



Conseil économique et social

Distr. générale
9 décembre 2015
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par voie navigable

Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure

Quarante-huitième session

Genève, 17-19 février 2016

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

Atelier sur la sûreté des transports par voie navigable

Atelier sur la sûreté des transports par voie navigable

Note du secrétariat

I. Mandat

1. Le présent document est soumis conformément au paragraphe 5.1 du module 5, Transport par voie navigable, du programme de travail pour 2014-2015 (ECE/TRANS/2014/23), adopté par le Comité des transports intérieurs le 27 février 2014.

2. À sa cinquante-neuvième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable a été informé des activités de la Division des transports durables de la CEE visant à renforcer la sécurité des transports intérieurs et est convenu d'organiser un atelier sur la sécurité de la navigation intérieure en marge de la quarante-huitième session du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (dénommé ci-après SC.3/WP.3) (ECE/TRANS/SC.3/201, par. 73).

II. Manifestations organisées par la CEE sur les questions concernant la sécurité des transports

3. La CEE se préoccupe des questions relatives à la sécurité des transports depuis de nombreuses années et a consacré ses débats passés aussi bien à des questions de politique générale qu'à la situation dans des secteurs spécifiques (à savoir les transports routiers et ferroviaires). En 2010, le Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/208, par. 91) a recommandé qu'en partenariat avec les États membres, les organisations internationales, le secteur privé et les milieux universitaires, les travaux se poursuivent en vue de renforcer la sécurité des transports intérieurs,



en particulier en organisant des manifestations propices à l'échange d'informations et au partage des pratiques optimales. Depuis, les manifestations suivantes sur les questions de sécurité des transports ont été organisées par la CEE :

- Forum de discussion sur la sécurité des transports intérieurs, janvier 2010, Genève;
- Forum de discussion sur la sécurité des transports intérieurs, janvier 2011, Genève;
- Forum de discussion sur la sécurité des transports intérieurs (table ronde OSCE-CEE), décembre 2011, Vienne;
- Forum de discussion sur la sécurité des transports intérieurs, février 2013, Genève;
- Atelier sur la sûreté des chemins de fer, octobre 2013, Genève;
- Atelier sur la vulnérabilité et la sécurité des infrastructures de transport essentielles, septembre 2015, Genève.

4. Certaines de ces manifestations étaient consacrées aux questions de politique générale (par exemple, le Forum de discussion sur la sécurité des transports intérieurs en décembre 2011, à Vienne), d'autres à des questions spécifiques à certains secteurs. L'atelier sur la vulnérabilité et la sécurité des infrastructures de transport essentielles, tenu en marge de la session du Groupe de travail de la CEE chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), a porté principalement sur la protection contre les attaques terroristes et criminelles visant les infrastructures dont nous dépendons dans notre vie quotidienne (ponts de chemin de fer et routiers, tunnels, etc.).

5. Parmi les principales observations issues des manifestations précédentes sur la sécurité qui peuvent être appliquées à tous les modes de transport figurent les constatations suivantes :

- Une attention particulière devrait être portée à cette question lors de la conception des « infrastructures essentielles » afin de :
 - Renforcer la protection des utilisateurs de services de transport contre le terrorisme et le crime;
 - Sensibiliser les concepteurs, planificateurs, architectes, etc.;
 - Fournir des conseils de base en matière de sécurité;
 - Mettre en œuvre des mesures de sécurité efficaces sur la base d'une évaluation des risques et faire en sorte que les parties prenantes adéquates soient mobilisées pour assurer la bonne exécution du projet.
- Au cours du débat, il a été noté que l'élaboration d'un système efficace de sécurité des transports devait inclure les éléments suivants :
 - Élaboration d'un cadre juridique intégré;
 - Recensement des menaces qui pèsent sur la sécurité des transports;
 - Classification de l'infrastructure et des véhicules de transport;
 - Évaluation de la vulnérabilité de l'infrastructure et des véhicules de transport;
 - Élaboration des prescriptions en matière de sécurité des transports;
 - Élaboration et mise en œuvre des plans relatifs à la sécurité des transports;

- Élaboration d'un système de formation et de certification professionnelles;
 - Contrôle et supervision de la sécurité des transports;
 - Élaboration d'un système national d'information;
 - Certification ou technologies de sécurité des transports.
- À en juger par les exposés, il était clair que, selon les systèmes de sécurité utilisés pour les infrastructures essentielles, les activités illicites pouvaient ne pas être détectées, ce qui pouvait conduire à des défaillances systémiques importantes et compromettre la stabilité financière, la sécurité et la sûreté.
- Parmi les éventuels défauts des systèmes de sécurité, on peut citer :
- Les coûts des systèmes employés pour surveiller des zones étendues;
 - La complexité et la diversité des systèmes employés;
 - L'efficacité, la robustesse et la résilience;
 - La fiabilité dans la détection des types d'activités illicites;
 - La difficulté de coordonner les activités de surveillance et de suivi aux niveaux national et transnational;
 - La compatibilité des systèmes avec les politiques et valeurs sociales de l'Union européenne (UE) en matière de protection de la vie privée.

Nombre de ces questions sont également pertinentes pour la navigation intérieure et pourraient faire l'objet d'un examen approfondi par les experts de la CEE en temps voulu.

III. Propositions pour l'atelier sur la sûreté des transports par voie navigable

6. La capacité d'adaptation de la navigation intérieure aux menaces d'origine naturelle ou humaine est une considération importante pour ce secteur également, car elle influe sur sa compétitivité à long terme, notamment sur la part de marché de ce mode de transport, le niveau de crédibilité des transporteurs et des pays, l'augmentation ou la perte des revenus pour les industriels, les problèmes d'assurance, la sécurité des passagers et des équipages, la sécurité des marchandises, etc. Le transport par navigation intérieure est un mode de transport durable et respectueux de l'environnement en ce qui concerne la consommation énergétique, le bruit et les émissions de gaz. En outre, il est souvent le plus économique des modes de transport intérieur en raison de la faiblesse des coûts d'infrastructure et des coûts externes qui y sont associés. Mais afin de bénéficier de ces avantages potentiels, il importe de préserver la réputation de sûreté de la navigation intérieure en réduisant la possibilité que ce transport soit pris pour cible ou utilisé comme moyen par des terroristes.

7. Comme dans d'autres secteurs, outre le terrorisme, les défis sécuritaires auxquels fait face la navigation intérieure vont de la contrebande et du trafic au crime organisé, à la petite délinquance et au vandalisme. Pour lutter contre ces problèmes, les participants sont invités à échanger leurs vues et expériences en matière de mise en place de mesures de sécurité visant à assurer la protection des membres d'équipage et des installations portuaires contre les agissements illégaux qui font peser une menace sur les personnes, les installations portuaires, les bateaux et les marchandises, ainsi qu'en matière de formation des équipages aux questions de sécurité, de mise en œuvre de la législation gouvernementale et de suggestion de bonnes pratiques transfrontières. Une question importante dans la discussion est aussi de savoir qui supportera le coût

des mesures de sécurité renforcées et comment diviser la note et les responsabilités entre gouvernements et secteur privé.

8. Il est rappelé que le Groupe de travail des transports par voie navigable avait examiné les questions de transport et de sécurité et avait préparé une synthèse des initiatives entreprises dans ce domaine par les organisations internationales compétentes, ainsi que des mesures adoptées au niveau national par les États membres de la CEE (TRANS/SC.3/2003/12, TRANS/SC.3/2004/9, TRANS/SC.3/2004/20, TRANS/SC.3/2005/4), en particulier, et par la Commission centrale pour la navigation du Rhin, la Commission du Danube, la Conférence européenne des ministres des transports, l'UE, l'Organisation internationale du Travail et l'Organisation maritime internationale. Depuis, le SC.3 a poursuivi les discussions sur les transports et la sécurité, notamment à ses cinquante-septième et cinquante-neuvième sessions.

9. Parmi les thèmes proposés pour examen à l'atelier figurent :

- Le rôle des autorités chargées de la réglementation en matière de sécurité des voies navigables intérieures;
 - La sensibilisation aux menaces potentielles et à l'évaluation du risque;
 - Le recensement des infrastructures et des équipements essentiels et les moyens de garantir leur protection;
 - La protection du fret contre le vol et l'accès non autorisé – menaces et expériences;
 - La formation du personnel à la sécurité.
-