), Association européenne du transport de marchandises par rail (ERFA), Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), Association européenne des agences de voyages (ETOA), Association du transport aérien international (IATA), Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), Union internationale des transports publics (UITP) et CEE.

40. Cette équipe spéciale a rédigé trois documents d'orientation fondés sur les informations collectées au moyen de questionnaires envoyés aux membres, et sur des informations mises en commun lors des réunions de l'équipe et par l'intermédiaire d'instances d'échange moins formelles (par exemple le Forum de l'équipe spéciale) :

- Mars 2020 : « Management of Covid-19 – Guidance for railway stakeholders » (Gestion de la COVID-19 – Orientations pour les acteurs du secteur ferroviaire) ;
- Avril 2020 : « Potential measures to restore confidence in rail travel following the Covid-19 pandemic » (Mesures possibles pour rétablir la confiance dans le transport ferroviaire après la pandémie de COVID-19) ;
- Mai 2020 : « RAILSilience: How the rail sector fought Covid-19 during lockdown » (RAILsilience : Comment le secteur ferroviaire a combattu la COVID-19 pendant le confinement).

41. Ces documents peuvent être téléchargés sur un portail Web de l'UIC à l'adresse <https://uic.org/covid-19/>.

b) Comité international des transports ferroviaires (CIT)

42. Le transport ferroviaire de passagers a été particulièrement touché par les restrictions des contacts sociaux à l'échelle européenne et par la fermeture des frontières pour les voyages non essentiels. En effet, au plus fort de la crise sanitaire, la demande a diminué de 40 % (en Suède) à 90 % (en Italie et en France). Il est possible que les services de transport retrouvent en 2021 les niveaux d'avant la crise, mais il existe également des risques de minoration des déplacements utilisant les transports publics ou d'évitement à long terme des déplacements professionnels grâce aux réunions numériques. Le CIT a évalué les effets juridiques et contractuels de la pandémie de COVID-19 sur la circulation de passagers par chemin de fer. Plusieurs mesures ont dû être prises pour lutter contre la COVID-19, ce qui pourrait éventuellement soulever des questions en matière de protection des données (utilisation de données sanitaires, d'informations personnelles, de données de localisation, etc.) Le CIT a émis des recommandations relatives au traitement de ces données personnelles et les conclusions juridiques découlant de ces différentes questions seront intégrées dans un manuel du CIT sur la protection des données à l'intention des entreprises de transport.

4. Douanes et secteur du contrôle des frontières

a) Organisation mondiale des douanes (OMD)

43. Les mesures prises par l'OMD pour faire face à la pandémie de COVID-19 comprennent les suivantes :

- À la mi-mars, l'OMD a consacré à la COVID-19 une page de son site Web, où sont présentées des références aux instruments et outils existants ;
- De nouvelles orientations ont également été mises en ligne sur cette page Web : « HS Classification reference for medical supplies » (Guide de la classification du

Système harmonisé pour les fournitures médicales) ; « List of priority medicines for Customs during COVID-19 » (Liste des médicaments prioritaires pour les douanes pendant la COVID-19), une note du secrétariat sur la manière d'établir et d'utiliser les listes de produits essentiels, etc. ;

- Dans le Répertoire des pratiques des États membres, 113 pratiques ont été actualisées ;
- Le secrétariat de l'OMD a établi un document classant les pratiques des États membres dans quatre catégories : a) facilitation des déplacements transfrontières des secours et des fournitures essentielles ; b) appui à l'économie et à la continuité de la chaîne d'approvisionnement ; c) protection du personnel ; et d) protection de la société ;
- Déclarations conjointes avec l'OMC sur les mesures ayant trait au commerce (toute mesure aux frontières doit être ciblée, proportionnée, transparente, non discriminatoire et temporaire), avec l'Organisation maritime internationale (OMI), la Chambre de commerce internationale (CCI), l'IRU, l'OTIF et l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et avec le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, et lettre conjointe avec l'Union postale universelle (UPU). Toutes ces déclarations conjointes appellent à préserver la continuité de la chaîne d'approvisionnement.

b) Commission européenne

44. La Commission européenne a mis en place les mesures d'urgence suivantes en matière douanière :

- 3 avril 2020 : La décision (UE) 2020/491 de la Commission relative à la franchise des droits à l'importation et à l'exonération de la TVA sur les importations octroyées pour les marchandises nécessaires à la lutte contre les effets de la pandémie de COVID-19 (s'applique aux importations effectuées du 30 janvier 2020 au 31 juillet 2020) ;
- 24 avril 2020 : Propositions de deux règlements du Conseil relatifs aux suspensions et aux contingents tarifaires, qui doivent s'appliquer à partir du 1^{er} juillet 2020 ;
- Les entreprises sont encouragées à utiliser le plus largement possible le régime commun de transit de l'Union européenne, le régime de transit TIR et les déclarations en douane préalables afin de faciliter le franchissement rapide des frontières extérieures de l'Union européenne ;
- Les entreprises peuvent s'attendre à ce que le bureau de douane de départ, lorsqu'il fixe le délai dans lequel les marchandises doivent être présentées au bureau de douane de destination, prenne en considération les éventuels allongements des délais de transport en raison des mesures relatives à la COVID-19.

45. On trouvera des informations complètes sur la page Web de la Direction générale TAXUD à l'adresse ec.europa.eu/taxation_customs/covid-19-taxud-response_fr.

5. Stratégies adoptées par d'autres secteurs des transports

a) Secteur aérien

Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

46. L'incidence de la pandémie de COVID-19 sur le transport aérien mondial est sans précédent. Au cours du premier trimestre de 2020, les aéroports ont connu une baisse de 28,4 % du volume mondial de la circulation de passagers, soit en termes absolus une perte de 612 millions de passagers. Ces volumes (circulation intérieure et internationale) devraient diminuer de 50,4 % pour l'ensemble de l'année 2020 par rapport aux chiffres de 2019. L'OACI estime que d'ici à la fin de 2020, les répercussions de la COVID-19 sur la circulation internationale régulière de passagers pourraient atteindre une baisse allant

jusqu'à 71 % de la capacité en sièges et jusqu'à 1,5 milliard de passagers. Pour l'année 2020, les compagnies aériennes et les aéroports doivent s'attendre à des pertes de revenus pouvant respectivement atteindre 314 milliards de dollars et 100 milliards de dollars.

47. Au cours de la pandémie de COVID-19, l'OACI a élaboré un document d'orientation sur le décollage de l'équipe spéciale de redressement de l'aviation (CART). Ce document fournit un cadre pour faire face aux effets de la pandémie de COVID-19 sur le système mondial de transport aérien. L'appendice de ce document énonce les mesures d'atténuation indispensables afin de réduire les risques sanitaires pour les passagers et les employés du transport aérien tout en renforçant la confiance, notamment des voyageurs, de la chaîne d'approvisionnement mondiale et des gouvernements.

48. L'OACI a également élaboré les quatre modules fonctionnels suivants :

- Lignes directrices concernant les aéroports : y sont énoncées des orientations concernant la construction, le nettoyage, la désinfection et l'hygiène des terminaux aéroportuaires, la distanciation physique, la protection du personnel, l'accès, la zone d'enregistrement, le contrôle de sécurité, les zones des pistes, les installations des portes d'embarquement, les correspondances, le débarquement, la récupération des bagages et les zones d'arrivée ;
- Lignes directrices concernant les avions : y sont énoncées des orientations concernant les processus d'embarquement, l'attribution des sièges, les bagages, les interactions à bord, les systèmes de contrôle de l'environnement, le service de restauration, l'accès aux toilettes, la protection de l'équipage, la gestion des passagers ou membres d'équipage malades, et le nettoyage et la désinfection du cockpit, de la cabine et de la soute ;
- Lignes directrices concernant les équipages : il y est traité du contact d'un membre d'équipage avec un cas suspect ou positif de COVID-19, de la présence des membres d'équipage à leur poste, des bonnes pratiques des équipages tout au long des escales, des membres d'équipage présentant des symptômes de COVID-19 lors d'une escale et du positionnement des membres d'équipage ;
- Lignes directrices concernant le fret : il y est traité des questions de santé publique dans le domaine du transport aérien, notamment de la distanciation physique, l'hygiène personnelle, les barrières de protection, le transfert vers la rampe et le chargement et le déchargement, et autres procédures d'atténuation.

49. On trouvera de plus amples renseignements à l'adresse suivante : www.icao.int/covid/cart/Pages/CART-Take-off.aspx.

b) Secteur maritime

50. La pandémie de COVID-19 a eu des répercussions importantes sur le secteur du transport maritime et sur les marins eux-mêmes. Les restrictions de voyage imposées par les gouvernements du monde entier, par exemple, ont créé des obstacles importants aux rotations des équipages et au rapatriement des marins. Le secteur maritime a conscience que pendant la crise de COVID-19, les systèmes communautaires de ports, les guichets uniques et autres plateformes d'échanges électroniques ont été des éléments essentiels de l'infrastructure numérique de la chaîne d'approvisionnement, y compris par mer et par air, de la facilitation des échanges et des processus logistiques et administratifs ou réglementaires transfrontières. L'International Port Community Systems Association (IPCSA) a publié une directive intitulée « Preparing for post COVID-19 operations: Considerations and practicalities for port community systems, single window and other electronic exchange platforms » (Préparation au fonctionnement après la COVID-19 : Considérations et aspects pratiques pour les systèmes communautaires de ports, le guichet unique et les autres plateformes d'échanges électroniques), visant à recenser quelques points importants qui devraient être pris en compte par les opérateurs de systèmes communautaires de ports maritimes et aéroportuaires, les autorités portuaires et aéroportuaires et les autres exploitants de plateformes d'échange électronique lors de la planification et de la préparation de la reprise des opérations et du retour à la normale.

V. Analyse des lacunes – De quoi a besoin le secteur des transports intérieurs internationaux pour renforcer sa préparation et sa résilience en cas de pandémie ou d’une autre situation d’urgence transfrontière ?

51. Les enseignements tirés de l’expérience pour les transports intérieurs internationaux font notamment ressortir l’importance :

- D’une coordination immédiate face à l’épidémie et d’une coordination permanente efficace aux niveaux régional, national et international ;
- De l’efficacité des chaînes d’approvisionnement et de la continuité de la circulation des marchandises ;
- De la collecte d’éléments factuels et de données, et de leur fourniture aux décideurs ;
- De la numérisation des processus, qui permet d’éviter les contacts et rend lesdits processus plus sûrs et plus efficaces ;
- D’une communication claire à l’intention du public et des exploitants concernant les changements de procédures et les nouvelles règles ;
- De la participation de tous les secteurs (notamment la santé, les transports, les douanes et les entreprises), qui a été essentielle pour mettre en œuvre une stratégie de prise de décisions fondées sur des données probantes.

52. Les enseignements tirés de l’expérience pour les douanes et la gestion des frontières font notamment ressortir l’importance :

- Du renforcement de la préparation grâce à l’utilisation de services électroniques, à la gestion des risques (sélectivité et profilage avant de procéder à des contrôles physiques) et de matériel de contrôle non intrusif, à l’existence de plans d’intervention en cas de catastrophe et d’atténuation des conséquences de celles-ci et de plans de continuité des activités ;
- Du renforcement de la coordination : utilisation d’une stratégie pangouvernementale, d’une gestion coordonnée des frontières, de la coordination avec les pays voisins et/ou au niveau régional, notamment en cas de pandémie ;
- De la rationalisation et de la simplification des procédures douanières, notamment grâce à des voies vertes pour la circulation de marchandises ;
- De la transparence des prescriptions en matière de documents : toutes les informations nécessaires doivent être accessibles au public.

VI. Recommandations éventuelles pour la suite des opérations

53. Compte tenu des principales lacunes énumérées ci-dessus, de l’absence d’une stratégie harmonisée entre les pays, du manque de coordination et de coopération entre les différentes parties prenantes aux niveaux national et régional, de l’absence de plans d’urgence et de secours, les domaines énumérés ci-dessous peuvent être les plus pertinents pour l’action de la CEE, étant donné son champ d’action, ses mandats et son expérience dans le domaine des transports :

54. En ce qui concerne la réglementation :

- Poursuivre les activités du groupe informel pluridisciplinaire d’experts comprenant des fonctionnaires des transports, des douanes et de la santé, chargé d’élaborer des mesures dans le domaine des transports en vue de faire face à la pandémie de COVID-19 et à d’autres crises similaires. Tirer parti des travaux du groupe informel et recenser les mesures et outils qu’il conviendrait d’élaborer pour renforcer la résilience du système de transports intérieurs à l’égard de futures pandémies, y compris par exemple des plans d’urgence mettant en évidence les réseaux de transport et les points de franchissement des frontières qui doivent continuer de

fonctionner lorsque des mesures de confinement doivent être mises en place. Faire subir une « épreuve d'effort » aux différentes conventions de la CEE afin de déterminer les points qui pourraient ou devraient faire l'objet de modifications ;

- Étudier la question de savoir si un nouveau régime réglementaire international pour le secteur des transports intérieurs en cas d'épidémies, de pandémies et d'autres urgences transfrontières serait nécessaire ou s'il suffirait d'apporter des amendements à des textes juridiques existants, administrés par la CEE et d'autres parties prenantes.

55. En ce qui concerne les instruments juridiques et conventions existants :

- Mettre en place des certificats électroniques pour l'équipage et/ou les passagers, notamment dans le cadre des conventions de l'ONU existantes relatives aux transports (Convention TIR, Convention sur l'harmonisation, Convention concernant le transport de voyageurs par chemin de fer) administrées par la CEE ;
- Établir des règles relatives au transit et à la coopération entre les autorités chargées des transports en cas de pandémie ou de situation d'urgence transfrontière, par exemple au moyen d'amendements à la Convention sur l'harmonisation.

56. En ce qui concerne la numérisation :

- Appuyer la numérisation des transports et du commerce ; sensibiliser à l'échelle mondiale et, si possible, accélérer les possibilités de mise en œuvre numérique de divers instruments juridiques existants dans le secteur des transports intérieurs : TIR et eTIR, CMR et eCMR, lettres de voiture URL et eURL pour le transport ferroviaire, etc. L'accent mis sur la numérisation et l'automatisation pourrait être un outil efficace d'atténuation des pandémies en supprimant les contacts humains directs dans les procédures de dédouanement. Des modules de formation en ligne sur l'utilisation de ces instruments numériques pourraient être élaborés et déployés dans le monde entier avec l'appui des groupes de travail de la CEE concernés (WP.30, SC.1, SC.2, WP.24, etc.).

57. En ce qui concerne le dialogue régional et interrégional ou intergouvernemental :

- Organiser, en fonction des besoins, des réunions multisectorielles (impliquant aussi les secteurs maritime et aérien, par exemple) pour partager les expériences et examiner régulièrement la coopération entre modes de transport afin de prévenir la propagation internationale des maladies transmissibles par les transports et de renforcer la coordination régionale et interrégionale afin de faciliter le passage des frontières ;
- Cela pourrait aussi être un point de l'ordre du jour dans le cadre des plateformes intergouvernementales existantes de la CEE.

VII. Orientations proposées par le Groupe de travail

58. Le WP.5 est invité à examiner les propositions susmentionnées et à fournir des orientations, notamment en ce qui concerne les partenariats potentiels et les sources de financement possibles. Les différentes propositions ne sont pas présentées comme un tout, le WP.5 peut sélectionner celles qu'il juge les plus pertinentes et les plus appropriées.