

INLAND TRANSPORT COMMITTEE

Working Party on the Transport of Dangerous Goods

Joint Meeting of the RID Safety Committee and the
Working Party on the Transport of Dangerous Goods
(Geneva, 13-23 September 2005)

WORK PROGRAMME

**Relationship between the strategic objectives of the UNECE Inland Transport
Committee
and the programme of work**

The secretariat reproduces hereafter the strategic objectives of the UNECE Inland Transport Committee adopted at its 66th (2004) and 67th sessions (2005). The ITC requested its subsidiary bodies to modify their programme of work accordingly. The element of the ITC programme of work concerning the Joint Meeting is 02.7 (c) (see also TRANS/WP.15/2005/15). The following issues have been identified by WP.15 as relevant to the work of the Joint Meeting:

- the development of Europe-Asia transport links;
- the use of telematics and intelligent transport systems (vehicles, infrastructure)
- European integration;
- Transport security;
- Globalization of the world economy and implications for transport.

The Joint Meeting is invited to take account of the request by the Inland Transport Committee when considering its work programme.

Attachment (English, French, Russian)

- (1) Report of the ITC on its 6th session, ECE/TRANS/162, para.133-134;
- (2) Strategic objectives of the ITC (TRANS/2004/18)
- (3) Issues to be added to programmes of work (ECE/TRANS/162, annex)

Extract from the report of the UNECE Inland Transport Committee at its 67th session
(ECE/TRANS/162, paras. 133-134)

RAPPORT ENTRE LES OBJECTIFS STRATÉGIQUES ET LE PROGRAMME DE TRAVAIL DU COMITÉ

Documents: TRANS/2005/10; document informel concernant la version révisée du TRANS/2005/10 intitulé «Objectifs stratégiques du Comité».

133. À sa soixante-sixième session, le Comité avait adopté le projet d'objectifs stratégiques établi par son Bureau (TRANS/2004/2, annexe 3, appendice 1), pris note d'un document complémentaire (appendice 2), qui précisait certains grands domaines importants susceptibles de faire l'objet de travaux futurs (annexe 3, appendice 1, par. 11), et demandé à ses organes subsidiaires d'examiner le tableau de ce document complémentaire pour repérer les questions susceptibles d'être ajoutées à leur propre programme de travail (ECE/TRANS/156, par. 14).

134. Le Comité **a approuvé** le tableau révisé (TRANS/2005/10) reproduit en annexe au présent rapport, qui tient compte des résultats des débats de ses organes subsidiaires relatifs aux objectifs stratégiques du programme de travail et il **a demandé** à ces organes de modifier leur programme de travail en conséquence.



**Conseil Économique et
Social**

Distr.
GENERALE

TRANS/2004/18
13 avril 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS, FRANÇAIS
et RUSSE

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

(Soixante-sixième session, 17-19 février 2004,
point 4 de l'ordre du jour)

OBJECTIFS STRATEGIQUES DU COMITE

Note : A sa soixante-sixième session (17-19 février 2004), le Comité des transports intérieurs a adopté les "Objectifs stratégiques du Comité" tels qu'ils ont été élaborés par son Bureau (ECE/TRANS/156, par. 13).

Les Objectifs stratégiques figurent dans ce document diffusé afin qu'ils puissent être mis à la disposition d'une plus grande audience de lecteurs pour information et lecture plus attentive, notamment également de la part des organes subsidiaires du Comité.

* * *

OBJECTIFS STRATÉGIQUES DU COMITÉ

1. Considérations générales

1. Le mandat du Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE est fixé dans le document ECE/TRANS/97. Il a été défini à sa cinquante-cinquième session (1993), suite aux importants changements survenus au niveau géopolitique en Europe. Il est à rappeler que la CEE compte actuellement 55 États membres parmi lesquels 15 membres de l'UE, 2 États membres de l'espace économique européen, 12 pays candidats à l'adhésion à l'UE, 2 pays associés à l'UE et 2 pays ayant des relations spéciales avec l'UE. Par ailleurs, on peut considérer que la moitié de ses membres sont des pays en transition. Il en ressort que le CTI est le seul forum où peuvent être appliquées des normes communes tant aux pays de la sphère de l'UE qu'aux autres.

2. Dans le domaine des transports terrestres, le CTI joue un rôle indispensable puisqu'il répond à un besoin réel qui n'est pas satisfait par d'autres instances internationales: la mise au point, avec la participation de tous ses membres, d'un cadre réglementaire applicable à l'ensemble des transports terrestres au niveau paneuropéen. Ce cadre réglementaire comprend des accords et des conventions qui servent de base aux législations nationales des États membres. Ces instruments juridiques ont pour objectif de mettre en place des réseaux d'infrastructures de transport efficaces et cohérents, de faciliter le passage des frontières et d'harmoniser les règles applicables à la sécurité et à l'environnement, les normes techniques et les règles de circulation.

3. Le CTI a déjà obtenu de nombreux résultats tangibles: le réseau de route E, les réseaux de chemins de fer, de voies navigables et de transport combiné; l'extension de ces réseaux aux pays du Caucase et d'Asie centrale; la réglementation relative à la construction des véhicules; la création du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules; la réglementation de la circulation routière et du transport routier, ainsi que celle du transport des marchandises dangereuses; la Convention TIR; etc. En outre, le CTI élabore des recommandations et des résolutions et facilite les échanges de bonnes pratiques.

4. En tant qu'organe subsidiaire de l'Organisation des Nations Unies, le CTI joue un rôle déterminant sur le plan international.

5. Le caractère extrêmement large de son mandat a toujours conduit le CTI à définir des priorités. Par le passé, se basant sur la décision O (45) de la Commission, le CTI avait défini les domaines prioritaires suivants: construction des véhicules, transport des marchandises dangereuses, sécurité routière, infrastructure des transports et transport combiné. Le Comité avait complété cette liste par l'ajout des questions douanières concernant le transport. Plus récemment, en réponse aux recommandations du Plan d'action de la CEE de 1997, le Comité a affiné davantage la formulation de son programme de travail et défini des priorités pour chaque élément de travail.

6. Les importants changements en cours ou à venir tels que l'intégration européenne, les nouvelles technologies, la croissance des échanges et les nouvelles attentes de la société posent au Comité de nouveaux défis qui rendent nécessaire un réexamen de ses priorités et de sa stratégie.

7. Une politique des transports doit être au service du développement économique et social. Aussi, doit-elle intégrer trois types de considérations:

- L'accessibilité et la fluidité;
- La sécurité et la sûreté;
- Le respect de l'environnement et la santé.

8. De ces trois types de considérations, le premier (accessibilité et fluidité) apparaît à la fois comme le plus «traditionnel» mais aussi peut-être comme le plus délaissé. Or, les problèmes de capacité des réseaux (congestion, goulets d'étranglement, interopérabilité, sous-utilisation du réseau ferroviaire et du réseau de voies navigables, gestion des flux, etc.) sont nombreux et d'importance majeure.

9. Il est donc indispensable que le CTI accorde une attention plus soutenue à ces problèmes et à la recherche de solutions.

10. Une vision stratégique suppose aussi que l'on soit attentif à l'émergence des nouveaux problèmes, aux nouvelles possibilités techniques ou technologiques et aux tendances qui structureront les transports de demain et que l'on identifie les solutions applicables dans les pays membres.

11. À titre d'exemple, on peut ainsi noter quelques sujets qui pourraient devenir les grands problèmes de demain ou modifier les orientations d'aujourd'hui:

- Le développement des liaisons de transport Europe-Asie;
- L'utilisation de la télématique et de systèmes de transport intelligents (véhicules, infrastructures);
- Le vieillissement de la population;
- L'intégration européenne;
- L'émergence de technologies de propulsion moins polluantes et la prise en compte de nouvelles sources d'énergie;
- L'impact du commerce électronique sur les transports;
- La sûreté des transports;
- La tarification de l'usage de l'infrastructure;
- La mondialisation de l'économie et ses incidences sur le transport.

Pour relever ces défis, le Comité pourrait, par exemple, concentrer ses efforts sur les missions suivantes:

- Création, amélioration, unification et contrôle de l'application d'une législation internationale pour les transports;
- Développement de l'infrastructure routière, en particulier dans les corridors de transport est-ouest et nord-sud;
- Possibilité de faciliter encore les opérations de transport;
- Possibilité d'éliminer les obstacles existant aux transports transfrontières (problèmes de visas, douanes, prélèvement de droits, etc.).

Ces activités seraient ensuite définies dans un plan stratégique, en tenant compte des priorités et des ressources disponibles.

12. Le CTI prendra ces questions en compte dans sa stratégie dans la mesure où elles relèvent de sa compétence et où il peut contribuer à donner une valeur ajoutée aux activités poursuivies par d'autres organes internationaux.

2. Les moyens et les méthodes

13. Le fonctionnement du CTI repose sur le travail de différents groupes permanents et de groupes ad hoc. Le secrétariat est assuré par la Division des transports. Ce secrétariat, dont l'effectif est limité, doit gérer l'ensemble des activités du CTI et de ses organes subsidiaires ainsi que des accords et conventions.

14. Compte tenu de l'urgence et de l'ampleur des problèmes ainsi que de leur technicité, les travaux du Comité et de ses organes subsidiaires exigent:

- Une meilleure capacité des services compétents à organiser matériellement des sessions (documentation, salles de réunion, interprétation, traduction);
- Une plus grande disponibilité des représentants;
- Un renforcement des effectifs de la Division des transports, y compris le maintien des deux conseillers régionaux;
- L'adaptation du cadre budgétaire de la CEE et de ses pays membres.

15. Ces aspects exigent aussi une réflexion sur les méthodes de travail, l'efficacité et les priorités, d'une part, et les possibilités de dégager des moyens nouveaux, d'autre part.

16. En matière de méthodes de travail, il est proposé ce qui suit:

- Il est souhaitable d'adopter un rapport à la fin de chaque réunion. Cependant, si cela n'est pas possible, il faudrait alors adopter une liste de décisions, notamment dans le cas des questions juridiques;

- Les rapports pourraient être plus courts, plus axés sur l'essentiel;
- Les discussions pourraient se limiter aux seules décisions et conclusions sur les sujets traités;
- La distribution tardive de documents dans toutes les langues de travail devrait être évitée à tout prix car elle entraîne souvent un report de l'examen ou de la décision, en raison de l'impossibilité pour les représentants de préparer la réunion;
- Le recours à des groupes d'experts préparant un sujet, se réunissant de façon informelle, permettrait d'avancer plus vite; le rapport seul serait examiné et adopté en réunion plénière;
- Certaines questions pourraient être adoptées en «point A», c'est-à-dire sans exposé ni débat, lors des réunions de groupes de travail ou du CTI.

Il est également nécessaire:

- D'accorder davantage d'attention aux priorités;
- De fixer des mandats clairs et précis aux organes, limités dans le temps;
- D'abandonner, fût-ce provisoirement, certains sujets sur lesquels il y a blocage, soit faute d'accord politique ou d'intérêt, soit faute des moyens nécessaires;
- De recourir davantage à des groupes ad hoc pour des sujets précis plutôt qu'aux organes subsidiaires.

17. L'efficacité du Comité des transports intérieurs progresserait sans doute grâce à une meilleure coordination et à une coopération plus intense:

- Sur le plan interne (CEE), pour des questions transectorielles ou des problèmes communs à plusieurs groupes;
- Sur le plan externe, avec d'autres organisations internationales (UE, CEMT, etc.), ou des ONG (questions techniques) et le Département de coordination des pays membres de la CEI;
- Intensification des travaux de la CEE dans les pays d'Europe centrale et orientale, ainsi que de la CEI, grâce à la création d'un système d'information et de centres chargés des analyses, des consultations et de la formation pour des questions clefs;
- Développement de la coopération entre la CEE et les institutions financières internationales en vue d'obtenir un appui pour les grands projets y compris, en particulier, les projets d'investissement dans les pays en transition.

18. La coordination et la coopération apparaissent particulièrement nécessaires avec la CEMT, la CESAP et la Réunion de coordination des pays membres de la CEI pour les transports afin:

- De mieux définir les rôles spécifiques dans un souci de complémentarité;
- De partager une même vision stratégique;
- De prendre en compte les travaux et décisions de la CEMT;
- D'organiser des réunions communes au niveau du Bureau et des groupes de travail;
- De mener des actions communes.

19. En ce qui concerne les ressources, de nouvelles pistes devraient être explorées:

- Inciter davantage les États membres à mettre temporairement des experts à la disposition de la Division des transports de la CEE;
- Examiner la possibilité d'affecter le produit de la vente de publications et de documents aux activités du CTI;
- Développer des partenariats pour organiser certaines activités et aider à la préparation des documents techniques.

20. Enfin, il apparaît souhaitable de mieux faire connaître le rôle du CTI et l'importance de ses travaux et de ses réalisations.

3. Les mesures à prendre

21. Le Comité devrait tirer parti de ses points forts dans le domaine de l'action normative et mieux suivre l'application des normes et des règles ainsi élaborées.

22. La liste des «grands problèmes de demain» (voir par. 11) devrait amener le CTI à développer une véritable stratégie d'action.

23. Étant donné ces objectifs, les groupes de travail tiendront compte, chaque fois que possible, des tendances et des questions émergentes dans leurs activités. Il se peut cependant que dans certains cas ils ne puissent être en mesure d'intégrer certains de ces problèmes à leurs travaux: soit ils sortent de leur compétence ou touchent des domaines qui débordent largement de celle-ci, soit la manière de fonctionner est telle que l'on ne se préoccupe pas de ce qui pose problème aujourd'hui.

24. Le Bureau affectera une partie de son temps à l'élaboration d'une stratégie en s'appuyant sur les travaux de ses organes subsidiaires et les compétences des présidents respectifs.

25. Il paraît indispensable, préalablement, d'organiser une concertation avec la CEMT, les services concernés de la Commission européenne et la réunion de coordination des pays membres de la CEI pour les transports, en vue de définir une

vision stratégique commune, de répartir les rôles afin d'éviter tout double emploi, et d'assurer les échanges d'informations nécessaires.

26. Lorsque cela est nécessaire, le Comité devrait actualiser ses objectifs stratégiques.

Annexe

**RELATION ENTRE LES OBJECTIFS STRATÉGIQUES
ET LE PROGRAMME DE TRAVAIL DU COMITÉ**

Note: À sa soixante-sixième session, le Comité avait adopté ses objectifs stratégiques, tels qu'établis par son Bureau (TRANS/2004/2, annexe 3, appendice 1; TRANS/2004/18). Il avait également pris note d'un document complémentaire (TRANS/2004/2, annexe 3, appendice 2; TRANS/2004/19) qui indiquait certains domaines importants susceptibles de faire l'objet de travaux futurs (TRANS/2004/2, annexe 3, appendice 1, par. 11; TRANS/2004/18, par. 11) et avait demandé à ses organes subsidiaires d'examiner le tableau de ce document complémentaire et de repérer les questions qui pourraient être ajoutées à leurs programmes de travail respectifs (ECE/TRANS/156, par. 14).

La liste des questions figurant au paragraphe 11 des Objectifs stratégiques (TRANS/2004/18) que les organes subsidiaires ont pris en considération lorsqu'ils ont examiné le tableau est la suivante:

1. Le développement des liaisons de transport Europe-Asie;
2. L'utilisation de la télématique et de systèmes de transport intelligents (véhicules, infrastructures);
3. Le vieillissement de la population;
4. L'intégration européenne;
5. L'émergence de technologies de propulsion moins polluantes et la prise en compte de nouvelles sources d'énergie;
6. L'impact du commerce électronique sur les transports;
7. La sûreté des transports;
8. La tarification de l'usage de l'infrastructure;
9. La mondialisation de l'économie et ses incidences sur le transport.

Le tableau révisé reproduit dans le présent document reflète les résultats des débats des différents organes subsidiaires concernant les objectifs stratégiques et le programme de travail.

* * *

Organe	Questions								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
WP.5 02.1	CA: ^{i/} f)			CA: ^{i/} j) a)					CA: ^{i/} a)
SC.1 02.2.1 02.2.2	l a)	a)				g)	l b)	c)	
WP.1 02.3		b)	b)						
WP.29 02.4.1 02.4.2		a)			a) tous éléments		a)		
SC.2 02.5.1 02.5.2	l g)		l e)	l a) c)					
SC.3 ^{ii/} 02.6.1 02.6.2	a)	k) l) m) n)		a) c) f)	a) b) d) f) n)	n)			
WP.15 ^{iii/} 02.7	a) c)	a) b) c)		a) b) c)			a) b) c)		a) b) c)
TSE 02.8									
WP.24 ^{iv/} 02.9	b) h)	d) e) f)	f)					d)	c)
WP.30 ^{v/} 02.10	h)	f) g)		f) e)		f) g)	a) f) g)		b) c)
WP.11 02.11				g)	e)				
WP.6 02.12.1 02.12.2			a) ii)				a) ii)	b)	

Notes

i/ CA: Activités permanentes.

ii/ À sa quarante-huitième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a provisoirement décidé d'ajouter au programme de travail une référence spécifique à la «sûreté des transports» et de modifier en conséquence les activités du programme lors de l'examen, en 2005, du programme de travail pour la période 2006-2010. Cela permettrait alors de faire référence aux objectifs stratégiques du Comité dans la colonne 7 du tableau (TRANS/SC.3/163, par. 5).

iii/ «81. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a pris note des documents TRANS/2004/18 et TRANS/2004/19 relatifs aux objectifs stratégiques du Comité, notamment de la demande de détermination des questions qui pourraient être ajoutées à son programme de travail sur la base du tableau reproduit dans le document TRANS/2004/19 (TRANS/WP.15/181, par. 81 à 85).

82. Le Groupe de travail a souligné que la priorité de ses travaux a toujours été, et reste, d'assurer la sécurité du transport des marchandises dangereuses. En examinant les questions de sécurité, le Groupe de travail a toujours été amené à discuter subsidiairement les questions de sûreté, le souci de sûreté allant parfois de pair avec celui de sécurité ou parfois à son encontre. Les travaux du Groupe de travail ont également un effet direct sur la facilitation des transports grâce à l'uniformisation des règles relatives aux trois modes de transport intérieur des marchandises dangereuses, dans un cadre géographique qui dépasse déjà la région de la CEE et en harmonie avec celles relatives au transport aérien et maritime.

83. En examinant le tableau du document TRANS/2004/19, le Groupe de travail a estimé que plusieurs des sujets mentionnés sont déjà d'actualité dans son programme de travail:

a) Développement des liaisons de transport Europe-Asie: L'ADR facilite le transport international des marchandises dangereuses, et plusieurs pays d'Asie centrale (Kazakhstan, Azerbaïdjan) ou qui ont des frontières communes avec des pays asiatiques (Fédération de Russie) sont déjà Parties contractantes. De plus, les pays asiatiques de l'Association des nations du Sud-Est asiatique (ASEAN) ont déjà exprimé leur intérêt pour l'ADR ou ont déjà intégré ses dispositions dans leur législation nationale (par exemple la Thaïlande);

b) Utilisation de la télématique et de systèmes de transport intelligents: Cette utilisation devrait permettre à l'avenir une amélioration de la sécurité (sécurité des véhicules, détection de fuites) et de la sûreté (suivi des véhicules et conteneurs);

c) Intégration européenne: L'Union européenne ayant décidé d'appliquer les annexes A et B de l'ADR au trafic national, et l'ADR réglementant le transport international avec les pays voisins, les travaux sur l'ADR sont importants pour l'intégration européenne et devront être renforcés pour l'harmonisation des conditions de transport locales;

d) Sûreté des transports: Des dispositions ont déjà été introduites au chapitre 1.10 de l'ADR et seront mises à jour comme il convient;

e) Mondialisation de l'économie: Les dispositions de l'ADR sont mises à jour régulièrement sur la base du Règlement type sur le transport des marchandises dangereuses de l'ONU afin de permettre une harmonisation avec les règles applicables aux différents modes de transport à l'échelle mondiale.

84. Le Groupe de travail a estimé qu'il faudrait compléter en conséquence le tableau du document TRANS/2004/19 en faisant figurer les lettres «a), b), c)» aux colonnes 2, 4, 7 et 9, et les lettres «a)» et «c)» à la colonne 1.

85. Le Groupe de travail a estimé qu'il n'est pas nécessaire de modifier pour autant le libellé des lettres a), b) ou c) de l'élément 02.7 du programme de travail, si ce n'est que les mots «dans toute l'Europe» devraient être supprimés des paragraphes a) et c), car l'ADR et le RID comptent déjà plusieurs Parties contractantes non européennes (Asie centrale, Afrique du Nord, Moyen-Orient).»

iv/ Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) a pris note des objectifs stratégiques adoptés par le Comité des transports intérieurs (TRANS/2004/18). Passant en revue le tableau contenu dans le document TRANS/2004/19, le Groupe de travail a estimé que son programme de travail, adopté à sa quarantième session (TRANS/WP.24/101) et approuvé par la suite par le Comité des transports intérieurs en février 2004 (ECE/TRANS/156/Add.1), était conforme à ces objectifs. Il a toutefois décidé d'y ajouter des références spécifiques à «la sûreté et la sécurité des transports» ainsi qu'à «la mondialisation de l'économie» et de modifier en conséquence le descriptif de ses activités lorsqu'il étudierait le programme de travail pour la période 2006 à 2010, à l'automne de 2005 (TRANS/WP.24/105, par. 4).

v/ Le tableau est actuellement examiné par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30). Les indications actuelles sont celles qui ont été proposées par le Comité des transports intérieurs (voir aussi TRANS/2004/19).