



## Conseil économique et social

Distr. générale  
17 décembre 2013  
Français  
Original: anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

#### Comité des transports intérieurs

Soixante-seizième session

Genève, 25-27 février 2014

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

**Projet de rapport annuel sur les activités menées  
par les organes subsidiaires du Comité en 2013**

### **Projet de rapport annuel sur les activités menées par les organes subsidiaires du Comité en 2013**

#### **Note du secrétariat**

##### *Résumé*

Le présent document donne un aperçu des activités menées par les organes subsidiaires du Comité en 2013 dans l'administration des 58 conventions, accords et autres instruments juridiques de l'ONU qui forment le cadre juridique international applicable aux transports routier, ferroviaire, fluvial et intermodal ainsi qu'au transport des marchandises dangereuses et à la construction automobile. Ces activités ont pris la forme de débats d'orientation, de travaux de réglementation et d'analyse, ainsi que d'activités de renforcement des capacités et d'assistance technique.



## I. Introduction

1. Le sous-programme de la CEE relatif aux transports assure le secrétariat du Comité des transports intérieurs (CTI), qui est le seul organe intergouvernemental de l'ONU chargé des transports intérieurs, de ses groupes de travail ainsi que du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques du Conseil économique et social.
2. La fonction première du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires est d'administrer les 58 conventions, accords et autres instruments juridiques de l'ONU qui forment le cadre juridique international applicable aux transports routier, ferroviaire, fluvial et intermodal, ainsi qu'au transport des marchandises dangereuses et à la construction de véhicules. Il exerce ses activités par la voie de débats d'orientation, de travaux de réglementation et d'analyse ainsi que d'activités de renforcement des capacités et d'assistance technique.
3. À ce titre, le Comité des transports intérieurs est un organe spécialisé unique qui a pour objectif principal de contribuer au développement des transports intérieurs d'une manière sûre, efficace et respectueuse de l'environnement. Ses décisions ont une incidence directe sur la vie quotidienne des personnes et des entreprises à travers le monde.
4. En 2013, le processus de réforme de la CEE entamé en 2005 s'est achevé. L'un des résultats en a notamment été la reconnaissance des responsabilités croissantes du Comité des transports intérieurs et des travaux à fort impact de ses organes subsidiaires. En conséquence, les ressources et les capacités allouées au sous-programme relatif aux transports et à la Division des transports de la CEE ont été augmentées. Il est à noter que ces moyens supplémentaires ont été octroyés dans un contexte général marqué par les difficultés économiques et les restrictions budgétaires tant à la CEE que dans ses États membres.
5. Ces responsabilités accrues ont été présentées lors de la réunion ministérielle, tenue en 2013, dans le cadre de la soixante-quinzième session du CTI, qui a réuni des ministres, des vice-ministres et d'autres hauts responsables d'Europe et d'Asie.
6. Les réalisations et l'avenir du projet de liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) ont été l'un des principaux thèmes exposés aux ministres. Ces derniers ont débattu du projet qui a pour objectif de développer neuf liaisons ferroviaires et neuf axes routiers entre l'Europe et l'Asie, ainsi que 17 liaisons par voie navigable et plusieurs ports intérieurs et maritimes, pour réduire la durée et les coûts de livraison des marchandises. Après avoir approuvé les réalisations du projet LTEA, les ministres ont apporté leur appui politique à la phase finale de celui-ci.
7. De plus, lors de cette soixante-quinzième session, une déclaration conjointe a été signée par 37 pays d'Europe et d'Asie réclamant l'établissement, au cours des deux années suivantes, de conditions juridiques pour le transport ferroviaire comparables à celles qui existent pour d'autres modes de transport.
8. Par ailleurs, des négociations ont été entamées en 2013 dans le cadre du suivi de Rio+20 en vue de l'élaboration des objectifs de développement durable, qui succéderont aux objectifs du Millénaire pour le développement après 2015. Plusieurs membres du CTI se sont employés activement à promouvoir l'intégration des transports dans les objectifs de développement durable, cependant que la Division des transports de la CEE œuvrait dans le même sens en étroite collaboration avec le Département des affaires économiques et sociales de l'ONU. Par la qualité de ses contributions aux consultations mondiales, le Comité des transports intérieurs s'est affirmé comme un acteur de premier plan de ce processus qui définira les priorités du financement international consacré au développement jusqu'en 2030.

9. Le débat de politique générale qui aura lieu lors de la session annuelle du Comité en 2014 portera sur le transport et le développement durable afin de susciter une prise de conscience quant à l'importance du transport durable en tant que facteur de développement durable et instrument de lutte contre la pauvreté.

## **II. Réalisations en 2013**

### **A. Relier les régions par les transports intérieurs**

#### **1. Liaisons de transport Europe-Asie (LTEA)**

10. L'objectif du projet LTEA est de définir les grands axes routiers et ferroviaires d'Europe et d'Asie auxquels il conviendrait d'accorder la priorité en matière de développement et de coopération. Le projet de liaisons de transport Europe-Asie est piloté par un groupe d'experts qui sert de plate-forme de coopération et de développement coordonné des liaisons de transport intérieur qui ont été définies.

11. Comme indiqué dans l'introduction, le Groupe d'experts du LTEA et le secrétariat ont présenté en 2013 le rapport final de la phase II – publié en anglais et en russe – à la deuxième réunion des ministres des transports du projet LTEA, qui s'est déroulée le 26 février à Genève. Les ministres ont adopté le rapport et ont apporté leur soutien politique à la phase III.

12. De plus, la communauté des pays participant au LTEA s'est élargie, passant de 27 à 38 membres. Cet élargissement témoigne clairement de l'approbation qu'ont suscitée les phases I et II du projet ainsi que l'utilité croissante de ses travaux.

13. L'objectif principal de la phase III est de rendre pleinement opérationnels les neuf axes routiers et les neuf axes ferroviaires identifiés dans la phase II. À cette fin, une réunion a eu lieu le 10 septembre 2013 à Genève pour mettre en relation les pays porteurs de projets et les institutions financières. Des activités concrètes de ce type se poursuivront et d'autres verront le jour, conformément au programme de travail adopté par le Groupe d'experts en septembre 2013.

#### **2. Programme d'action d'Almaty**

14. Dans le cadre de la préparation du prochain examen décennal du Programme d'action d'Almaty, qui devrait se dérouler en 2014, la CEE a participé à une rencontre sur le thème: «L'examen régional final du Programme d'action d'Almaty: répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral», tenue du 5 au 7 mars 2013 à Vientiane (République démocratique populaire lao). La CEE a présenté le projet LTEA au titre de sa contribution à l'examen régional.

15. La rencontre était organisée conjointement par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), par la CEE, par le Bureau du Haut-Représentant des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement et par le Gouvernement lao.

## B. Préparer l'avenir des transports intérieurs

### Projet relatif aux futurs systèmes de transport intérieur (projet ForFITS)

16. La CEE a lancé le projet ForFITS pour élaborer et mettre en œuvre un instrument de surveillance et d'évaluation des émissions de CO<sub>2</sub> causées par les activités de transport intérieur. Ce projet de trois ans, centré sur l'atténuation des changements climatiques, a démarré en 2011. Il est financé par le Compte pour le développement de l'ONU et toutes les commissions régionales de l'ONU y participent.

17. Il a pour principal objectif de renforcer la planification et la coopération internationales pour l'adoption de politiques de transport durables. À cette fin, plusieurs ateliers de renforcement des capacités ont été et continuent à être organisés à l'intention des décideurs, auxquels s'ajoutent des activités de formation pour les experts techniques.

18. La pierre angulaire du projet est la mise au point, à partir des systèmes et des plans de transport actuels et futurs, d'un outil de modélisation qui aide les utilisateurs à prendre des décisions éclairées concernant les mesures de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Cet outil peut être utilisé pour prédire les émissions de CO<sub>2</sub>, en s'appuyant sur les hypothèses des plans de transport nationaux et être ensuite en mesure d'élaborer des plans de réduction.

19. Le modèle porte tout particulièrement sur les émissions de CO<sub>2</sub> liées aux transports intérieurs, y compris les transports routier, ferroviaire et fluvial, et prédit les émissions en se fondant sur les tendances actuelles. Les émissions de CO<sub>2</sub> causées par les transports aérien et maritime sont également prises en compte par ForFITS, mais de manière simplifiée par rapport à d'autres modes de transport.

20. À la suite des recommandations faites lors des ateliers, la CEE a mis au point le modèle et l'a appliqué dans l'environnement de modélisation Vensim. Un premier prototype de ForFITS a été distribué à la fin de 2012 et des améliorations notables y ont été apportées en 2013. Le modèle est désormais disponible gratuitement en ligne, tout comme le manuel de l'utilisateur qui fournit des informations détaillées sur la méthode, sur les données requises dans l'interface de saisie sur Excel, ainsi que sur le processus de visualisation des résultats avec le logiciel Vensim ([http://www.unece.org/trans/theme\\_forfits.html](http://www.unece.org/trans/theme_forfits.html)).

21. L'activité en 2013 a consisté principalement à améliorer le modèle ForFITS, rédiger le manuel de l'utilisateur, développer des essais pilotes et, en parallèle, organiser et animer des activités de sensibilisation et des séminaires de renforcement des capacités. Le développement des essais pilotes, les activités de sensibilisation et les séminaires sont menés en collaboration avec les autres commissions régionales. Les pays qui ont été sélectionnés pour les essais pilotes sont le Chili (CEPALC), l'Éthiopie (CEA), le Monténégro (CEE), la Thaïlande (CESAP) et la Tunisie (CESAO). D'autres ateliers pourront être organisés, dans la mesure où plusieurs autres pays se sont déclarés intéressés.

## C. Mesures visant à promouvoir les techniques de transport novatrices et les systèmes de transports intelligents

### Atelier sur les systèmes de transports intelligents (STI) sur les marchés émergents

22. Dans le cadre des efforts qu'il déploie pour tirer parti des progrès technologiques, le Comité des transports intérieurs a organisé, avec l'Union internationale des télécommunications (UIT), un atelier d'une journée sur le thème «Systèmes de transports intelligents sur les marchés émergents – moteurs d'une croissance sûre et durable». Cet atelier, qui s'est déroulé à Genève le 27 juin 2013, a également mis l'accent sur l'impact des STI sur la sécurité routière dans les pays émergents.

23. Destiné aux décideurs et aux organismes de réglementation chargés des technologies de l'information et de la communication (TIC) et des transports, ainsi qu'aux représentants du secteur des TIC, de l'électronique grand public, de l'automobile, du transport et des assurances, l'atelier s'adressait également aux organismes de normalisation chargés des STI et des TIC.

24. Il s'agissait de faire le point sur les STI, en particulier en ce qui concerne la technologie, les applications, les cadres réglementaires et les normes. Les participants se sont également attachés à identifier les obstacles à l'adoption des systèmes de transport intelligents, recenser les difficultés et la manière de les surmonter, et à souligner les avantages que les pays émergents peuvent tirer de ces systèmes, tout particulièrement s'agissant de la sécurité routière. Cet atelier a été un événement marquant en 2013, année des TIC et du renforcement de la sécurité routière.

## **D. Écoviabilité des transports**

### **1. Adaptation aux changements climatiques**

25. Le Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux a présenté en 2013 un rapport complet qui contient l'ensemble de ses recommandations en vue d'améliorer la viabilité à long terme des transports, notamment s'agissant des liaisons internationales, de recenser les meilleurs exemples de politique nationale et de remédier à la vulnérabilité des réseaux de transport dans les États membres.

26. Le rapport a été rédigé au fil des six réunions du Groupe d'experts sur la base d'un questionnaire scientifique élaboré pour collecter des informations et produire les données analysées dans le rapport. Le Groupe d'experts a également organisé, à Alexandroupolis (Grèce) les 25 et 26 juin 2012, une conférence internationale sur l'adaptation des réseaux de transports aux changements climatiques qui a attiré des participants de renom et qui a apporté une contribution importante à ses travaux.

27. Les gouvernements ont salué le rapport final, estimant qu'il s'agissait d'une étude très complète et d'un outil efficace qui sensibilisera le secteur des transports à l'adaptation aux changements climatiques et qui fournira un ensemble de meilleures pratiques dans ce domaine.

### **2. Transports, santé et environnement**

28. En 2013, le Comité directeur du Programme paneuropéen pour les transports, la santé et l'environnement a organisé un colloque sur le thème «Mobilité active pour tous: les aspects liés à la sécurité et à la santé de la marche et du vélo en milieu urbain» selon le but prioritaire n° 4 de la Déclaration d'Amsterdam, adoptée en janvier 2009 à l'issue de la troisième réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement.

29. Le Programme paneuropéen a continué à organiser des ateliers de renforcement des capacités, dont le secrétariat était assuré conjointement par les Divisions du transport et de l'environnement de la CEE et par le bureau régional de l'OMS pour l'Europe. En septembre 2013, un atelier a eu lieu à Almaty sur la mobilité verte et la mobilité favorable à la santé dans les grandes villes, en particulier dans les zones urbaines d'Asie centrale. Des ateliers de formation à l'écoconduite auront lieu dans le cadre du programme de partenariat du Programme paneuropéen, à titre de suivi. Par ailleurs, les résultats des six ateliers organisés depuis 2009 sous l'égide du Programme paneuropéen ont été réunis en un document qui a été soumis pour approbation au Comité directeur du Programme paneuropéen en novembre 2013.

30. Le Comité directeur du Programme paneuropéen et son bureau élargi ont commencé à préparer la Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, qui sera accueillie par le Gouvernement français, à Paris du 14 au 16 avril 2014, sur le thème «Ville en mouvement: les gens d'abord». Cette réunion sera organisée conjointement avec le Transport Research Arena et réunira de nombreux chercheurs européens dans le domaine des transports. Le mandat du Programme paneuropéen devrait être prolongé et sa stratégie pour 2020 définie à cette occasion.

## E. Sécurité routière

31. L'amélioration de la sécurité routière est une question importante pour le Comité des transports intérieurs; c'est aussi la préoccupation principale du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1), qui est le seul organe intergouvernemental permanent de l'ONU consacré à la question. En 2013, plusieurs activités ont visé à améliorer la sécurité des trajets routiers.

32. En septembre, la CEE a lancé, en partenariat avec le Centre international des politiques en matière d'alcool (ICAP), un livre électronique sur les méthodes appliquées dans les régions pour prévenir les accidents de la route dus à l'alcool impliquant des usagers de la route vulnérables, qui comprenait les conclusions complètes d'experts d'Europe, d'Afrique, d'Asie, d'Australie et du Moyen-Orient. L'accent y est mis sur les principaux facteurs qui entrent en ligne de compte dans les accidents provoqués par l'alcool impliquant des usagers de la route vulnérables comme les piétons, les cyclistes et les motocyclistes dans chaque région ([http://www.unece.org/trans/roadsafe/ebook\\_launch.html](http://www.unece.org/trans/roadsafe/ebook_launch.html)).

33. En partenariat avec le Ministère indien des transports routiers et des autoroutes et l'Institute of Road Traffic Education et en collaboration avec la CESAP, la CEE a organisé à New Delhi le 4 décembre le Forum inaugural Europe-Asie de la sécurité routière, qui a été suivi par une session de deux jours du WP.1 (<http://www.unece.org/transport/areas-of-work/road-safety-forum/schedule-of-meetings/road-safety-forum/meeting/2013/wp1-working-party-on-road-traffic-safety-67th-session-new-delhi/docs.html>).

34. Des progrès ont également été réalisés dans la mise en place du tachygraphe numérique, instrument de contrôle perfectionné installé dans tous les véhicules utilitaires homologués dans les Parties contractantes à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR). Le tachygraphe numérique enregistre toutes les données – par exemple, la vitesse et le temps s'écoulant entre les périodes de repos –, dressant ainsi un tableau précis des pratiques de conduite pour tous les véhicules utilitaires. Cette mesure a des effets directs sur la sécurité routière dans laquelle l'adoption, par les conducteurs professionnels, de pratiques de conduite sûres joue un rôle déterminant. Bien que le tachygraphe numérique soit devenu obligatoire en 2010, certains pays n'ont pas été en mesure de respecter la date butoir. En 2013, presque tous les pays étaient toutefois parvenus à mettre pleinement en œuvre les mesures nécessaires à l'utilisation du tachygraphe numérique. Seul le Turkménistan n'a encore rien entrepris.

### **Principales manifestations organisées dans le cadre de la Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière**

35. La deuxième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière a été célébrée en 2013. En mai, plusieurs manifestations importantes ont été organisées par la CEE avec ses partenaires au Palais des Nations.

36. Le programme ([www.unece.org/trans/roadsafe/2nd\\_grs\\_week/programme.html](http://www.unece.org/trans/roadsafe/2nd_grs_week/programme.html)) comprenait un symposium sur les perspectives régionales en matière d'alcool au volant, une session interactive réunissant jeunes et jeunes dirigeants sur le thème «La recherche d'une sécurité routière mondiale», une table ronde sur la Journée internationale de sensibilisation aux passages à niveau et un Forum de discussion sur les assurances et la sécurité routière. La CEE a organisé les manifestations en partenariat avec le Centre international des politiques en matière d'alcool (ICAP), l'Organisation internationale du mouvement scout, Scouting Ireland, l'Institut grec de la sécurité routière «Panos Mylonas», l'Union internationale des transports routiers et le Conseil des bureaux.

37. De plus, en Italie, la CEE a travaillé en partenariat avec le Ministère italien de l'infrastructure et des transports, le Groupe ASTM-SIAS, les quotidiens nationaux *Il Giorno* et *leStrade* afin de faire connaître la Semaine dans des journaux et magazines locaux à grande diffusion. Ils ont également distribué 230 000 marque-pages spécialement fabriqués pour l'occasion, dans les écoles du pays et les cabines de péage sur environ 1 300 kilomètres d'autoroute en Lombardie, dans le Piémont, en Ligurie, dans le Val d'Aoste, en Émilie-Romagne et en Toscane.

## **F. Évolution des normes et de la législation internationales du transport**

### **1. Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29)**

38. En 2013, trois nouveaux Règlements de l'ONU concernant les véhicules et visant à améliorer leur sécurité ont été annexés à l'Accord de 1958 et sont entrés en vigueur:

- Le nouveau Règlement de l'ONU sur des dispositifs avancés de retenue pour enfants, appliqué par 49 pays y compris les pays de l'Union européenne, améliore la protection des enfants en cas de choc avant, de choc latéral ou de choc arrière;
- Le nouveau Règlement de l'ONU sur les systèmes d'alerte de franchissement de ligne, appliqué par 50 pays y compris les pays de l'Union européenne. Ces systèmes alertent le conducteur lorsque le véhicule quitte sa voie de circulation;
- Le nouveau Règlement de l'ONU sur les systèmes avancés de freinage d'urgence, qui a été appliqué dans 50 pays y compris les pays de l'Union européenne. Ces systèmes alertent le conducteur lorsqu'un obstacle se trouve sur la route et, dans le cas où celui-ci ne réagit pas, activent le système de freinage du véhicule pour éviter le choc.

39. Les Règlements existants de l'ONU ont également été mis à jour; 82 modifications y ont été introduites, afin de les adapter aux évolutions technologiques les plus récentes et de prescrire des limites plus strictes, améliorant à la fois la sécurité et la performance environnementale des véhicules.

40. Le WP.29 a adopté en 2013 les principes de conception et de commande des systèmes actifs d'aide à la conduite, qui établissent des prescriptions minimales harmonisées à intégrer dans les Règlements concernant les véhicules élaborés par le Forum mondial.

### **2. Transport routier**

41. En 2013, le Groupe d'experts sur l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) a continué à élaborer des propositions d'amendement de l'Accord AETR, visant notamment à créer un comité administratif. Le mandat du Groupe d'experts a été prolongé jusqu'à la fin 2014 afin de permettre à ses membres d'élaborer de façon minutieuse des propositions d'amendement qui recueilleront l'assentiment de tous.

42. L'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) a également fait l'objet de plusieurs propositions d'amendement. Cependant, les Parties contractantes n'ont pas encore honoré leurs obligations en ce qui concerne l'établissement et la mise en œuvre de procédures dans plusieurs domaines, notamment l'évaluation des incidences sur la sécurité routière, les audits de sécurité routière, la gestion de la sécurité du réseau routier et les inspections de sécurité des routes du réseau international «E».

43. De même, les Parties n'ont toujours pas donné leur accord en ce qui concerne les procédures et la mise en œuvre de la lettre de voiture électronique. Cependant, le nombre des pays adhérents au Protocole additionnel à la Convention relative aux contrats de transport international de marchandises par route (CMR) qui prévoit l'adoption de la lettre de voiture électronique est passé à huit, avec l'adhésion du Danemark.

44. Le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) s'est réuni en juillet pour une session spéciale afin d'examiner une proposition d'accord multilatéral mondial relatif au transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (OmniBUS) présentée par le Gouvernement suisse. Les discussions ont avancé sur la proposition OmniBUS lors de la réunion d'octobre et l'examen de la question se poursuit.

### **3. Mesures de facilitation du franchissement des frontières et Convention TIR**

45. En octobre 2013, une longue série de propositions d'amendements à la Convention TIR est entrée en vigueur (sous forme d'une troisième partie de l'annexe 9 de la Convention TIR). Selon ces amendements, une seule organisation internationale – Union internationale des transports routiers (IRU) – est habilitée à assumer la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement efficace d'un système de garanties internationales et à imprimer et distribuer des carnets TIR. Ces amendements, qui sont une avancée majeure pour le régime TIR, ont été intégrés aux textes de l'accord CEE-IRU pour la période 2014-2016.

### **4. La crise du régime TIR**

46. Le succès de la série d'amendements a toutefois été terni par la crise qui a frappé le régime TIR. En juillet 2013, la Fédération de Russie a annoncé l'adoption de mesures dont le Comité de gestion et la Commission de contrôle TIR ont estimé qu'elles étaient contraires aux dispositions de la Convention TIR.

47. Les mesures prévoient l'obligation d'obtenir une garantie nationale, sans tenir compte de la garantie TIR. Elles ont été prises au motif que le système de garantie TIR actuel ne protège pas suffisamment les recettes douanières et que l'association nationale garante a contracté au fil du temps de lourdes dettes à l'égard des douanes. Le secrétariat a donc pris l'initiative, en collaboration avec les parties et avec les partenaires concernés, de procéder à une analyse détaillée de la situation d'un point de vue juridique et pratique, et de permettre l'instauration d'un dialogue visant au retrait de la mesure.

48. Bien que la Fédération de Russie n'ait cessé, tout au long des débats, de réaffirmer son engagement à l'égard de la Convention TIR et son intention de rester une Partie contractante active, ce différend n'est toujours pas résolu au moment de l'établissement du présent rapport. De plus, avec la fin de l'accord de garantie entre le Service fédéral des douanes de la Fédération de Russie et l'association nationale, la crise pourrait s'envenimer dans la mesure où il est possible que le régime TIR ne soit plus applicable en Fédération de Russie à partir du 1<sup>er</sup> décembre.

49. Cette situation, qui a des incidences majeures sur la circulation à travers la Fédération de Russie, est encore compliquée par la constitution d'une union douanière entre la Fédération de Russie, le Bélarus et le Kazakhstan. Il est en effet très difficile de savoir de quelle manière ces mesures seront mises en œuvre, de connaître leurs effets sur les partenaires commerciaux et les opérateurs ainsi que leurs conséquences au sein de l'union douanière.



50. Malgré la gravité de la situation, les efforts diplomatiques ardues que le secrétariat et d'autres Parties contractantes de la Convention TIR ont déployés face à cette crise politiquement sensible auront permis de préciser les problèmes. Il ne s'agira donc peut-être pas seulement de résoudre la crise, mais aussi de soumettre le régime TIR à une réforme de fond en vue de remédier aux insuffisances qui ont été mises à jour et ainsi de renforcer la Convention et d'assurer la pérennité de son régime.

## 5. Le projet eTIR

51. La mise en service du régime TIR informatisé sera également au centre des futurs travaux. Des avancées ont été réalisées dans ce domaine en 2013, le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) mettant actuellement la dernière main aux aspects techniques de l'informatisation du régime TIR (projet eTIR). Le Groupe spécial a également élaboré une analyse coûts-avantages traitant des incidences financières de la mise en œuvre du projet eTIR, qu'il a soumis pour examen au Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports de la CEE (WP.30). L'analyse expose clairement le retour sur investissement élevé qu'apportera le projet eTIR, même dans le plus pessimiste des scénarios, grâce aux avantages considérables que l'ensemble des parties prenantes du régime TIR, telles que les douanes, le secteur des transports et du commerce, pourront en retirer. L'élaboration d'un cadre juridique adéquat pour le régime eTIR a déjà commencé.

52. Le secrétariat continue à enrichir et améliorer plusieurs bases de données relatives au régime TIR, dont la base de données internationale TIR (ITDB), qui contient des informations sur tous les opérateurs autorisés à utiliser le régime TIR. Elle contient environ 60 000 fiches et répond à une forte demande en ligne.

## 6. Harmonisation de la facilitation du passage des frontières

53. S'agissant de l'évolution des autres aspects relatifs à la facilitation du passage des frontières, la récente entrée en vigueur de la nouvelle annexe 9 à la Convention sur l'harmonisation a donné lieu à un travail intensif de la part du secrétariat de la CEE et des Parties contractantes afin d'identifier des meilleures pratiques pour la mise en œuvre de l'annexe 9 au niveau national. Ce travail est mené en collaboration avec des organisations ferroviaires internationales comme l'Organisation de la coopération des chemins de fer (OSJD) et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).

54. L'annexe prévoit de nombreuses mesures visant à faciliter le franchissement des frontières pour les marchandises transportées par rail, notamment:

- Conditions minimales en matière d'infrastructure et de personnel pour les gares frontière (d'échange);
- Coopération entre pays voisins dans les gares frontière (d'échange);
- Reconnaissance réciproque des contrôles de tous types;
- Contrôles douaniers simplifiés, sélectionnés en fonction de l'analyse des risques;
- Transfert de certains types de contrôles vers les gares de départ et de destination;
- Établissement de délais pour le dédouanement et le contrôle des retards effectifs aux gares frontière;
- Utilisation de systèmes électroniques d'échange de données;
- Utilisation de la lettre de voiture ferroviaire CIM/SMGS, en tant que document douanier.

55. De plus, le secrétariat et le WP.30 ont continué à contrôler la mise en œuvre de la Convention sur l'harmonisation et ont mené une enquête auprès des Parties contractantes sur l'application au niveau national de l'annexe 8 relative au transport routier.

## **7. Transports des denrées périssables**

56. L'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) vise à garantir que les denrées alimentaires réfrigérées et congelées sont transportées d'une manière efficace, sûre, dans de bonnes conditions d'hygiène et sans danger pour la santé humaine.

57. Quarante-huit pays sont Parties contractantes à l'ATP, dont le Maroc et la Tunisie qui sont extérieurs à la région de la CEE. L'ATP est aussi promu dans d'autres pays de la région méditerranéenne, telles l'Algérie, l'Égypte et la Jordanie. Bien que l'ATP vise les transports internationaux, de plus en plus de pays l'utilisent comme fondement pour leur législation nationale.

58. Les amendements à l'ATP qui introduisent une procédure d'essai pour les nouveaux équipements de transport à compartiments et températures multiples sont entrés en vigueur le 23 septembre 2013. Le Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) doit à présent parvenir à un accord sur les marques d'identification des engins de ce type et sur une procédure d'essai pour le renouvellement des attestations.

59. À sa session de 2013, sur la base d'une proposition émanant de la Fédération de Russie, le WP.11 a adopté deux nouvelles classes d'engins calorifiques ATP, ce pour tenir compte des conditions régnant dans les pays où les températures hivernales tombent régulièrement sous les -20 °C et où des moyens de chauffage sont par conséquent nécessaires pour maintenir les marchandises à la température appropriée.

60. Au nombre des tâches du WP.11 en 2014 figure notamment le débat sur l'éventuelle adoption dans l'ATP d'une définition des «denrées périssables» et l'examen d'une proposition de regroupement des annexes 2 et 3 qui aurait pour effet d'étendre les prescriptions de surveillance de la température ambiante dans les engins de transport au transport de denrées réfrigérées. Certains pays souhaiteraient aussi que le champ d'application de l'ATP soit étendu aux fruits et aux légumes frais, et même aux produits pharmaceutiques.

## **8. Transport des marchandises dangereuses**

61. En 2013, le secrétariat a fait paraître trois publications sur le transport des marchandises dangereuses. La première est la dix-huitième édition révisée des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, Règlement type. La deuxième est l'additif 2 à la cinquième édition révisée des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, Manuel d'épreuves et de critères. La troisième est la cinquième édition révisée du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH).

62. Ces publications contiennent des dispositions nouvelles ou révisées touchant de très nombreux sujets. En ce qui concerne le transport, une attention particulière est accordée aux sujets ci-après:

- Le transport de gaz adsorbés;
- Le transport des batteries au lithium, notamment celles qui sont endommagées ou défectueuses et celles qui doivent être éliminées ou recyclées;
- La classification des matières comburantes solides;
- Les condensateurs asymétriques;

- Les emballages mis au rebut, souillés par des résidus;
- Le transport de nitrate d'ammonium;
- Le transport de matières radioactives;
- La mise à l'essai de cartouches de gaz et de cartouches pour piles à combustible;
- L'applicabilité des normes de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) à la fabrication de nouveaux récipients à pression et accessoires.

63. Comme elles y ont été invitées par le Conseil économique et social dans sa résolution 2013/25, l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ont actualisé en conséquence leurs instruments juridiques respectifs (Code maritime international des marchandises dangereuses et Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses).

64. De même, au niveau régional, le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15), à l'occasion de ses réunions communes avec l'OTIF et avec la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), a mis à jour l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) et l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure (ADN).

65. Ils ont incorporé les amendements européens, en particulier ceux qui concernent l'application des normes européennes relatives aux récipients à pression et aux citernes, à la périodicité des inspections et aux essais des récipients à pression.

66. Ces mises à jour qui devraient toutes entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2015 permettront non seulement de mettre en œuvre de façon globale les nouvelles Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses mais aussi d'harmoniser tous les principaux instruments juridiques internationaux réglementant les cinq modes de transport. Le secrétariat a également publié une feuille de route sur l'adhésion à l'ADR et son application.

67. Le Comité de sécurité de l'ADN a adopté toute une série de dispositions nouvelles relatives au transport des marchandises dangereuses par bateau de navigation intérieure, notamment des dispositions sur les moyens d'évacuation des bateaux. Il a également continué d'examiner la possibilité d'utiliser du gaz naturel liquéfié (GNL) comme carburant aux fins de la propulsion des bateaux transportant des marchandises dangereuses et la question du transport du GNL par bateau-citerne.

68. En ce qui concerne la classification et l'étiquetage des produits chimiques, un certain nombre de pays dont l'Afrique du Sud, l'Australie, le Brésil, la Chine, l'Équateur, les États-Unis d'Amérique, la Fédération de Russie, le Japon, le Mexique, la Nouvelle-Zélande, Singapour, la Suisse, ainsi que les 28 États membres de l'Union européenne (UE) et les trois États membres de l'Espace économique européen (EEE), ont déjà adopté des instruments juridiques, des règlements nationaux d'application du SGH ou des normes nationales conformes au SGH (ou permettant son application) dans un ou plusieurs secteurs.

69. Parmi les pays qui appliquent déjà le SGH, les États membres de l'Union européenne ont aligné leurs règlements sur les dispositions de la quatrième édition révisée du texte, en 2013 (Règlement (UE) n° 487/2013 de la Commission).

70. D'autres pays, tels que le Canada, le Chili, la Chine, l'Indonésie, les Philippines et la Zambie (avec les autres États membres de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC)), travaillent toujours à la révision et à la modification de leur législation, de leurs normes et de leurs directives pour être en mesure d'appliquer le SGH aussi rapidement que possible.

## **9. Transport intermodal et logistique**

71. En 2013, le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique a mis la dernière main à une version complète du code de bonne pratique pour le chargement des cargaisons dans des conteneurs et d'autres unités de transport intermodal, qui remplace des directives antérieures. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique est composé de membres de la CEE, de l'Organisation internationale du Travail (OIT), de l'OMI et d'experts du secteur.

72. Le code de bonne pratique contient les données scientifiques, les règles et les mesures les plus récentes afin que les gouvernements et les professionnels du transport et de l'assurance puissent élaborer des procédures et des règlements harmonisés au niveau mondial pour renforcer la sécurité et l'efficacité du transport par conteneur. Bien que ce code ne soit pas obligatoire, ses dispositions devraient bientôt être appliquées à travers le monde car il constituera pour les assureurs une base faisant autorité pour les contrats d'assurance sur le transport de fret. Après qu'il aura été approuvé par le Comité des transports intérieurs en février 2014, le code de bonne pratique sera également approuvé par les organes compétents de l'OMI et de l'OIT dans le courant de 2014.

73. De plus, un rapport a été établi sur les perspectives que les systèmes de transport intelligent offrent au transport intermodal et les problèmes qu'ils posent. Ce rapport présente des stratégies sur la manière d'utiliser les STI pour favoriser la fluidité des opérations de transport, optimiser l'utilisation des infrastructures, y compris des terminaux, et atteindre des niveaux de sécurité et de sûreté élevés dans les chaînes de transport internationales. Les conclusions tirées par le Groupe de travail sur la bonne gouvernance des processus STI aux niveaux national et international ont ensuite été examinées avec des représentants du secteur lors d'un atelier organisé sous les auspices du Gouvernement belge, en mai 2013.

## **G. Infrastructures de transport**

### **1. Transports par voie navigable**

74. De nombreux progrès ont été réalisés en 2013 et se poursuivent en matière d'harmonisation des règles et de l'information pour la navigation sur les voies navigables dans toute l'Europe.

75. Une importante série d'amendements au Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) a été adoptée en 2013. Ces amendements, qui faisaient fond sur le Livre blanc de la CEE pour un transport par voie navigable efficace et durable en Europe, ont été adoptés par le Groupe de travail des transports par voie navigable. Les travaux se poursuivront en 2014 en vue de l'adoption du CEVNI Révision 5 qui constituera le cadre paneuropéen dans lequel s'inscriront toutes les règles de navigation applicables aux rivières navigables et aux canaux internationaux, tels que le Danube ou le Rhin.

76. En 2013, le secrétariat a aussi lancé une application qui fournit des données en ligne sur les caractéristiques de navigation de plus de 29 000 kilomètres de rivières navigables et de canaux européens. L'application propose plusieurs options de recherche, par voie navigable et par pays, et permet l'exportation de données. Elle s'appuie sur l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau de voies navigables E, publié par la CEE.

77. Des mesures supplémentaires ont aussi été prises, en coopération avec l'Union européenne et avec les commissions fluviales, pour faciliter, au niveau paneuropéen, la reconnaissance mutuelle des certificats de conducteur de bateau et l'harmonisation des exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure.

## 2. Projets TEM et TER

78. En septembre 2013, un atelier a été organisé sur les problèmes complexes que pose le financement des infrastructures de transport dans la région de la CEE et sur les raisons pour lesquelles des travaux d'étude et d'analyse supplémentaires sont nécessaires.

79. L'atelier a été organisé par le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports, en partenariat avec le Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie et les Projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemins de fer transeuropéens (TER). Dans le cadre de cet atelier, des experts du Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie et des pays participant aux projets TEM et TER ont eu la possibilité de présenter les projets d'infrastructure de transport hautement prioritaires pour leur pays à des représentants de plusieurs institutions financières internationales, donateurs et organisations internationales. Les résultats de l'atelier seront publiés en 2014 dans «Transport Trends and Economics 2012-2013: financing of transport infrastructure» (Les tendances et l'économie des transports pour la période 2012-2013: financement des infrastructures de transport).

## 3. Transport ferroviaire

80. Comme indiqué en introduction, une déclaration commune, signée pendant la réunion ministérielle de la soixante-quinzième session du Comité des transports intérieurs, a donné le coup d'envoi à l'établissement par le Groupe d'experts sur l'uniformisation du droit ferroviaire, dans un délai de deux ans, de conditions juridiques unifiées pour le transport par chemin de fer, semblables à celles qui existent pour les autres modes de transport.

81. Pour mener sa tâche à bien, le Groupe d'experts devra établir un ensemble unifié de dispositions transparentes et prévisibles applicables au transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie dans tous les pays concernés, qui puissent faciliter les procédures de franchissement des frontières. Il sera nécessaire pour cela d'analyser les conventions relatives aux modes de transport internationaux (transports ferroviaire, routier, aérien, par voie navigable et maritime) et les accords connexes, puis d'identifier les dispositions et les procédures qui peuvent contribuer à l'établissement d'un droit ferroviaire unifié en vue d'instaurer un seul régime juridique de l'Atlantique au Pacifique.

82. Dans les années qui viennent, le Groupe d'experts devra identifier un système de gestion approprié pour un droit ferroviaire unifié en s'inspirant de l'expérience d'organisations internationales dans le domaine du transport ferroviaire (OSDJ, OTIF et autres). Enfin, il faudra aussi utiliser le plus largement possible les documents électroniques et les systèmes de transport intelligents.

83. Le Groupe de travail des transports par chemin de fer a traité un certain nombre de questions en 2013, notamment le financement des infrastructures ferroviaires et les partenariats public-privé, à travers des études de cas portant sur de nouveaux projets. Il a aussi abordé la question des STI en présentant des solutions innovantes pour les passages à niveau et des systèmes de transport intelligents pour le secteur ferroviaire.

## H. Activités d'analyse

84. Le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) a pour tâche de discerner les tendances et les évolutions susceptibles d'avoir des incidences sur le secteur des transports et les obstacles auxquels celui-ci est confronté. Il est également un espace paneuropéen d'échange d'idées sur les progrès réalisés et les difficultés qui se posent en matière de transports intérieurs viables dans la région.

85. En 2013, le WP.5 a publié «Transport Trends and Economics 2012-2013: Sustainable Urban Transport and Mobility» (Les tendances et l'économie des transports pour la période 2012-2013: transports urbains et mobilité), qui avait pour principal objectif de dresser un tableau des réseaux urbains des capitales de la région de la CEE et de présenter des indicateurs sur les transports urbains et la mobilité. Il s'agissait de fournir aux décideurs des pratiques optimales et des exemples de projets réussis dans la région pour qu'ils puissent fonder leurs décisions sur des bases solides. La publication permet aussi de mieux comprendre l'un des principaux défis que les autorités doivent relever lorsqu'elles s'efforcent de mettre en place des systèmes de transport urbain durables, à savoir la création de systèmes économiques, efficaces, abordables, faciles d'accès et respectueux de l'environnement.

86. Outre cette publication, l'Équipe spéciale du WP.5 a poursuivi ses activités en vue d'élaborer une méthode simple permettant de mesurer les résultats des systèmes de transport nationaux, c'est-à-dire d'une méthode pour l'élaboration de l'Indicateur de développement des transports (IDT).

87. L'IDT a pour objectif de mesurer les résultats des systèmes de transport nationaux, sous l'angle notamment du développement durable. L'Équipe spéciale compte mettre au point des indicateurs de résultat qui devraient fournir des informations simples et factuelles sur la contribution du secteur des transports à l'économie nationale. La prochaine réunion de l'Équipe spéciale devrait avoir lieu en 2014, une fois ce projet achevé.

### **Statistiques des transports**

88. En 2013, le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) a mis au point des méthodes et une terminologie communes en vue d'harmoniser les statistiques des transports pour élaborer des indicateurs de transports durables. Il s'agissait notamment de définir des méthodes de collecte et de compilation de statistiques sur les transports routier, ferroviaire, par voie navigable et par conduite, ainsi que de statistiques sur la sécurité de la circulation routière. Cette harmonisation facilitera la comparaison des statistiques des transports. Ce projet a été réalisé en coopération avec Eurostat et avec le Forum international des transports (FIT), sur la base d'un questionnaire commun (CEE/Eurostat/FIT) qui a été diffusé en ligne dans toutes les langues officielles de la CEE.

89. Des projets de recommandations à l'intention des gouvernements concernant les procédures et les méthodes applicables pour le recensement 2015 du trafic sur les routes E et du trafic sur les lignes ferroviaires E ont également été élaborés et soumis pour adoption au Comité des transports intérieurs.

## **I. Sûreté des transports intérieurs**

90. Tout au long de 2013, la CEE a continué d'offrir aux gouvernements, aux milieux universitaires et au secteur privé un espace d'échange de vues et de pratiques optimales sur la sûreté des transports intérieurs.

91. En février 2013, le Forum annuel de discussion sur la sûreté des transports intérieurs a été organisé par la CEE, avec le Gouvernement belge en partenariat avec l'Union internationale des transports routiers. Les actes du Forum de 2012 ont été publiés conjointement avec l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) en 2013 et peuvent être consultés en ligne. Les actes sont un recueil de documents sur divers aspects de la sûreté des transports intérieurs, établis par des experts éminents d'organisations du secteur public et du secteur privé.

## **J. Sûreté des chemins de fer**

92. En octobre 2013, le Groupe de travail des transports par chemin de fer a organisé un atelier sur la sûreté des chemins de fer pour passer en revue les résultats des indicateurs et les activités menées dans ce domaine par un certain nombre d'organisations internationales et de gouvernements. Des données d'expérience, des cas de bonne pratique et de collaboration visant à renforcer la sûreté des transports ferroviaires ont été présentés et examinés. Ces contributions ont donné lieu à des recommandations reliant toutes les initiatives en cours qui sont essentielles à la sûreté des chemins de fer.

## **III. Activités pour 2014 et au-delà**

### **A. Sécurité de la circulation routière**

93. La création de deux nouveaux groupes d'experts relevant du WP.1 – un chargé du renforcement de la sécurité aux passages à niveau et l'autre chargé de la signalisation routière – a été formellement approuvée par le Comité exécutif de la CEE. Leurs travaux et leurs réunions commenceront au début de 2014.

### **B. Normes et structures juridiques des transports internationaux**

94. Actuellement, la priorité est d'aplanir les difficultés liées à l'AETR. Les Parties contractantes à l'Accord ont manifesté leur volonté de résoudre les problèmes qui se posent, notamment la relation complexe existant avec le régime juridique de l'Union européenne.

95. Si les mesures prises dans le courant de 2013 pour remédier aux problèmes, et notamment à celui de la mise en œuvre du tachygraphe numérique, ont permis d'avancer, il sera impératif que le secrétariat déploie des efforts supplémentaires et qu'une ferme volonté politique s'exprime pour parvenir à un consensus sur les propositions d'amendement.

### **C. Transport ferroviaire**

96. Dans le domaine du transport ferroviaire, il conviendra d'avancer rapidement dans la négociation d'un nouveau régime ferroviaire unique, fondé sur la Déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et des activités menées à cette fin.

### **D. Convention TIR**

97. À ce stade, le principal objectif sera de rétablir aussi rapidement que possible l'application harmonieuse du régime TIR en Fédération de Russie. Au moment de l'établissement du présent rapport, la priorité est de favoriser des solutions de compromis pour aplanir les désaccords internes et de protéger – autant que possible – le régime TIR des effets déstabilisateurs que la crise pourrait avoir sur les autres Parties contractantes. De plus, il convient de faire en sorte, par toutes les voies diplomatiques possibles, qu'une association garante opérationnelle soit mise en place en Fédération de Russie.

98. La crise a également mis en lumière la nécessité d'apporter à la Convention TIR un certain nombre d'amendements, qui sont actuellement à l'examen. Il convient notamment de mettre l'accent sur la nécessité de communiquer efficacement et en temps voulu les

nouvelles mesures de contrôle et sur le rôle et les responsabilités des organes intergouvernementaux de la Convention TIR afin d'éviter que des crises analogues ne se reproduisent.

99. Cette crise a en outre mis en évidence la nécessité de réexaminer la façon dont les participants à la chaîne de garantie s'acquittent de leurs responsabilités, les termes des accords de garantie conclus entre les autorités douanières et les associations nationales ainsi que les possibilités existantes d'autoriser plusieurs garants sur un seul territoire. Il s'agit là de questions très complexes qui devraient être étudiées à la lumière des exigences nouvelles que cette crise a fait apparaître.

100. Enfin et surtout, il sera indispensable de trouver le moyen d'utiliser au mieux et d'encadrer juridiquement l'utilisation des nouvelles technologies et l'échange électronique de données pour garantir l'efficacité du régime TIR dans les années à venir.

## **E. Transports, santé et environnement**

101. La quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Paris, 14-16 avril 2014) passera en revue toutes les activités réalisées au titre du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement depuis cinq ans. La Déclaration qui sera adoptée à l'issue de la Réunion de Paris devrait relancer le programme et renouveler son mandat et ses ressources jusqu'en 2019. Le principal défi est de conserver à ces activités intergouvernementales, intersectorielles et trilatérales uniques l'élan politique dont elles ont besoin et de maintenir les ressources budgétaires et extrabudgétaires et les ressources en nature au niveau voulu pour sauvegarder la dimension paneuropéenne du programme.

## **F. Transports par voie navigable**

102. Dans le domaine des transports par voie navigable, l'objectif principal sera de mettre la dernière main, en 2014 ou au début de 2015, à la cinquième version révisée du CEVNI qui constituerait alors le cadre paneuropéen regroupant l'ensemble des règles de navigation applicables aux voies navigables telles que le Danube, la Moselle, le Rhin et la Sava. Des procédures de mise en œuvre et d'amendement efficaces devront être élaborées et mises en place en 2014 afin de rationaliser les travaux des différentes organisations internationales et commissions fluviales et d'assurer la continuité de l'harmonisation des règles de navigation applicables aux transports par voie navigable au niveau paneuropéen.

## **G. Transport des marchandises dangereuses**

103. En 2014, la principale tâche du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses sera la mise au point définitive et l'intégration des amendements à l'ADR et à l'ADN, adoptés depuis 2012. Il est important que ce travail soit mené à bien en 2014 puisque l'objectif est de les faire accepter par les Parties contractantes afin qu'ils puissent entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2015. Le secrétariat devra auparavant publier des versions récapitulatives 2015 de l'ADR et de l'ADN.

104. Le Groupe de travail poursuivra ses travaux d'actualisation de l'ADR, de l'ADN et du RID en vue des amendements qui seront apportés en 2017, à la lumière des nouvelles exigences dues à la modernisation des systèmes de transport et des nouveaux enjeux en matière de sûreté, de sécurité, de protection de l'environnement et d'évaluation des risques. Le Groupe de travail devra également poursuivre les travaux en cours sur l'utilisation de la télématique, la création d'une base de données sur les accidents ainsi que sur la prévention des accidents («BLEVE» – explosion de gaz inflammables liquéfiés en ébullition).



105. Le Comité du Conseil économique et social s'efforcera de travailler en partenariat avec d'autres organes et organisations pour veiller à ce que ces recommandations soient prises en compte dans les instruments juridiques internationaux pertinents. L'année 2014 sera la seconde année de son cycle de travaux de deux ans, et ses deux Sous-Comités (Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses – TDG – et Sous-Comité d'experts du Système général harmonisé – SGH) devront avoir traité tous les points figurant à leur programme de travail, tels que le transport de systèmes de stockage de l'électricité, la reconnaissance universelle des récipients à pression ONU et non ONU, le classement des explosifs flegmatés et autres.

## **H. Harmonisation des Règlements concernant les véhicules**

106. Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) continuera d'élaborer et d'actualiser les Règlements de l'ONU annexés à l'Accord de 1958 et les Règlements techniques mondiaux de l'ONU dans le cadre de l'Accord de 1998.

107. Le Forum mondial envisagera d'incorporer une homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) dans le texte de l'Accord de 1958 pour permettre la reconnaissance mutuelle des véhicules complets homologués par type. Un nouveau Règlement n° 0 sera élaboré pour dresser une liste définitive des Règlements qui devraient être obligatoires dans le cadre de cette homologation. Il porte le numéro 0 parce qu'il est censé définir les règlements obligatoires et, à ce titre, doit les précéder. Une soixantaine de règlements devraient être rendus obligatoires dans un premier temps; ils porteront surtout sur les voitures particulières. En plus du nouveau Règlement n° 0, plusieurs autres règlements nouveaux seront élaborés.

---