



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

Genève, 22-25 février 2022

Point 14 de l'ordre du jour provisoire

Thème de la table ronde : « Sur la voie d'une reprise soutenue et complète : initiative post-COVID-19 pour les transports intérieurs et rôle du Comité »**Note de cadrage sur la table ronde que doit tenir le CTI en 2022, dont l'intitulé sera « Sur la voie d'une reprise soutenue et complète : initiative post-COVID-19 pour les transports intérieurs et rôle du Comité »****Note du secrétariat****I. Introduction**

1. À ses quatre-vingt-troisième (25-28 février 2020) et quatre-vingt-quatrième (23-26 février 2021) sessions plénières, le Comité des transports intérieurs (CTI) a joué un rôle de premier plan dans la recherche d'un consensus sur le rôle essentiel des transports pour ce qui est de conduire la reprise mondiale après la pandémie et de renforcer la résilience face aux crises futures, notamment en approuvant une résolution ministérielle intitulée « Renforcer la résilience de la connectivité des transports intérieurs dans les situations d'urgence : appel urgent à une action concertée » (ECE/TRANS/304, annexe I).
2. Malgré les efforts intenses et soutenus des États membres, les mesures de redressement n'ont pas encore permis de retrouver comme souhaité les niveaux de croissance et de développement durable antérieurs à la pandémie. Les défis restent considérables et les progrès sont disparates et inégalement répartis à l'échelle mondiale, ce qui complique encore l'application du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et la réalisation des objectifs de développement durable.
3. La table ronde du CTI qui fait l'objet du présent document rassemblera les principaux partenaires du monde entier pour un débat stratégique sur les nouveaux modes d'action à adopter afin de réaliser des progrès tangibles face à cette crise persistante (ECE/TRANS/2022/28).
4. Juste après le début de la pandémie de COVID-19, sous les auspices du Groupe de travail du CTI chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), un groupe consultatif multidisciplinaire des réponses du secteur des transports à la crise de la COVID-19 a été mis en place. Composé de responsables des transports, des douanes et de la santé et de représentants de l'OMS, de l'OMD, de l'OMC, de l'OACI et de l'OMI, il s'est jusqu'à présent réuni quatre fois, en juin et septembre 2020 et 2021 respectivement. Les délibérations du groupe consultatif ont débouché sur la définition de quatre grands axes



d'action possibles, qui sont énumérés ci-dessous. Les participants à la table ronde sont invités à apporter leur éclairage et à faire part de leurs vues sur ces propositions.

II. Discussion sur les mesures à envisager dans le secteur des transports intérieurs

5. Compte tenu de l'absence d'une stratégie harmonisée entre les pays et entre les secteurs des transports en matière de lutte contre la pandémie, du manque de coordination et de coopération entre les différentes parties prenantes aux niveaux national, régional et international, et de l'absence de plans d'urgence et de secours, les domaines d'action possibles présentés ci-dessous ont été recensés par le groupe consultatif :

a) En ce qui concerne la réglementation du secteur des transports à l'échelon international :

- Élaborer, pour la région de la CEE, un concept global de planification et de gestion des interventions en cas d'urgence internationale, comportant une liste détaillée des mesures à prendre dans les secteurs du transport ferroviaire, routier, fluvial et intermodal en cas de situation d'urgence ou de choc extérieur tel qu'une pandémie ou tout autre type de crise internationale ;
- Continuer à soutenir les efforts d'informatisation des documents de transport, tout en privilégiant une approche centrée sur l'humain et en promouvant auprès des gouvernements, des opérateurs du secteur privé et des autres parties prenantes de la chaîne logistique mondiale le point de vue selon lequel les travailleurs du secteur des transports sont des acteurs clef du maintien et du fonctionnement des chaînes d'approvisionnement et doivent être reconnus comme tels, en particulier en cas de situation d'urgence internationale ;
- S'agissant du cadre administratif et réglementaire en vigueur pour les transports intérieurs, ainsi que pour les transports maritime et aérien, réfléchir à la façon dont les nombreuses mesures « temporaires » (prolongation temporaire de la validité des permis et autres documents, ou exemptions et mesures de facilitation temporaires) prises par les gouvernements dans le secteur des transports intérieurs en réaction à l'épidémie de COVID-19 pourraient être transformées en protocoles et plans d'urgence convenus au niveau national, régional ou international, en vue d'entrer en vigueur au moment où une nouvelle pandémie ou autre situation d'urgence se matérialiserait. Cela éviterait de perdre les précieux enseignements tirés de la pandémie actuelle.

b) En ce qui concerne les instruments juridiques existants :

- Si les groupes de travail chargés des différents modes de transport estiment que cela est approprié, effectuer des tests de résistance sur les divers instruments juridiques de la CEE dans le secteur des transports intérieurs, afin de déterminer les amendements qui peuvent ou qui devraient y être apportés pour qu'ils « résistent mieux » à une pandémie et aux autres situations d'urgence (TIR/eTIR, CMR/e-CMR et Convention sur l'harmonisation) ou deviennent des outils susceptibles d'aider les gouvernements à atténuer les effets d'éventuels futurs chocs extérieurs ou événements imprévisibles ;
- Accords sur les infrastructures : les accords de la CEE relatifs aux infrastructures, à savoir l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) et l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), qui définissent et élaborent les principaux réseaux intermodaux, routiers, ferroviaires et fluviaux dans la région de la CEE et au-delà, pourraient servir de base au recensement des itinéraires et des nœuds d'importance critique qui doivent rester ouverts en toutes circonstances, y compris en cas d'urgence internationale ou de pandémie ;

- Accords de facilitation du passage des frontières : dans le cadre de la Convention sur l'harmonisation, par exemple, des critères pourraient être définis s'agissant des postes-frontière terrestres qui devraient rester ouverts à tout moment afin de permettre le transport international de marchandises et de fournitures essentielles, y compris en cas de pandémie ou d'urgence internationale ;
- Certificats sanitaires pour les équipages de transport : adoption de certificats sanitaires ou (au début d'une pandémie) de déclarations sanitaires électroniques pour les équipages, les travailleurs du secteur des transports et/ou les voyageurs, lesquels pourraient être annexés aux conventions actuelles des Nations Unies relatives aux transports et à leurs applications électroniques (eTIR, e-CMR, etc.). Établir un lien entre le carnet eTIR, par exemple, ou tout autre document de transport informatisé, et un certificat de santé électronique pour les équipages des transports internationaux pourrait être avantageux en vue de cartographier les risques et de suivre et localiser les contacts, ce qui est essentiel au début d'une pandémie.

c) En ce qui concerne la transition numérique et l'automatisation :

- Continuer d'appuyer l'informatisation des documents de transport et des documents commerciaux : mener des activités de sensibilisation à l'échelle mondiale et, si possible, accélérer la transposition numérique des divers instruments juridiques existants dans le secteur des transports intérieurs (par exemple, TIR et eTIR, CMR et e-CMR) ;
- L'informatisation et l'automatisation sont largement reconnues pour leur efficacité dans l'atténuation des pandémies, car elles suppriment 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.) ;
- Les efforts d'informatisation dans le secteur des transports devraient être coordonnés, et les solutions électroniques devraient être déployées en parallèle dans les différents sous-secteurs, à savoir les transports intérieurs, maritimes et aériens.

d) En ce qui concerne la poursuite du dialogue sectoriel et intersectoriel sur la préparation aux pandémies :

- Faire de la préparation aux pandémies et autres situations d'urgence un point récurrent de l'ordre du jour des futures sessions des groupes de travail de la CEE chargés des différents modes de transport (SC.1, SC.2, SC.3, WP.24 et WP.30) ;
- Continuer d'organiser, en fonction des besoins, des réunions multisectorielles ciblées (impliquant aussi les secteurs maritime et aérien, par exemple) pour mettre en commun les expériences, et examiner régulièrement la coopération entre les modes de transport afin de prévenir la propagation internationale des maladies transmissibles par les transports et de renforcer la coordination régionale et interrégionale en vue de faciliter le passage des frontières ;
- Poursuivre et renforcer l'initiative relevant du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), conjointement menée par la CEE et par OMS/Europe, dans le cadre de laquelle une équipe spéciale composée de représentants d'États membres, d'organisations internationales, de la société civile, du monde universitaire et d'autres parties intéressées a été créée après le début de la pandémie de COVID-19 ;
- Envisager de constituer une documentation, des banques de données ou des collections de bonnes pratiques de préparation aux pandémies, en tirant parti de l'expérience des autorités des transports dans la région de la CEE et au-delà dans le contexte de la crise de la COVID-19. Envisager de mener cette activité à un niveau intersectoriel.

III. Objectifs de la table ronde du CTI

6. Les représentants des gouvernements et des organisations internationales sont invités à faire part de l'expérience qu'ils ont acquise en matière d'élaboration et de mise en œuvre de mesures de relèvement dans le contexte de la pandémie et à discuter d'autres mesures que les gouvernements et le Comité pourraient prendre pour favoriser un rétablissement durable et complet du système de transport international et une meilleure préparation aux situations d'urgence internationales à l'avenir. Les interventions devront apporter des éclaircissements sur les points suivants :

- a) La situation du secteur des transports, y compris les transports maritimes, aériens et intérieurs, compte tenu de la pandémie ;
- b) Les initiatives, appuyées par la CEE, visant à atténuer les effets de la pandémie sur des modes de transport particuliers (transport par voie navigable, transport intermodal et transport de marchandises dangereuses) ;
- c) L'expérience acquise aux niveaux national et international en matière de gestion des situations d'urgence liées au transport ;
- d) Le recensement et la définition des mesures supplémentaires à prendre pour accroître la résilience du secteur des transports face aux futures urgences internationales.

Annexe

Projet de programme

Thème de la table ronde ; « Sur la voie d'une reprise soutenue et complète : initiative post-COVID-19 pour les transports intérieurs et rôle du Comité »

Séance hybride avec interprétation

Février 2022, 10 heures-13 heures, Palais des Nations, Genève

| | |
|-------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 10 heures-10 h 10 | Déclarations liminaires et allocutions de bienvenue |
| 10 heures-10 h 30 | État des lieux des mesures d'ordre réglementaire, appuyées par la CEE, qui visent à atténuer les effets de la pandémie (transport par voie navigable, transport intermodal et transport de marchandises dangereuses) |
| 10 h 30-11 h 30 | Initiatives en cours et plans futurs des gouvernements et des organisations internationales pour favoriser une reprise soutenue et complète – données d'expérience nationales et internationales |
| 11 h 30-11 h 45 | <i>Pause-café</i> |
| 11 h 45-12 h 45 | Accroître la résilience du secteur des transports intérieurs, un rôle possible pour le Comité |
| 12 h 45-13 heures | Déclarations de clôture |
