



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Quatre-vingt-quatrième session**

Genève, 22-25 février 2022

Point 9 b) de l'ordre du jour provisoire

**Questions stratégiques de nature horizontale et transversale
ou d'ordre réglementaire :****Application des conventions et accords internationaux des Nations Unies
relatifs aux transports intérieurs (déclarations des représentants)****Dynamiques régionales de l'adhésion aux conventions
et accords des Nations Unies relatifs aux transports
intérieurs (examen spécial à l'occasion
du soixante-quinzième anniversaire du Comité)****Note du secrétariat***Résumé*

On trouvera dans le présent document une analyse de l'historique des dynamiques régionales de l'adhésion aux conventions sur les transports qui relèvent du Comité des transports intérieurs. Il y est plus spécialement question des instruments fondamentaux relatifs à la sécurité routière, qui sont particulièrement d'actualité avec le lancement par l'Assemblée générale en 2020 de la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière et la mise au point et le lancement en 2021 du plan d'action correspondant, conformément à la résolution 74/299.

I. Contexte et portée

1. Élaborées par le Comité des transports intérieurs (ci-après « le Comité »), qui en assure aussi le secrétariat, les 59 conventions des Nations Unies sur les transports intérieurs sont des instruments indispensables à la mise en place de systèmes de transport durables à l'échelle régionale et mondiale. Actuellement, 49 d'entre elles sont en vigueur (voir ECE/TRANS/2022/12 pour de plus amples informations). Chaque nouvelle adhésion est susceptible de rendre les transports plus sûrs, plus écologiques, moins chers, plus rapides ou plus accessibles. C'est pourquoi chaque nouvelle adhésion a son importance. En décembre 2021, ces instruments avaient fait l'objet de 1 807 adhésions.



2. Suivre le nombre d'adhésions n'est, bien entendu, pas le seul moyen de déterminer si les transports intérieurs deviennent plus durables. C'est par exemple l'évolution du nombre de décès dus aux accidents de la route dans le monde qui est le principal indicateur de progrès pour la sécurité routière, et non le nombre d'adhésions aux conventions dans ce domaine. Les adhésions sont toutefois un moteur et un indicateur importants des avancées à venir en matière de sécurité routière, et ce, pour plusieurs raisons, notamment l'utilisation de règles et de normes harmonisées et l'établissement d'un cadre commun qui permet et renforce la diffusion des meilleures pratiques. Le même principe s'applique à d'autres aspects des transports intérieurs, tels que la facilitation du franchissement des frontières, le transport de marchandises particulières ou la mise en place d'un ensemble commun de normes garantissant le respect de l'environnement dans les transports.

3. On trouve donc ci-après une analyse à l'échelle macroéconomique des dynamiques de l'adhésion pour chacune des régions du monde, celles-ci étant définies selon l'appartenance aux commissions régionales de l'ONU, à savoir la Commission économique pour l'Europe (CEE), la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC), la Commission économique pour l'Afrique (CEA), la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO) et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP).

4. L'analyse consiste à passer en revue les pays les plus performants dans chaque région et à examiner l'évolution des adhésions au fil du temps, en mettant particulièrement l'accent sur les conventions relatives à la sécurité routière¹.

5. Concernant la composition des commissions régionales, il importe de noter que de nombreux pays sont membres de plus d'une commission. Dans certains cas, ces pays ont un lien géographique clair avec l'une des commissions et ont donc été considérés aux fins de l'analyse comme appartenant seulement à celle-là. Il y a toutefois deux zones principales dans lesquelles les commissions se superposent : la zone Afrique du Nord-Asie occidentale (pays concernés : Algérie, Maroc, Tunisie, Mauritanie, Libye, Égypte et Soudan) et l'Asie centrale (Azerbaïdjan, Fédération de Russie, Kazakhstan, Kirghizistan, Tadjikistan, Turkménistan et Ouzbékistan). Dans ces deux cas, les pays ont été pris en compte dans l'analyse de chacune des commissions régionales.

II. Toutes les conventions : évolution historique

6. L'analyse a d'abord porté sur toutes les conventions relevant de la compétence du Comité, l'accent étant mis sur les progrès réalisés décennie par décennie, ainsi que sur les progrès réalisés dans les différentes régions.

7. Dans les années **1950**, il y a eu 253 adhésions aux instruments relatifs aux transports relevant du Comité, et 73 % d'entre elles étaient le fait de pays de la CEE. La France (19), l'Autriche et la Suède (14 chacune) étaient en tête du nombre d'adhésions, tandis que du côté des pays non membres de la CEE, le Cambodge (six), l'Égypte, le Ghana et Haïti (cinq chacun) étaient en tête. La convention la plus plébiscitée était la Convention sur la circulation routière de 1949, avec 19 adhésions, suivie par la Convention sur les facilités douanières en faveur du tourisme de 1954 (14).

¹ **Principales Conventions des Nations Unies relatives à la sécurité routière** : Convention sur la circulation routière de 1949, Convention sur la circulation routière de 1968, Convention sur la signalisation routière de 1968, Accord de 1958 – Règlements ONU concernant l'homologation de type des véhicules, Accord de 1997 – Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles, Accord de 1998 – Règlements techniques mondiaux ONU concernant la construction des véhicules, Accord de 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR).

8. Dans les années **1960**, il y a eu 308 adhésions, et les pays de la région de la CEE en ont représenté une part moins importante (61 %) qu'au cours de la décennie précédente. Cette fois, c'était la Roumanie (14) qui arrivait en tête, suivie de la Finlande, de l'Allemagne et de l'Irlande (11 chacune). Du côté des pays non membres de la CEE, Cuba (huit), ainsi que l'Algérie et la Sierra Leone (sept chacune) ont enregistré le plus grand nombre d'adhésions. La Convention sur la circulation routière de 1949 restait la convention qui recueillait le plus d'adhésions, suivie par la Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés de 1954.

9. Deux cent cinq adhésions (dont 71 % par des pays de la CEE) ont eu lieu dans les années **1970**. La Hongrie (12), la Bulgarie (11) et l'Allemagne (10) en ont compté le plus grand nombre dans la région de la CEE, tandis que le Sénégal (cinq), et la Barbade, le Chili, Fidji et la Tunisie (quatre chacun) ont été les plus grands adhérents en dehors de la région. Cette fois, la Convention sur la circulation routière de 1968 a été la plus populaire.

10. Dans les années **1980**, 190 adhésions ont eu lieu, et les États membres de la CEE étaient responsables de 77 % d'entre elles. Le Danemark, la Grèce, la Pologne et la Fédération de Russie étaient ex aequo en tête avec 10 adhésions chacun. La Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) de 1975 était désormais en tête des adhésions, suivie par la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières de 1982. Les pays non membres de la CEE les plus performants ont été le Maroc et les Îles Salomon (cinq adhésions chacun) et le Koweït (trois).

11. Trois cent soixante-dix-huit adhésions ont eu lieu dans les années **1990**, le Protocole de 1993 à l'ADR étant l'instrument le plus populaire, avec 24 adhésions. Les pays de la CEE avaient assuré 94 % des adhésions. La Tchéquie, la Slovaquie et la Bosnie-Herzégovine étaient au premier rang des adhésions, tandis que Cuba, l'Iran, le Japon et la Mongolie étaient en tête des pays non membres de la CEE. C'est au cours de cette décennie que les pays de la CEE ont représenté la plus forte proportion des adhésions, seules 6 % d'entre elles provenant d'en dehors de la CEE.

12. Au cours des années **2000**, les adhésions ont été au nombre de 308, et à 92 % il s'agissait d'États membres de la CEE. La Serbie (38), le Monténégro (37) et l'Albanie (24) sont arrivés en tête. L'instrument le plus populaire a été l'Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues, de 1998. Les pays non membres de la CEE en tête de liste étaient le Liberia (10 adhésions), la Tunisie (huit) et les Émirats arabes unis (cinq).

13. Au cours de la décennie **2010**, il y a eu 126 adhésions à des conventions, dont 73 % par des membres de la CEE. Les pays comptant le plus d'adhésions étaient la République de Moldova (huit adhésions), le Nigéria (avec sept adhésions, il est le premier pays non membre de la CEE à figurer dans le trio de tête), ainsi que le Kazakhstan, le Tadjikistan et la Turquie (six chacun). L'instrument ayant recueilli le plus d'adhésions était le Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, concernant la lettre de voiture électronique (Protocole e-CMR) de 2008.

III. Le cas particulier des conventions relatives à la sécurité routière : analyse

14. Après le passage en revue de ces tendances dans le total des adhésions aux instruments relatifs aux transports, les conventions fondamentales dans le domaine de la sécurité routière ont fait l'objet d'une analyse particulière. Les textes pris en compte à cette fin sont les sept conventions fondamentales des Nations Unies concernant la sécurité routière et l'instrument juridique de 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)².

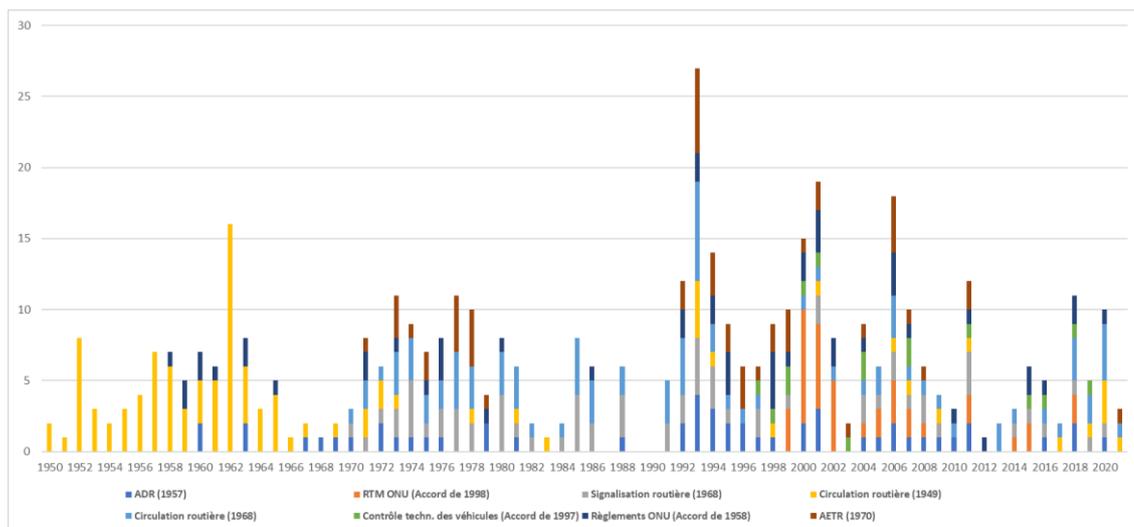
² Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR).

15. Il y a eu au total 467 adhésions à ces huit traités, par 140 parties contractantes différentes.

16. Six États membres ont adhéré à tous les huit : la Fédération de Russie, la Finlande, la Hongrie, les Pays-Bas, la Roumanie et Saint-Marin. Quarante-sept pays de la CEE sont parties à quatre conventions ou plus, tandis que le Nigéria et la Tunisie sont les premiers pays non membres de la CEE en matière d'adhésion aux conventions sur la sécurité routière, avec sept conventions chacun (l'AETR est le traité manquant pour tous deux). L'Afrique du Sud et le Maroc sont les seuls autres pays non membres de la CEE à compter quatre adhésions ou plus.

Figure 1

Adhésion aux principales conventions relatives à la sécurité routière, par année et par convention

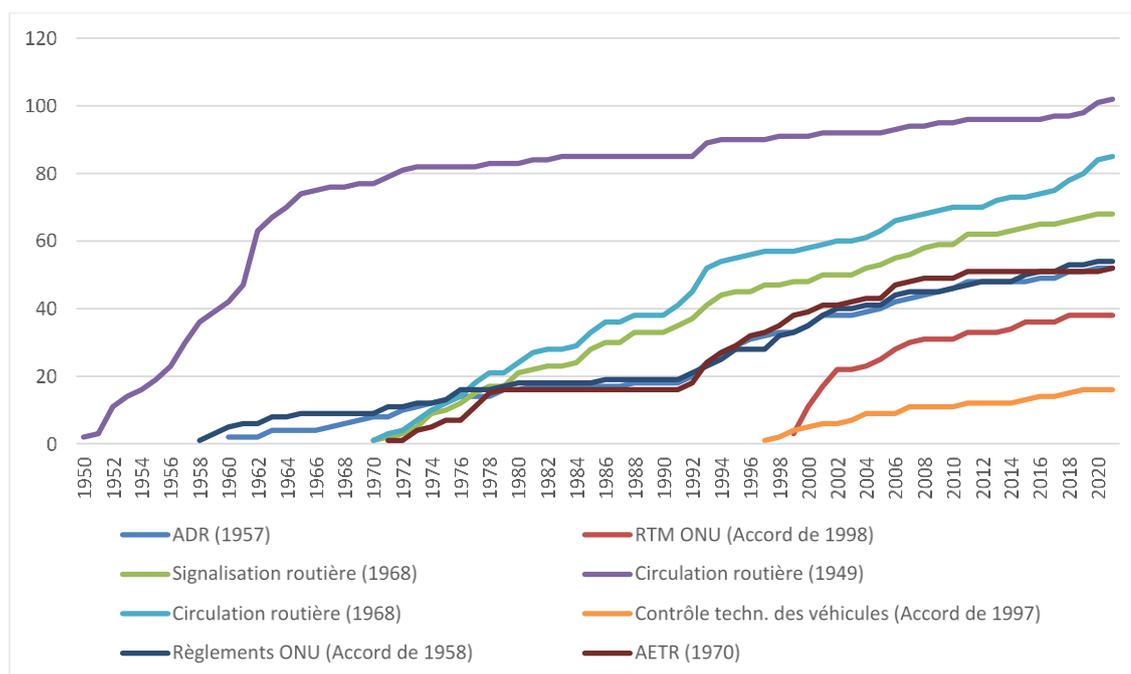


Évolution dans le temps

17. L'étape suivante de l'analyse a porté sur l'évolution au fil du temps des adhésions à chacune des conventions relatives à la sécurité routière. Dans cet ensemble de données, la Convention sur la circulation routière de 1949 est celle qui a connu la plus forte croissance (voir fig. 1).

18. Si l'on classe ces conventions en fonction du temps qu'il a fallu pour parvenir à 25 parties contractantes, c'est l'Accord de 1998 sur les Règlements techniques mondiaux ONU concernant la construction des véhicules qui a atteint ce seuil le plus rapidement (huit ans), suivi de la Convention de 1949 sur la circulation routière puis celle de 1968, comme on le constate à la lecture de la figure 2.

Figure 2
Les adhésions aux conventions relatives à la sécurité routière au fil du temps



19. Pour les pays de la région de la CEE, les adhésions aux conventions relatives à la sécurité routière étaient au nombre de 23 dans les années 1950, 22 dans les années 1960, 53 dans les années 1970, 23 dans les années 1980, 90 dans les années 1990, 68 dans les années 2000 et 32 dans les années 2010. **La décennie la plus dynamique pour la CEE a donc été les années 1970.**

20. Pour les pays de la région de la CEA, il y a eu cinq adhésions dans les années 1950, 16 dans les années 1960, neuf dans les années 1970, sept dans les années 1980, deux dans les années 1990, 12 dans les années 2000 et 10 dans les années 2010. **La décennie la plus dynamique pour la CEA a donc été les années 1960.**

21. Pour les pays de la région de la CESAP (c'est-à-dire à l'exclusion des membres de cette commission extérieurs à la région), il y a eu 11 adhésions dans les années 1950, trois dans les années 1960, 11 dans les années 1970, cinq dans les années 1980, 23 dans les années 1990, 24 dans les années 2000 et 20 dans les années 2010. **La décennie la plus dynamique pour la CESAP a donc été les années 2000.**

22. Pour les pays de la région de la CESA0, il y a eu quatre adhésions dans les années 1950, deux dans les années 1960, deux dans les années 1970, cinq dans les années 1980, aucune dans les années 1990, neuf dans les années 2000 et six dans les années 2010. **La décennie la plus dynamique pour la CESA0 a donc été les années 2000.**

23. Pour les pays de la région de la CEPALC (c'est-à-dire à l'exclusion des membres de cette commission extérieurs à la région), il y a eu quatre adhésions dans les années 1950, huit dans les années 1960, cinq dans les années 1970, deux dans les années 1980, une dans les années 1990, deux dans les années 2000 et aucune dans les années 2010. **La décennie la plus dynamique pour la CEPALC a donc été les années 1960.**

IV. Conclusions générales

24. Quelques tendances générales se dégagent de l'analyse des dynamiques régionales présentée ci-dessus. Le premier point à signaler est que le nombre d'adhésions a fortement chuté en 2021 par rapport aux années précédentes, très probablement en raison des conséquences de la crise de la COVID-19. Le deuxième est que les adhésions de pays extérieurs à la CEE sont clairement à la traîne par rapport à celles de l'ensemble des États membres de la CEE. Néanmoins, un tiers des adhésions en 2021 provenaient d'États non membres de la CEE, dont l'Éthiopie, qui est devenue le trente-sixième État membre de la CEA et le 151^e État Membre de l'ONU à adhérer à un instrument relatif aux transports intérieurs. Depuis 2019, 30 % du total des adhésions ont été le fait d'États non membres de la CEE.

25. Il ressort de la présente analyse qu'il est encore tout à fait possible de renforcer, dans toutes les régions, l'attrait des conventions qui relèvent du Comité et qu'il sera urgent de s'y atteler une fois que se seront dissipés les impacts de la crise de la COVID-19 et les perturbations qu'elle a engendrées. En dépit de l'incertitude actuelle concernant l'évolution des dynamiques pendant la pandémie et après, il ressort des données empiriques que les pays qui ont adhéré à beaucoup de conventions relatives à la sécurité routière sont moins touchés par la crise actuelle de la sécurité routière. Quant aux pays qui ont adhéré à beaucoup de conventions sur la facilitation du franchissement des frontières, ils ont mieux géré les flux transfrontières de marchandises pendant la pandémie et après, alors même que nombre d'entre eux ont été durement frappés par la COVID-19 (voir aussi ECE/TRANS/2022/14).

26. Au vu de ce qui précède, le Comité **souhaitera peut-être prendre en considération** l'analyse des tendances et dynamiques régionales de l'adhésion aux principaux groupes de conventions et accords des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs.

27. En outre, étant donné qu'une meilleure application de ces instruments à l'échelle mondiale est un élément fondamental de sa stratégie et de ses projets à l'horizon 2030, le Comité est invité à **prendre note** de ces renseignements et, éventuellement, à **conseiller le secrétariat** sur les moyens de renforcer l'adhésion à ces instruments et leur mise en application, à mesure que les efforts de redressement après la pandémie s'accroissent et que les perspectives économiques mondiales rendent encore plus nécessaire une reprise de la transition vers la durabilité dans les transports et la mobilité.
