



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.24/2008/7
ECE/TRANS/SC.2/2008/7
ECE/TRANS/SC.3/2008/2
25 juillet 2008

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique
Cinquantième session
Genève, 6 et 7 octobre 2008
Point 6 de l'ordre du jour provisoire

Groupe de travail des transports par chemin de fer
Soixante-deuxième session
Genève, 18-20 novembre 2008
Point 10 de l'ordre du jour provisoire

Groupe de travail des transports par voie navigable
Cinquante-deuxième session
Genève, 13-15 octobre 2008
Point 5 de l'ordre du jour provisoire

TRANSPORT ET SÛRETÉ

Note du secrétariat

I. INTRODUCTION ET MANDAT

1. À sa soixante-dixième session (19-21 février 2008), le Comité des transports intérieurs a demandé à ses organes subsidiaires de donner rapidement suite aux recommandations formulées par le Groupe multidisciplinaire d'experts de la sûreté des transports intérieurs, que le Comité avait établi en 2007 (ECE/TRANS/200, par. 36 à 38).
2. Le Groupe d'experts avait été chargé d'examiner les questions relatives à la sécurité et à la sûreté des transports et d'établir des inventaires des initiatives réglementaires prises aux niveaux national et international ainsi que des normes, initiatives, directives et meilleures pratiques

retenues par le secteur privé. Ces inventaires (anglais seulement) peuvent être consultés à l'adresse suivante: http://www.unece.org/trans/main/ac11/ac11_inf01.html.

3. Le Groupe d'experts avait également été chargé de formuler, à l'intention des gouvernements de la CEE, des recommandations et/ou des propositions visant à améliorer la sûreté des transports intérieurs dans des domaines tels que les infrastructures, le personnel, les marchandises, les moyens de transport, l'échange d'informations et les frontières en vue de réduire le plus possible les risques d'attaques terroristes dans le domaine des transports intérieurs (ECE/TRANS/WP.24/2008/6). Ces recommandations ont été publiées, en février 2008, dans une annexe du document informel n° 1 (2008) du Bureau du Comité des transports intérieurs <http://www.unece.org/trans/doc/2008/itc/BITC-70-inf01e.pdf>.

II. ACTIVITÉS MENÉES PAR LES GROUPES DE TRAVAIL DANS LE DOMAINE DE LA SÛRETÉ DES TRANSPORTS

4. Le Comité des transports intérieurs, en approuvant les recommandations du Groupe d'experts, a reconnu que plusieurs de ses organes subsidiaires avaient déjà commencé à étudier les questions relatives à la sûreté des transports intérieurs et a souligné que les futurs travaux devraient être menés d'une manière différenciée (ECE/TRANS/200, par. 36).

5. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) avait déjà examiné les questions concernant la sûreté dans les transports en mars 2004 et septembre 2005 et s'était en particulier référé à l'étude réalisée en 2004 par la CEMT sur la sûreté du transport de conteneurs dans les différents modes (TRANS/WP.24/103, par. 24; TRANS/WP.24/109, par. 44 et 45).

6. De même, le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) avait noté en 2004 qu'il pouvait, dans son domaine de compétence, contribuer à mieux faire comprendre l'importance que revêt la sûreté dans le secteur ferroviaire. Après avoir examiné les accords internationaux et autres instruments juridiques présentant un intérêt pour la sûreté et la sécurité des chemins de fer (TRANS/SC.2/2005/1), le Groupe de travail a décidé, en 2007, d'organiser, en collaboration avec l'Union internationale des chemins de fer, un atelier sur la sûreté dans les chemins de fer dans le cadre de sa soixante-deuxième session, qui se tiendra en novembre 2008 (ECE/TRANS/SC.2/202, par. 7 et 8; ECE/TRANS/SC.2/204, par. 7 et 8; ECE/TRANS/SC.2/206, par. 18 et 19; ECE/TRANS/SC.2/208, par. 15 à 17).

7. Le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) avait lui aussi examiné les questions liées à la sûreté pendant ses sessions de 2006 et 2007, notamment des dispositions concrètes concernant la sûreté des infrastructures des voies navigables en vue de leur éventuelle incorporation à l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) (ECE/TRANS/SC.3/2006/7 et Add.1). Le Groupe de travail avait toutefois estimé qu'il était prématuré d'adopter de telles dispositions si l'on ne s'était pas au préalable assuré qu'elles étaient compatibles avec d'autres initiatives en cours dans d'autres organisations internationales telles que la Commission européenne et l'Organisation maritime internationale (OMI) (ECE/TRANS/SC.3/174, par. 21 et 22; ECE/TRANS/SC.3/178, par. 12).

III. RECOMMANDATIONS DU GROUPE D'EXPERTS

8. Les recommandations du Groupe d'experts n'étant disponibles que dans un document informel (anglais seulement – voir ci-dessus) et dans un rapport présenté par son président à la session du Comité des transports intérieurs de février 2008, le secrétariat reproduit ci-après les principales questions examinées et les recommandations formulées par le Groupe d'experts, qui ont été approuvées par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-dixième session.

9. Le Groupe d'experts a examiné les définitions respectives de la sûreté et de la sécurité. Il a examiné la sûreté sous un angle très large et l'a définie comme étant, pour ce qui concerne ses travaux, «la protection des personnes, des moyens de transport et de l'infrastructure des transports contre tout acte non autorisé, notamment les infractions, les actes de vandalisme et les actes terroristes». Cette perspective élargie devrait faciliter les décisions concernant le rapport coût-efficacité des investissements nécessaires pour lutter contre le terrorisme. Le Groupe d'experts a toutefois concentré ses travaux sur la menace que représentent les attaques terroristes en ayant présent à l'esprit le fait que la protection des droits de l'homme et la stabilité politique constituent une priorité.

10. Le Groupe d'experts a également examiné le champ de son enquête. Il a gardé présent à l'esprit le fait que la politique globale en matière de sûreté relevant dans la plupart des pays de la compétence du ministère de l'intérieur et/ou du ministère de la justice, les mesures prises par les ministères des transports doivent être conformes à cette politique globale. Premièrement, si la protection des biens est généralement assurée par le secteur des transports, celle des voyageurs dépend quant à elle d'une coopération entre le secteur des transports et la police. Deuxièmement, bien que le transport maritime ne soit pas inclus dans la définition des «transports intérieurs», certaines questions essentielles n'entrant pas dans le cadre de la définition des transports intérieurs ont toutefois été prises en considération afin que d'importantes liaisons maritimes/portuaires ne soient pas laissées de côté. Enfin, les transports urbains devraient être considérés comme un aspect particulier des «transports intérieurs» mais leur gestion est souvent supervisée par les autorités locales ou nationales, sans incidences internationales. Or, comme les transports urbains ont constitué la principale cible du terrorisme au cours des dernières années, un effort devrait être fait au niveau international pour faire face à cet aspect de la sûreté des transports.

11. S'agissant des recommandations, le Groupe d'experts a concentré son attention sur les insuffisances ressenties dans le domaine de la sûreté des transports intérieurs. Premièrement, étant donné que la sûreté des passagers, tout particulièrement celle des usagers des transports urbains, semble négligée au niveau international eu égard aux efforts déployés pour améliorer la sûreté du transport des marchandises, un rééquilibrage semble s'imposer. Deuxièmement, alors que de nombreuses mesures de protection ont déjà été prises dans les ports et les aéroports, les transports intérieurs semblent relativement moins protégés à cause de leur «libre accessibilité». Par exemple, la sûreté des conteneurs est bien assurée dans les ports mais disparaît effectivement à l'extérieur de ces derniers. En matière de sûreté, les transports intérieurs apparaissent donc actuellement comme le maillon le plus faible de la chaîne d'approvisionnement.

12. Des points vulnérables tels que les gares ferroviaires, les chemins de fer, les routes, les tunnels et les ponts sont difficiles à protéger car ils sont facilement accessibles au public contrairement à d'autres modes de transport. C'est pourquoi il est très important de soutenir les recherches concernant les nouvelles techniques de protection des infrastructures (telles que les systèmes de contrôle et de détection). Sélectionner les personnes qui travaillent dans le secteur des transports intérieurs, en particulier à l'intérieur ou à proximité des infrastructures essentielles, et effectuer des contrôles de sécurité sur ces personnes pourraient aider à réduire les risques.

13. Troisièmement, il n'existe pas d'organisme international chargé de la sûreté des transports terrestres, qu'il s'agisse des marchandises ou des voyageurs, équivalent à l'OMI et à l'OACI (qui ont joué un rôle important dans l'amélioration, à l'échelle mondiale, de la sûreté des transports maritime et aérien). C'est grâce à ces deux organisations qu'ont pu être adoptées et appliquées dans ces deux secteurs, à l'échelle mondiale, des normes et des règles internationales, notamment en matière de sûreté. Toutefois, une coopération internationale s'exerce dans le cadre de certaines organisations professionnelles propres à tel ou tel mode de transport et du «Groupe de travail international de la sûreté des transports terrestres» créé par des gouvernements intéressés.

14. Enfin, le Groupe d'experts a estimé que les recommandations figurant dans le rapport final devraient porter essentiellement sur les instruments juridiques internationaux de la CEE. À cet égard, tous les organes subsidiaires de la CEE s'occupant de questions relatives aux transports devraient, selon les besoins, entreprendre des activités visant à incorporer des dispositions relatives à la sûreté dans les instruments juridiques pertinents. Ils devraient également examiner la mise en œuvre des dispositions existantes en matière de sûreté et évaluer si elles sont suffisantes. C'est ainsi que, dans le domaine du transport des marchandises dangereuses, le WP.15 et d'autres organismes internationaux compétents pourraient évaluer l'application du chapitre 1.10. D'une manière générale, les organes subsidiaires devraient étudier le rapport coût-efficacité des dispositions existantes et/ou futures relatives à la sûreté.

15. Le mandat du Groupe d'experts dispose que celui-ci doit «élaborer d'une manière coordonnée, à l'intention des gouvernements des pays de la CEE, pour examen par le Comité des transports intérieurs, des recommandations et/ou des propositions visant à améliorer la sûreté des transports intérieurs, notamment dans les domaines suivants: infrastructures, personnel, marchandises, moyens de transport, échange d'informations et frontières». Il dispose en outre que «les recommandations susmentionnées et/ou les amendements aux instruments juridiques en vigueur devraient notamment viser à réduire au minimum les risques d'attaques terroristes dans le domaine des transports intérieurs...».

16. Conformément à ce mandat, le Groupe d'experts a adopté les recommandations suivantes:

a) Le Groupe d'experts invite tous les États membres de la CEE et les autres parties intéressées à communiquer au secrétariat des informations actualisées sur les dispositions réglementaires et les initiatives concernant la sûreté des transports intérieurs afin de compléter et de tenir à jour les inventaires de lois et règlements nationaux, d'initiatives réglementaires internationales et de normes et meilleures pratiques en vigueur dans le secteur privé.

b) Le Groupe d'experts recommande que tous les organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs analysent les instruments juridiques internationaux relevant de leurs domaines de responsabilité respectifs. La première mesure que chaque organe subsidiaire devra prendre consistera à inscrire la question de la «sûreté des transports» à l'ordre du jour de la première session qu'il tiendra après le 20 février 2008.

c) L'analyse à laquelle procédera chaque organe subsidiaire devra obligatoirement comprendre les éléments suivants et viser à:

- i) Établir un inventaire des mesures de sûreté existantes;
- ii) Exposer clairement, s'il y a lieu, les raisons pour lesquelles il n'existe pas de mesures de sûreté;
- iii) Procéder à une évaluation préliminaire visant à déterminer si les mesures de sûreté sont satisfaisantes/suffisantes;
- iv) Examiner l'efficacité de la mise en œuvre des dispositions de sûreté existantes;
- v) Établir la liste des mesures de sûreté supplémentaires qu'il serait souhaitable d'adopter;
- vi) Examiner le rapport coût-efficacité des futures dispositions de sûreté.

d) Le Groupe d'experts recommande que les présidents de tous les organes subsidiaires de la CEE établissent un rapport écrit préliminaire sur leurs conclusions, qu'ils devront adresser au Directeur de la Division des transports de la CEE au plus tard deux mois avant la session de 2009 du Comité des transports intérieurs.

e) Les organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs devraient non seulement donner suite aux recommandations visées aux alinéas *b*, *c* et *d*, s'il y a lieu, mais aussi commencer/ou continuer à incorporer des dispositions de sûreté dans les instruments juridiques internationaux pertinents dont ils ont la charge.

f) Tous les organes subsidiaires devraient examiner la pertinence/l'applicabilité du projet d'annexe IV à l'Accord AGN, qui pourrait constituer une voie d'approche.

g) En ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses, le WP.15 devrait, avec l'aide d'autres organisations internationales compétentes, évaluer la mise en œuvre du chapitre 1.10 de l'ADR, de l'ADN et du RID.

h) Le Groupe d'experts recommande aux délégués du Comité des transports intérieurs de noter qu'il est possible que la Russie organise, avec l'aide de la CEE, une conférence internationale pour examiner les questions concernant la future coopération dans le domaine de la sûreté des transports intérieurs.

i) Les futures activités des organes subsidiaires de la CEE en matière de sûreté pourraient également porter sur les aspects suivants des transports intérieurs: la sûreté des conteneurs au-delà des ports maritimes, la sûreté des transports publics urbains, la protection des infrastructures de transport essentielles et la recherche dans le domaine des techniques concernant la sûreté des transports.

j) Afin de faire le bilan des activités susmentionnées, le Groupe d'experts devrait tenir une session de deux jours avant la session de 2009 du Comité des transports intérieurs.

IV. MESURES QUE DEVRONT PRENDRE LES GROUPES DE TRAVAIL

17. Les Groupes de travail souhaiteront peut-être, comme l'a demandé le Comité des transports intérieurs, examiner les recommandations ci-dessus à la lumière des réflexions que leur a déjà inspirées la question de la sûreté des transports afin que leurs présidents soient en mesure, comme cela leur a été demandé, d'informer le Groupe multidisciplinaire d'experts et le Comité des transports intérieurs de la position des Groupes de travail.
