



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa soixante-douzième session (Genève, 23-25 février 2010)

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Présidence	1	4
II. Participation	2–6	4
III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	7	4
IV. Résultats des réunions du Bureau du Comité des transports intérieurs (point 2 de l'ordre du jour).....	8–9	4
V. Questions découlant des travaux de la Commission économique pour l'Europe (CEE), du Conseil économique et social et d'autres organes et conférences des Nations Unies (point 3 de l'ordre du jour).....	10–12	5
VI. Rapport du Comité exécutif de la CEE sur la mise en œuvre des priorités de la réforme de la CEE pour un renforcement de certaines activités du Comité (point 4 de l'ordre du jour).....	13–14	5
VII. Assistance aux pays en transition (point 5 de l'ordre du jour).....	15–19	6
A. Activités relatives au projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) et au projet de chemin de fer transeuropéen (TER) et révision de leur plan directeur (point 5 a) de l'ordre du jour)	15–16	6
B. Autres activités, projets et questions concernant la mobilisation de fonds (point 5 b) de l'ordre du jour).....	17–19	6
VIII. Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) et aspects des transports qui concernent l'environnement (point 6 de l'ordre du jour).....	20–21	7
IX. Analyse de la situation des transports dans les pays membres de la CEE et des nouvelles tendances (point 7 de l'ordre du jour)	22–24	7
A. Évolution des transports dans l'Union européenne (point 7 a) de l'ordre du jour)	22	7

B.	Faits nouveaux concernant le Forum international des transports (point 7 b) de l'ordre du jour).....	23	7
C.	Examen de la situation des transports et des nouvelles tendances dans la région de la CEE (point 7 c) de l'ordre du jour).....	24	7
X.	Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) et aspects des transports qui concernent l'environnement (point 6 de l'ordre du jour).....	25–26	8
XI.	Questions appelant un examen et une prise de décisions par le Comité (point 9 de l'ordre du jour).....	27–99	8
A.	Activités se rapportant aux liaisons de transport Europe-Asie (point 9 a) de l'ordre du jour).....	27–29	8
B.	Activités se rapportant aux liaisons entre les ports maritimes et l'arrière-pays (point 9 b) de l'ordre du jour).....	30–32	9
C.	Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) (point 9 c) de l'ordre du jour).....	33–38	9
D.	Activités se rapportant aux transports routiers et à la sécurité de la circulation routière (point 9 d) de l'ordre du jour).....	39–47	10
E.	Élaboration d'une nouvelle annexe 9 (franchissement des frontières par rail) à la Convention sur l'harmonisation (point 9 e) de l'ordre du jour).....	48–49	11
F.	État d'avancement de l'informatisation des procédures TIR et du projet eTIR (point 9 f) de l'ordre du jour).....	50–52	12
G.	Mesure des résultats en matière de franchissement des frontières (point 9 g) de l'ordre du jour).....	53	12
H.	Transport et compétitivité (point 9 h) de l'ordre du jour).....	54–55	13
I.	Examen des questions les plus importantes relatives à l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (point 9 i) de l'ordre du jour).....	56–63	13
J.	Normes relatives aux carburants (point 9 j) de l'ordre du jour).....	64–67	15
K.	<i>Livre blanc</i> pour un transport par voie navigable efficace et durable en Europe (point 9 k) de l'ordre du jour).....	68–69	15
L.	Harmonisation des règles de navigation applicables aux transports par voie de navigation intérieure en Europe, fondée sur le Code européen des voies de navigation intérieure (point 9 l) de l'ordre du jour).....	70–71	16
M.	Examen des questions les plus importantes concernant le transport des marchandises dangereuses (point 9 m) de l'ordre du jour).....	72–81	16
N.	Examen des questions les plus importantes concernant le transport de denrées périssables (point 9 n) de l'ordre du jour).....	82–86	18
O.	Feuille de route sur les travaux et le fonctionnement futurs du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (point 9 o) de l'ordre du jour).....	87–89	18
P.	Sûreté des transports intérieurs (point 9 p) de l'ordre du jour).....	90–91	19
Q.	Réchauffement climatique et transport (point 9 q) de l'ordre du jour).....	92–95	19
R.	Systèmes de transport intelligents (point 9 r) de l'ordre du jour).....	96–98	20

S.	Transport des personnes à mobilité réduite (point 9 s) de l'ordre du jour).....	99	20
XII.	Questions de nature informative et approbation officielle par le Comité (point 10 de l'ordre du jour).....	100–103	21
A.	Approbation des rapports des organes subsidiaires du Comité (point 10 a) de l'ordre du jour)	100–101	21
B.	Informations sur les recensements 2010 des routes E et du trafic sur les lignes ferroviaires E (point 10 b) de l'ordre du jour)	102	21
C.	États des adhésions aux conventions et accords internationaux de la CEE sur les transports (point 10 c) de l'ordre du jour).....	103	21
XIII.	Évaluation biennale pour l'exercice 2008-2009 (point 11 de l'ordre du jour).....	104	21
XIV.	Planification fonctionnelle en vue de l'évaluation du programme de travail 2010-2011 et approbation du cadre stratégique pour l'exercice biennal 2012-2013 (point 12 de l'ordre du jour).....	105	22
XV.	Projet de programme de travail 2010–2014 (point 13 de l'ordre du jour)	106	22
XVI.	Calendrier des réunions en 2010 (point 14 de l'ordre du jour)	107	22
XVII.	Élection du Bureau des sessions du Comité en 2011-2012 (point 15 de l'ordre du jour).....	108–109	22
XVIII.	Composition du Bureau du Comité en 2010 et 2011 (point 16 de l'ordre du jour).	110–111	22
XIX.	Questions diverses: dates de la prochaine session (point 17 de l'ordre du jour).....	112	23
XX.	Adoption de la liste des principales décisions prises par le Comité à sa soixante-douzième session (point 18 de l'ordre du jour).....	113	23
Annexes			
	Débat sur les transports par voie navigable dans la région de la CEE, dans le cadre d'une table ronde d'une demi-journée (23 février 2010)		24

I. Présidence

1. Le Comité des transports intérieurs (CTI) a tenu sa soixante-douzième session du 23 au 25 février 2010, sous la présidence de M. Ralph Kellermann (Allemagne).

II. Participation

2. Y ont participé des représentants des pays suivants: Albanie, Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Italie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lettonie, Lituanie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine.
3. Des représentants de l'Indonésie ont pris part à la session en vertu de l'article II du mandat de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE).
4. L'Union européenne (UE) était représentée. Des représentants des organisations intergouvernementales ci-après ont participé à la session: Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), Commission du Danube, Inland Navigation Europe (INE), Commission internationale du bassin de la Save, Forum international des transports (FIT), Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et Organisation de coopération économique de la mer Noire (OCEMN).
5. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées: European Association for Forwarding, Transport, Logistic and Customs Services (CLECAT), Euromapping, Union européenne de la navigation fluviale (UENF), Union européenne des transports fluviomaritimes (ERSTU), Bureau international des conteneurs (BIC), Union internationale des chemins de fer (UIC), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), Fédération routière internationale (FRI), Union internationale des transports routiers (IRU) et Registre international des bateaux du Rhin (IVR).
6. Les représentants des projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER) et du Projet pour le soutien à l'intégration de l'Ukraine dans les réseaux transeuropéens étaient également présents.

III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/207 et Add.1.

7. Le Comité a **adopté** l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/207 et Add.1).

IV. Résultats des réunions du Bureau du Comité des transports intérieurs (point 2 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/2010/1.

8. Le Comité a **pris note** des résultats des réunions tenues par son Bureau en 2009 (voir le document ECE/TRANS/2010/1), et a **décidé** d'en tenir compte dans le cadre de l'examen des points pertinents de l'ordre du jour dont relèvent ces décisions du Bureau.

9. Le Comité **a en outre noté** que comme suite à la décision prise à sa soixante-dixième session concernant l'organisation de ses futures sessions, l'adoption du rapport de sa soixante-douzième session se limiterait à l'adoption de la liste des principales décisions, le rapport complet et détaillé étant distribué ultérieurement pour présentation d'observations sur les points autres que ceux figurant dans la liste devant être établie par le secrétariat et le Président.

V. Questions découlant des travaux de la Commission économique pour l'Europe (CEE), du Conseil économique et social et d'autres organes et conférences des Nations Unies (point 3 de l'ordre du jour)

Documents: E/ECE/1453; document informel n° 1.

10. Le Comité **a pris note** des résultats de la soixante-troisième session de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE) (E/ECE/1453).

11. Le Comité **a pris note** de la résolution 2009/9 relative aux travaux du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (document informel n° 1), adoptée par le Conseil économique et social à sa session de fond de 2009 (voir également le paragraphe 73 du présent rapport).

12. Le Comité a appris que le Conseil avait également adopté une autre résolution (2009/11) sur la «liaison fixe Europe-Afrique à travers le détroit de Gibraltar».

VI. Rapport du Comité exécutif de la CEE sur la mise en œuvre des priorités de la réforme de la CEE pour un renforcement de certaines activités du Comité (point 4 de l'ordre du jour)

Document: Document informel n° 2.

13. Le Comité **a examiné** le document informel n° 2, qui fait le point sur la mise en œuvre de la réforme de la CEE dans le domaine des transports et sur la suite donnée aux demandes précises qui lui ont été adressées et qui sont énoncées dans le plan de travail pour la réforme, et **a été informé** par son président des résultats de la réunion que celui-ci a tenue avec le Comité exécutif (EXCOM) en février 2009.

14. Le Comité **a entériné** le document informel n° 2, à utiliser pour faire rapport au Comité exécutif (EXCOM), et **a prié** son président de faire rapport à ce comité lors de sa réunion du 26 février 2010, en conséquence.

VII. Assistance aux pays en transition (point 5 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/2010/3.

A. Activités relatives au projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) et au projet de chemin de fer transeuropéen (TER) et révision de leur plan directeur (point 5 a) de l'ordre du jour)

15. Le Comité **a été informé** des faits nouveaux concernant les projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER), notamment de l'état d'avancement de la mise en œuvre de leur plan directeur et de sa révision.

16. Le Comité **a réaffirmé** son appui aux activités entreprises dans le cadre des projets TEM et TER et **a invité** les comités directeurs des projets à les poursuivre. Il **a aussi invité** les gouvernements des pays d'Europe orientale, d'Europe du Sud-Est et du Caucase qui ne participent pas encore à ces projets à envisager de le faire à part entière et de signer les accords de coopération correspondants.

B. Autres activités, projets et questions concernant la mobilisation de fonds (point 5 b) de l'ordre du jour)

17. Le Comité **a pris note** des activités d'assistance aux pays en transition entreprises durant l'année 2009, notamment en ce qui concerne le Programme spécial des Nations Unies pour l'économie des pays d'Asie centrale (SPECA), l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (CEMN), l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), le corridor de transport Europe-Caucase-Asie (TRACECA) et l'Organisation de coopération économique (OCE). Il **a aussi pris note** des ateliers d'orientation et des missions, ainsi que des efforts de mobilisation de fonds et des besoins du secrétariat en appui à ces activités, comme il en est rendu compte dans le document ECE/TRANS/2010/3, et des renseignements supplémentaires communiqués par le secrétariat et le Secrétaire général de la CEMN¹.

18. Le Comité **a réaffirmé** son appui en faveur des activités mises en place au sein du secrétariat en vue de venir en aide aux pays en transition, notamment par le renforcement de la coopération avec la CEMN, l'OSCE et l'OCE.

19. Compte tenu du fait qu'un certain nombre de propositions de projets de renforcement des capacités avaient été élaborées par le secrétariat et que leur mise en œuvre nécessitait des fonds extrabudgétaires, le Comité **a redemandé** que des ressources suffisantes soient dégagées au sein du secrétariat dans le but d'appuyer et de renforcer ces activités et projets destinés à assister les pays en transition et **a encouragé** les pays membres de la CEE à verser des contributions volontaires au Fonds d'affectation spéciale pour l'assistance aux pays en transition.

¹ La déclaration du Secrétaire général de la CEMN a été affichée sur le site Web de la CEE: <http://www.unece.org/trans/main/itc/itc.html>.

VIII. Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) et aspects des transports qui concernent l'environnement (point 6 de l'ordre du jour)

Document: ECE/AC.21/SC/2009/8.

20. Rappelant les débats qu'il avait précédemment tenus sur le renforcement des activités relatives aux aspects des transports qui concernent l'environnement et la santé (ECE/TRANS/2008/4), ainsi que la décision d'intensifier la coopération avec le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement et la participation à ce dernier (PPE-TSE) (ECE/TRANS/200, par. 24), le Comité a pris note du rapport du Comité directeur du Programme sur les travaux de sa septième session (22 et 23 octobre 2009).

21. Le Comité **a noté** que le Comité directeur du PPE-TSE avait approuvé les procédures de mise en œuvre des buts prioritaires et des activités prévus dans la Déclaration d'Amsterdam (ECE/AC.2/21/2009/2), le plan de travail du PPE-TSE 2009-2014, ainsi que les propositions de projets concernant la collecte de fonds extrabudgétaires et la coordination avec le secrétariat du PPE-TSE (Division de l'environnement, du logement et de l'aménagement du territoire de la CEE, Division des transports de la CEE et Bureau régional pour l'Europe de l'Organisation mondiale de la santé (OMS/Europe)).

IX. Analyse de la situation des transports dans les pays membres de la CEE et des nouvelles tendances (point 7 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/2010/5; document informel n° 11.

A. Évolution des transports dans l'Union européenne (point 7 a) de l'ordre du jour)

22. Le Comité **a pris note** des changements récemment intervenus dans l'organisation de la Direction générale de l'énergie et des transports de la Commission européenne (CE) (DG TREN), la politique des transports et la politique énergétique ayant été affectées à deux directions générales distinctes: la Direction générale de l'énergie (DG ENER) et la Direction générale de la mobilité et des transports (DG MOVE).

B. Faits nouveaux concernant le Forum international des transports (point 7 b) de l'ordre du jour)

23. Le Comité **a été informé** par un représentant du Forum international des transports (FIT) des principales activités menées par le Forum en 2009 et de ses projets pour l'avenir.

C. Examen de la situation des transports et des nouvelles tendances dans la région de la CEE (point 7 c) de l'ordre du jour)

24. Le Comité **a examiné** le document ECE/TRANS/2010/5 et le document informel n° 11, qui font état de la situation des transports en 2009 et des nouvelles tendances dans les pays membres, ainsi que d'informations complémentaires fournies par le secrétariat. Il **a pris note** de l'évolution récente de la situation et des nouvelles difficultés rencontrées dans le secteur des transports dans la région de la CEE et **demandé** au secrétariat de réaliser, en

2011, une étude similaire contenant également des renseignements pertinents communiqués par les régions voisines de la CEE.

X. Débat sur les transports par voie navigable dans la région de la CEE, dans le cadre d'une table ronde d'une demi-journée, sur le thème «Développement durable des transports: le cas du transport par voie navigable» (point 8 de l'ordre du jour)

Document: Document informel n° 3.

25. Des représentants de haut niveau de pays de la CEE, des membres du Comité des transports intérieurs, des représentants des organisations européennes et internationales concernées par les transports par voie navigable dans la région de la CEE ont assisté au débat (table ronde) sur les orientations politiques organisé sur le thème du «Développement durable des transports: le cas du transport par voie navigable», qui s'est tenu dans l'après-midi du 23 février. L'objectif de la table ronde était de définir des recommandations de politique générale visant à permettre une meilleure exploitation du potentiel du réseau E de fleuves, de canaux et de ports intérieurs aux fins du transport international. L'ordre du jour provisoire de la table ronde a été distribué en tant que document informel n° 3.

26. Le Comité **a approuvé** les conclusions du débat sur les orientations politiques², et **décidé** qu'un compte rendu succinct de la table ronde, rédigé sous la forme de conclusions du Président, serait annexé au rapport complet de la session (voir l'annexe).

XI. Questions appelant un examen et une prise de décisions par le Comité (point 9 de l'ordre du jour)

A. Activités se rapportant aux liaisons de transport Europe-Asie (point 9 a) de l'ordre du jour)

Document: Document informel n° 4.

27. Le Comité **a été informé**³ par le Président des Chemins de fer russes des faits les plus récents et des projets d'avenir concernant les liaisons de transport le long des itinéraires ferroviaires entre l'Europe et l'Asie et **a pris note de** la volonté des Chemins de fer russes de ramener de onze à sept jours le temps nécessaire à la traversée de la Fédération de Russie le long du corridor ferroviaire du transsibérien. Les membres du Comité ont eu l'occasion de voir l'exposition intitulée «Russia through the rail window» (La Russie par la voie ferrée), organisée parallèlement à la session du Comité par les Chemins de fer russes et l'Office des Nations Unies à Genève.

28. Le Comité **a également été informé** des dernières activités du Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie, notamment de la deuxième session du Groupe d'experts, tenue à Genève le 7 septembre 2009, ainsi que de sa troisième session, qui a eu lieu à Istanbul les 12 et 13 novembre 2009. En outre, le Comité **a été informé** des ateliers régionaux sur les liaisons de transport Europe-Asie tenus à Téhéran en avril 2009 (organisé

² Les exposés et les supports connexes ont été affichés sur le site Web de la CEE:
http://www.unece.org/trans/events/2010/inlandtransport_2010.html.

³ L'exposé du Président des Chemins de fer russes a été affiché sur le site Web de la CEE:
<http://www.unece.org/trans/main/itc/itc.html>.

en partenariat avec l'Organisation de coopération économique) et à Istanbul (organisé en partenariat avec le Ministère des transports de la République turque et la CEMN) en novembre 2009. L'analyse FFPM (force, faiblesses, possibilités et menaces) réalisée par le groupe au sujet des liaisons de transport Europe-Asie a été distribuée en tant que document informel n° 4.

29. Conformément à la demande formulée par le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) à sa session de septembre 2009, le Comité **a approuvé** la prolongation du mandat du Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie pour deux années supplémentaires (jusqu'au mois de février 2012).

B. Activités se rapportant aux liaisons entre les ports maritimes et l'arrière-pays (point 9 b) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.5/46; ECE/TRANS/210.

30. Le Comité **a pris note** de la décision prise par le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports à sa vingt-deuxième session (ECE/TRANS/WP.5/46, par. 6), à savoir d'adopter et de publier le rapport final⁴ du Groupe d'experts sur les liaisons entre les ports maritimes et l'arrière-pays (ECE/TRANS/210).

31. Le Comité **a également pris note** du fait qu'il est notamment recommandé à la CEE, dans le rapport susmentionné, de procéder à la collecte et au traitement de données harmonisées sur les volumes de trafic annuels de conteneurs et de transbordeurs rouliers entre les ports et l'arrière-pays, de lancer la mise au point d'un nouvel outil d'évaluation permettant d'étudier l'efficacité des systèmes de transport et de logistique et qu'il est recommandé aux États membres de la CEE concernés de soutenir et de renforcer les projets TEM et TER, ainsi que le projet se rapportant aux liaisons de transport Europe-Asie. Il est également préconisé dans le rapport que chacun des groupes de travail examine l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) et la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (Convention sur l'harmonisation) en vue d'y ajouter des amendements propices à la mise en place de liaisons efficaces entre les ports et l'arrière-pays.

32. Le Comité **a approuvé** le rapport sur les liaisons entre les ports maritimes et l'arrière-pays (ECE/TRANS/210), et **invité** les groupes de travail en charge des tâches susmentionnées (des transports routiers (SC.1), des transports par chemin de fer (SC.2), des statistiques des transports (WP.6), du transport intermodal et de la logistique (WP.24) et des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) d'examiner l'opportunité et la manière de les mettre en œuvre.

C. Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) (point 9 c) de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/SC.1/388.

33. Le Comité **a été informé** par le secrétariat des principaux faits nouveaux concernant l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports

⁴ La version anglaise de la publication a été mise à la disposition des membres du Comité.

internationaux par route (AETR) intervenus depuis la dernière session et, en particulier, des difficultés rencontrées par plusieurs Parties contractantes non membres de l'UE pour respecter le délai, fixé au 16 juin 2010, pour la mise en œuvre du tachygraphe numérique.

34. Le Comité **a noté** que pour favoriser la coopération entre les pays concernés par le problème, le secrétariat organisait une réunion du Groupe spécial d'experts pour la mise en œuvre du tachygraphe numérique au sein des Parties contractantes à l'AETR qui ne sont pas membres de l'UE, le 26 février 2010.

35. Le Comité **a noté** que, selon les termes mêmes de l'AETR, toute décision concernant la mise en œuvre de l'accord, y compris les aspects relatifs au tachygraphe numérique, relevait de la responsabilité des Parties contractantes à l'accord et non à celle du Comité, et a noté également que, malgré tous les efforts faits, la majorité des Parties contractantes à l'AETR qui ne sont pas membres de l'UE présentes à la réunion, pourrait ne pas être en mesure de réaliser la mise en œuvre complète du tachygraphe numérique dans les délais impartis et, par conséquent, envisagerait la nécessité d'une prolongation.

36. Le Comité **a invité** les Parties contractantes à l'AETR qui ne sont pas membres de l'UE à prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre en œuvre du tachygraphe numérique dans les délais prévus, et il **a invité** les États membres de l'UE qui sont Parties contractantes à l'AETR, ainsi que le secteur privé, à continuer d'apporter toute l'aide possible aux pays non membres de l'UE concernés, pour leur permettre de respecter le délai fixé.

37. Le Comité **a exhorté** les Parties contractantes à l'AETR qui ne sont pas membres de l'UE à transmettre des informations sur la progression de la mise en œuvre et les difficultés rencontrées sous la forme d'un tableau de mise en œuvre convenu par le SC.1, et toutes les Parties contractantes à l'AETR et l'Union européenne à trouver une solution concrète afin que soit évitée toute perturbation dans le transport routier international qui résulterait de l'impossibilité de respecter le délai.

38. Le Comité **a demandé** au secrétariat de continuer d'apporter toute l'aide possible pour trouver des solutions concrètes, y compris la convocation d'une session extraordinaire du SC.1 dans le but d'approuver officiellement ces solutions.

D. Activités se rapportant aux transports routiers et à la sécurité de la circulation routière (point 9 d) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/SC.1/388 and Corr.1; ECE/TRANS/WP.1/125; ECE/TRANS/SC.1/2009/5; ECE/TRANS/2010/4; document informel n° 5.

39. Le Comité **a été informé** de la situation actuelle en ce qui concerne les contingents s'appliquant aux autorisations de transport routier de transit dans toute la région de la CEE.

40. Le Comité **a noté** que le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) avait décidé de conserver ce point à l'ordre du jour de sa session suivante et **demandé** au secrétariat de suivre les développements liés au transit dans la région de la CEE et les possibilités de faciliter davantage le transport international, et d'en informer régulièrement le SC.1 et le Comité des transports intérieurs en conséquence, sur la base des renseignements reçus des États membres et des ONG compétentes dans le domaine des transports routiers (ECE/TRANS/SC.1/2009/5, ECE/TRANS/2010/4).

41. Le Comité **a invité** les Parties contractantes à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) à adhérer au Protocole additionnel à la CMR ou à le ratifier, celui-ci permettant d'utiliser la lettre de voiture électronique

(e-CMR). Il **a noté** que trois ratifications supplémentaires étaient nécessaires à l'entrée en vigueur du Protocole.

42. Le Comité **a été informé** du fait que le Forum de la sécurité routière de la CEE, qui relève du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1), avait approuvé son plan d'action visant à accroître son rôle en matière de contribution à l'amélioration de la sécurité routière au niveau mondial et décidé de créer un groupe spécial d'experts en charge des systèmes de transport intelligents présentant un intérêt pour le WP.1, à savoir notamment ceux à panneaux à message variable. Le mandat de ce groupe sera examiné et éventuellement approuvé à la cinquante-neuvième session du WP.1.

43. Le Comité **a salué** les progrès réalisés par le Forum de la sécurité routière et **approuvé** la création du groupe spécial d'experts en charge des systèmes de transport intelligents présentant un intérêt pour le WP.1, de manière que celui-ci puisse se réunir avant la soixante-treizième session du Comité, en 2011.

44. Le Comité **a examiné** le document informel n° 5 qui renferme les conclusions de la première Conférence mondiale sur la sécurité routière, tenue à Moscou les 19 et 20 novembre 2009. Mille cinq cents hauts responsables représentant 150 pays et organisations internationales gouvernementales et non gouvernementales ont participé à la conférence, qui s'est soldée par l'adoption de la Déclaration de Moscou, un texte qui invite l'Assemblée générale des Nations Unies à déclarer 2011-2020 la Décennie d'action pour la sécurité routière.

45. Le Comité **a été informé** des progrès effectués dans la mise en œuvre du projet, financé par le Compte de l'ONU pour le développement, intitulé «Améliorer la sécurité routière mondiale en fixant, aux niveaux national et régional, des objectifs de réduction du nombre des victimes d'accidents de la circulation», qu'ont exécuté les cinq Commissions régionales des Nations Unies en 2008-2009.

46. Le Comité **a également été informé** de la suite donnée à la coopération avec la Fédération grecque de basketball et à la déclaration en faveur «de l'esprit d'équipe et du fair-play sur les terrains de basket et sur les routes», que les champions de basketball grecs ont signé à Halkida en juin 2009, dans le cadre de la Conférence de la CEE sur la sécurité routière en Europe du Sud-Est, organisée par la Chambre de commerce et d'industrie d'Evia et la Hellenic Chambers Transport Association, avec le soutien du Ministère grec des transports et des communications.

47. Le Comité **a salué** la déclaration en faveur du «Respect des règles», que la Fédération internationale de basket (FIBA), FIBA Europe, le Gouvernement polonais et la CEE ont signée dans le cadre d'une conférence de presse conjointe tenue à Katowice (Pologne), le 17 septembre 2009, à l'occasion du championnat d'Europe de basketball 2009. Le Comité **a dit espérer** qu'à l'occasion du championnat du monde de basket 2010 prévu en Turquie, cette initiative européenne devienne un engagement mondial.

E. Élaboration d'une nouvelle annexe 9 (franchissement des frontières par rail) à la Convention sur l'harmonisation (point 9 e) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.30/2009/2 et Rev.1 et Corr.1 à 3.

48. Le Comité **a noté** que, sur la base des contributions de l'Organisation de coopération des chemins de fer (OSJD), de l'OTIF, de la Commission européenne (CE) et du secrétariat, le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) avait poursuivi ses activités en vue de la mise au point de la version définitive des propositions d'amendement visant à ajouter une nouvelle annexe 9 à la Convention sur l'harmonisation. Il **a également noté** que le WP.30 avait approuvé ces propositions à sa

session de février 2010 et les avait transmises au Comité de gestion de la Convention (AC.3) en vue de leur adoption.

49. Le Comité **a jugé** ces renseignements encourageants et **souligné** l'importance de disposer d'une nouvelle annexe 9 pour une plus grande facilitation du transport international par chemin de fer.

F. État d'avancement de l'informatisation des procédures TIR et du projet eTIR (point 9 f) de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2009/5.

50. Le Comité **a été informé** des progrès accomplis en ce qui concerne l'informatisation du régime TIR (projet eTIR) et, en particulier, des activités récemment menées par le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) en vue de l'élaboration des chapitres 3 et 4 du modèle de référence eTIR. Il **a noté** que la prochaine session du GE.1 se tiendrait à Helsinki les 8 et 9 mars 2010, à l'aimable invitation des douanes finlandaises.

51. Le Comité **a décidé** de prolonger le mandat du Groupe d'experts sur l'année 2010 et **a redemandé** à toutes les parties concernées d'appuyer les importants travaux d'informatisation du régime TIR en faisant en sorte que les experts des technologies de l'information et de la communication, travaillant aussi bien pour les douanes que dans le secteur des transports, participent et contribuent activement aux débats du GE.1.

52. Le Président du WP.30 a fait savoir qu'à l'avenir la mise en place du régime eTIR devrait se faire par le biais de la rédaction d'une nouvelle Convention douanière de transit électronique multimodal, plutôt que par une modification de la présente Convention TIR, afin d'éviter la situation où l'objection formulée par un pays réduirait à néant plusieurs années de discussions approfondies et les efforts que la majorité des Parties contractantes à la Convention TIR ont investis dans ce projet. À titre d'exemple d'un tel événement malheureux survenu dans un passé récent, il a mentionné la proposition d'amendement visant à porter à 60 000 euros le montant maximum de la garantie par carnet TIR, qui avait été rejetée par plusieurs pays. Le Président du WP.30 a également souligné les problèmes actuels rencontrés par les titulaires de carnets TIR dans une Partie contractante qui semblait imposer des escortes douanières dans tous les cas où le montant des droits à l'importation et des taxes à risque dépasse le niveau de garantie TIR, au lieu de procéder à une analyse des risques, et ce sans tenir compte des capacités limitées des bureaux de douane aux frontières pour organiser ces escortes. En conséquence, les transporteurs subissent de longs délais d'attente aux frontières, en attendant qu'une escorte soit organisée et, sont ainsi de facto obligés d'abandonner la procédure TIR pour se rabattre sur la procédure de transit national et de couvrir les coûts des garanties nationales requises. Le représentant de l'IRU a estimé que les conventions internationales en général et celles afférentes aux systèmes de transit douanier en particulier, ne peuvent être exécutées que dans le cadre de véritables partenariats public-privé entre les gouvernements et les entreprises. Le Comité **a pris note** des informations ci-dessus.

G. Mesure des résultats en matière de franchissement des frontières (point 9 g) de l'ordre du jour)

53. Le Comité **a été informé** d'une récente initiative commune prise avec l'OSCE dans le domaine de la facilitation du franchissement des frontières, notamment du statu quo du projet de l'OSCE et de la CEE visant à élaborer et à publier un guide des pratiques de référence aux postes frontière («Handbook of Best Practices at Border Crossings»). Le

guide, financé par l'OSCE, comportera un chapitre présentant différentes méthodes de mesure des résultats en matière de franchissement des frontières et faisant le point sur leur adéquation et leur efficacité. Ce chapitre pourrait également comprendre des directives pour rendre compte des progrès accomplis dans la mise en œuvre des dispositions de l'annexe 8 de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières. Le guide pourrait devenir un outil utile de promotion de la facilitation du franchissement des frontières.

H. Transport et compétitivité (point 9 h) de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/2010/10.

54. Le Comité **a été informé** des conclusions de la table ronde consacrée aux incidences des problèmes posés par la chaîne d'approvisionnement sur la manière dont les transports contribuent à la compétitivité des pays, tenue le 2 décembre 2009 (ECE/TRANS/2010/10).

55. Le Comité **a approuvé** les grandes lignes du projet concernant les incidences des problèmes posés par la chaîne d'approvisionnement sur la manière dont les transports contribuent à la compétitivité des pays et son échéancier indicatif, tel qu'il figure dans un document informel soumis à la vingt-deuxième session du WP.5, tenue les 8 et 9 septembre 2009, et annexé au document ECE/TRANS/2010/10, ainsi que la création de l'équipe spéciale correspondante.

I. Examen des questions les plus importantes relatives à l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (point 9 i) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/1070 et Corr.1; ECE/TRANS/WP.29/1072; ECE/TRANS/WP.29/1077; document informel n° 6.

56. Le Comité **a été informé** des tout derniers travaux accomplis par le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29) et ses six groupes de travail subsidiaires, ses quatre comités d'administration et ses groupes informels. Le Comité **a noté** que 30 groupes informels (document informel n° 6) ont mené en 2009 des activités parallèles à celles du Forum mondial et de ses organes subsidiaires, afin d'aider ces derniers à élaborer de nouveaux règlements et à actualiser les 135 règlements automobiles existants compte tenu des évolutions techniques exigeant des compétences techniques spécifiques.

57. Le Comité **a été informé** du fait que, suite à la demande que le Comité a formulée à sa session de 2009, le WP.1 a commencé en 2009 ses travaux visant à maintenir la concordance et la cohérence entre la Convention sur la circulation routière (1968) et les règlements élaborés par le Forum mondial. Il **a été rappelé** que le Forum mondial avait dit souhaiter que la Convention permette aux véhicules en circulation internationale de satisfaire aux règlements établis par le Forum mondial, plutôt qu'aux dispositions de la Convention se rapportant aux spécifications techniques des véhicules. Le Comité **a recommandé** au WP.1 de continuer à travailler en ce sens et de donner la priorité à cette question.

58. Le Comité **a noté** que l'Union européenne avait adopté le Règlement (CE) n° 661/2009, par lequel 50 directives sur les véhicules de l'UE ont été remplacées par des références aux règlements concernant les véhicules élaborés par le Forum mondial. Le Comité **a aussi noté** qu'à la session de novembre du Forum mondial, la délégation de la Fédération de Russie avait annoncé au WP.29 que la législation russe, en faisant directement référence à quelque 120 règlements annexés à l'Accord de 1958, rendaient

désormais ces derniers obligatoires. Le Comité **a été informé** par la délégation de la Fédération de Russie que la procédure juridique nationale permettant de faire référence aux règlements était achevée.

59. Le Comité **a également noté** que le Vice-Président du Forum mondial a représenté le Forum mondial à la première Conférence ministérielle sur la sécurité routière, tenue à Moscou du 19 au 20 novembre 2009. Il **a noté en outre** que le secrétaire du Forum mondial a participé à la Conférence sur l'élimination des obstacles techniques au commerce, organisée par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), à Paris en octobre 2009, à l'occasion de laquelle il a présenté l'Accord de 1958 et les Règlements qui y sont annexés comme un outil utile pour éliminer les obstacles techniques au commerce, en raison de la reconnaissance mutuelle des homologations de type accordées dans le cadre de l'Accord de 1958.

60. S'agissant de l'Accord de 1958 et des Règlements y annexés, le Comité **a noté** qu'en 2009, le nombre des Parties contractantes était resté inchangé (48 pays membres de la CEE ou non). Cent amendements à 54 Règlements existants ont été adoptés par le Comité d'administration (WP.29/AC.1) de l'Accord. Le Comité **a aussi noté** qu'en 2009, le secrétariat avait participé à la conférence organisée par l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) en Égypte et fourni aux responsables et aux parties prenantes intéressées de pays du Golfe des renseignements sur l'Accord, afin de faciliter le processus de prise de décisions concernant leur future adhésion.

61. S'agissant de l'Accord (mondial) de 1998 et des règlements techniques mondiaux (RTM), le Comité **a noté** que le nombre de Parties contractantes à l'Accord de 1998 était resté inchangé en 2009 (31 pays de tous les continents). Le Comité exécutif de l'Accord (WP.29/AC.3) a adopté, en vue de les ajouter au Registre mondial de l'Accord, deux nouveaux règlements techniques mondiaux sur les émissions hors cycle et les émissions des engins mobiles non routiers, ainsi que cinq amendements à des RTM existants. On compte au total 11 règlements dans le Registre des règlements techniques mondiaux. Le Comité **a aussi noté** que les travaux relatifs aux neuf priorités arrêtées aux fins de la mise au point de nouveaux règlements techniques mondiaux et de la mise à jour des RTM existants se sont poursuivis. Concernant la réduction des émissions, notamment de CO₂, des véhicules légers, le WP.29/AC.3 a décidé à sa session de novembre 2009 d'élaborer un nouveau règlement technique mondial sur la question. Toutes les parties prenantes du Forum mondial (le Canada, les États-Unis d'Amérique, l'Union européenne et ses États membres, l'Afrique du Sud, l'Australie, la Chine, la Fédération de Russie, l'Inde, le Japon et la République de Corée) ont voté pour l'élaboration d'un nouveau RTM et la plupart d'entre elles collaboreront aux activités de recherche nécessaires à cette fin. Le Comité **a noté enfin** que, outre les neuf priorités susmentionnées, les six groupes de travail subsidiaires du Forum mondial se sont également intéressés aux questions additionnelles que le WP.29/AC.3 les avait autorisés à examiner plus avant ou à traiter en tant que nouvelles priorités (voir l'annexe II du document ECE/TRANS/WP.29/1079). Actuellement, le WP.29/AC.3 travaille à la définition des priorités en ce qui concerne l'élaboration de nouveaux règlements techniques mondiaux.

62. S'agissant de l'Accord de 1997 sur le contrôle technique périodique, le Comité **a noté** qu'en 2009, le nombre des Parties contractantes était demeuré inchangé (9). Il **a noté** que le Forum mondial a examiné à sa session de novembre 2009 un nouveau projet de règle sur le contrôle technique périodique pour la sécurité des véhicules lourds de transport de voyageurs et de marchandises utilisés dans le transport international, qui a été communiqué aux groupes de travail concernés, pour examen. Le Comité **a invité** les 18 pays ayant signé l'Accord à accélérer leur procédure nationale de ratification.

63. Le Comité **a noté** que le Forum mondial avait examiné une version révisée de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), afin d'en mettre à jour les dispositions et les renvois aux règlements concernant les véhicules élaborés par le Forum mondial. Le Forum mondial devrait effectuer ce travail de révision dans le courant de l'année 2010.

J. Normes relatives aux carburants (point 9 j) de l'ordre du jour)

64. Le Comité **a été informé** de l'avancement des travaux du Forum mondial sur la question de l'élaboration de normes de qualité pour les carburants proposés sur le marché en tant que moyen de réduire davantage les émissions des véhicules. Il **a rappelé** la relation étroite qui existe entre la qualité des carburants sur le marché et les émissions de polluants des véhicules automobiles.

65. Le Comité **a noté** que le groupe informel créé pour élaborer ces normes s'était réuni à deux reprises en 2009 et avait décidé d'élaborer des spécifications techniques pour la qualité des carburants sur le marché, en tenant compte des techniques de réduction des émissions. Le groupe a dû, une fois les spécifications établies, définir la procédure administrative la plus appropriée pour les publier (par exemple, sous forme de directive ou d'annexe aux règlements concernés, à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) ou à la Résolution spéciale n° 1 (S.R.1), ou sous forme de nouveau règlement au titre de l'Accord de 1958 ou de 1998).

66. En outre, le Comité **a noté** qu'il était nécessaire que l'ensemble des pays ou régions, développés ou en essor, participent à l'harmonisation des normes relatives aux carburants sur le marché. Le groupe informel avait décidé de s'intéresser non seulement aux carburants classiques, mais aussi aux biocarburants, et de se concentrer sur les carburants liquides et sur les carburants gazeux.

67. Le Comité **a été informé** que le nouveau poste P3 demandé précédemment par les États membres avait été attribué à la Division des transports pour lui permettre de travailler sur le changement climatique et les transports, sur les normes de qualité des carburants, ainsi que sur d'autres sujets connexes.

K. Livre blanc pour un transport par voie navigable efficace et durable en Europe (point 9 k) de l'ordre du jour)

68. Le Comité **a été informé** des grandes lignes et de la structure du projet intitulé «*Livre blanc pour un transport par voie navigable efficace et durable en Europe*», demandé par la Conférence paneuropéenne sur le transport par voie navigable (Bucarest, 2006) et élaboré actuellement sous les auspices du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3). Le *Livre blanc* présentera l'évolution des transports par voie navigable depuis la publication, en 1996, du premier *Livre blanc* de la CEE, et défendra une conception paneuropéenne du développement des transports par voie navigable.

69. Le Comité **a demandé** au SC.3 de finaliser le *Livre blanc* sur l'efficacité et la viabilité des transports par voie navigable en Europe et de le soumettre à la prochaine session du Comité.

L. Harmonisation des règles de navigation applicables aux transports par voie de navigation intérieure en Europe, fondée sur le Code européen des voies de navigation intérieure (point 9 l) de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.4.

70. Le Comité **a été informé** de l'achèvement du gros travail de révision du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) entrepris, lequel visait à continuer d'harmoniser les règles de navigation applicables aux transports par voie de navigation intérieure dans la région de la CEE. Cette quatrième édition du CEVNI était disponible, lors de la session, en anglais, français et russe (ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.4).

71. Le Comité **a accueilli favorablement** la version révisée du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) et **a demandé** au SC.3 de mettre à jour régulièrement le CEVNI, de contrôler sa mise en œuvre et d'assurer le bon fonctionnement de son mécanisme de communication de l'information, tel que prévu au chapitre 9.

M. Examen des questions les plus importantes concernant le transport des marchandises dangereuses (point 9 m) de l'ordre du jour)

Documents: ST/SG/AC.10/C.3/70; ST/SG/AC.10/C.3/72; ST/SG/AC.10/C.4/3; ST/SG/AC.10/C.4/34; ECE/TRANS/WP.15/201; ECE/TRANS/WP.15/203; ECE/TRANS/WP.15/AC.1/114 et Add.1; ECE/TRANS/WP.15/AC.1/116 et Add.1 et 2; ECE/TRANS/WP.15/AC.2/32 et Add.1; ECE/TRANS/WP.15/AC.2/34; ECE/ADN/4; ECE/ADN/6; ECE/ADN/8; ECE/TRANS/2010/2; document informel n° 1.

72. Le Comité **a noté** que le Conseil économique et social a adopté, le 21 juillet 2009, la résolution 2009/19 sur les travaux du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (voir le document informel n° 1) et que le Groupe de travail du transport des marchandises dangereuses (WP.15), la Réunion commune RID/ADR/ADN⁵ et le Comité de sécurité de l'ADN avaient déjà pris des mesures, comme prescrit aux paragraphes 3 à 6 de la section A de la résolution. Le Comité **a aussi noté** que, conformément au paragraphe 2 des sections A et B, le secrétariat avait déjà publié la seizième édition révisée des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses (Règlement type) (en arabe, anglais, espagnol, français et russe), la cinquième édition révisée du *Manuel d'épreuves et de critères* (en anglais et en français) et la troisième édition révisée du *Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH)* (en anglais, espagnol, français et russe). Les autres versions linguistiques sont en cours d'élaboration.

73. Le Comité **a pris note** des conclusions des sessions, tenues en 2009, du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Sous-Comité d'experts du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques, qui relèvent du Conseil économique et social (ST/SG/AC.10/C.3/70, ST/SG/AC.10/C.3/72, ST/SG/AC.10/C.4/34, ST/SG/AC.10/C.4/36).

⁵ Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN).

74. Le Comité **a noté** que depuis l'adhésion d'Andorre et de la Turquie, on comptait 46 Parties contractantes à l'ADR et que le Protocole portant modification des articles 1 a), 14 1) et 14 3) b) de l'Accord, adopté par la Conférence des Parties contractantes le 28 octobre 1993, n'était pas encore entré en vigueur, car toutes les Parties contractantes à l'Accord n'étaient pas encore parties à ce protocole, qui en compte désormais 33.

75. Le Comité **a demandé instamment** aux autres Parties contractantes (Azerbaïdjan, Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Croatie, ex-République yougoslave de Macédoine, Kazakhstan, Malte, Maroc, Monténégro, Serbie, Tunisie, Turquie et Ukraine) de devenir parties au Protocole de 1993 pour permettre son entrée en vigueur.

76. Le Comité **a noté** que le WP.15 et le Comité d'administration de l'ADN avaient entériné les amendements communs au RID, à l'ADR et à l'ADN adoptés par la Réunion commune RID/ADR/ADN (WP.15/AC.1) en 2008 et 2009 et adopté les amendements spécifiques à l'ADR et à l'ADN. Tous ces amendements devraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2011.

77. Le Comité **a examiné** le document ECE/TRANS/2010/2, établi par le secrétariat suite à la demande qu'il avait formulée (ECE/TRANS/206, par. 93), concernant les éventuelles procédures juridiques permettant de supprimer l'adjectif «européen» du titre de l'ADR, afin de faciliter l'adhésion de pays non membres de la CEE.

78. Certaines délégations se sont prononcées en faveur de la procédure proposée. Toutefois, certaines questions ont été soulevées en ce qui concerne les coûts administratifs des procédures juridiques que les Parties contractantes auraient à lancer au niveau national consécutivement à cet amendement, et le temps nécessaire pour faire aboutir de telles procédures. Une délégation s'est opposée à la proposition visant à modifier le titre, car elle estimait: que l'ADR était déjà ouvert à tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies; que le fait que la présence de l'adjectif «européen» dans le titre de l'ADR constituait un obstacle à l'adhésion de pays non européens n'avait pas été clairement démontré, et que les coûts administratifs revenant aux Parties contractantes et au secrétariat n'avaient pas été évalués. Le Comité **a conclu** que la question devait être renvoyée au WP.15.

79. Le Comité **a noté** que la ratification de l'Accord par la Croatie et la Slovaquie et l'adhésion de l'Ukraine avaient porté à 13 le nombre des Parties contractantes à l'ADN.

80. Le Comité **a exhorté** les Parties contractantes à l'ADN à veiller à ce qu'elles soient représentées lors des sessions du Comité d'administration de l'ADN, de manière que le quorum nécessaire à la prise de décisions soit atteint à toutes les sessions.

81. Le Comité **a noté** que le secrétariat avait adressé une lettre aux missions permanentes des Parties contractantes de l'ADN auprès de l'Office des Nations Unies à Genève dans laquelle il demandait aux pays de soumettre les diverses notifications requises en vertu de l'ADN (voir ECE/ADN/4, par. 16 et 17, et annexe). Le Comité **a demandé instamment** aux Parties contractantes qui ne l'auraient pas encore fait de soumettre ces renseignements, notamment ceux relatifs aux autorités compétentes et à la notification des sociétés de classification reconnues, sans délai.

N. Examen des questions les plus importantes concernant le transport de denrées périssables (point 9 n) de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.11/220.

82. Le Comité **a noté** avec satisfaction que l'Accord relatif au transport international de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) comptait à présent 45 Parties contractantes.

83. Le Comité **a été informé** par le Président du groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) que peu de progrès avaient été accomplis concernant la modification de l'ATP à la soixante-cinquième session du WP.11, en raison d'application de la règle de l'unanimité lors du processus de prise de décisions. Il a notamment mentionné que la proposition visant à ajouter un essai ATP destiné aux véhicules à compartiments multiples et températures multiples avaient été bloquée. Déçus par l'immobilisme sur la question, dont le Groupe de travail débat depuis de nombreuses années, plusieurs pays envisagent désormais d'élaborer un accord multilatéral relatif à cette procédure d'essai, comme le permet l'article 7 de l'ATP.

84. Le Comité **a noté** que les propositions d'amendement à l'ATP adoptées à la soixante-quatrième session du WP.11 en octobre 2008, notamment le texte révisé de l'annexe 1 à l'ATP, avaient été distribuées aux Parties contractantes de l'ATP en avril 2009. Puis, un pays a rédigé une notification indiquant que même s'il envisageait d'accepter les propositions d'amendements, les conditions nécessaires à cette acceptation n'étaient pas encore remplies. En conséquence, et à moins d'une acceptation préalable ou d'une objection, les amendements proposés seraient considérés comme acceptés en juillet 2010.

85. Le Comité **s'est félicité** de ce que les pays d'Asie centrale (Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan et Tadjikistan) aient participé à la soixante-cinquième session du WP.11, grâce au programme relatif au couloir Europe-Caucase-Asie (TRACECA) de l'UE, qui a permis de financer un projet visant à aider ces pays à créer des stations d'essai ATP. Le Comité **a exprimé** l'espoir que le Kirghizistan et le Tadjikistan soient bientôt en mesure d'adhérer à l'Accord ATP.

86. Le Comité **a été informé** par le représentant de la Turquie que la Turquie avait traduit l'ATP en turc et espérait être en mesure d'adhérer à l'Accord dans les meilleurs délais.

O. Feuille de route sur les travaux et le fonctionnement futurs du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (point 9 o) de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.24/2009/5.

87. Le Comité **a pris note** d'une analyse des activités et du fonctionnement futurs du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24). Saisi d'un rapport établi par un groupe virtuel d'experts, le Groupe de travail avait arrêté un nouveau projet de programme de travail (2010-2014). Il avait en outre décidé de centrer les débats sur certains sujets, dont l'animation serait confiée à un pays ou une organisation en particulier pour organiser, pour autant que possible et dans les plus brefs délais, des sessions immédiatement consécutives avec d'autres groupes de travail, notamment le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2), et d'améliorer la visibilité, la communication et l'ouverture vers les pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie

centrale (EOCAC), y compris par l'organisation de tables rondes, de séminaires et de sessions à l'extérieur de Genève (ECE/TRANS/WP.24/125, par. 18 à 22).

88. Le Comité **a accueilli favorablement** la préparation opportune d'une feuille de route sur le travail et le fonctionnement futurs du WP.24 devant servir de modèle aux autres organes de la CEE.

89. Dans ce contexte, le Comité **a demandé** au WP.24 de poursuivre ses travaux, si possible dans le cadre d'un groupe informel d'experts, sur l'élaboration d'un document de travail sur les régimes de responsabilité civile régissant le transport intermodal et la résolution des conflits éventuels entre les dispositions juridiques du CMR (transport routier), de la COTIF (transport ferroviaire), de la Convention de Montréal (transport aérien) et des Règles de Rotterdam récemment adoptées (transport maritime).

P. Sûreté des transports intérieurs (point 9 p) de l'ordre du jour)

90. Le Comité **a été informé** par le Président du Groupe multidisciplinaire d'experts de la sûreté des transports intérieurs des conclusions d'une réunion sur la sûreté des transports intérieurs de deux jours, organisée sous l'égide de la CEE les 28 et 29 janvier 2010, comme suite aux travaux du Groupe, conformément à la décision prise par le Comité à sa soixante et onzième session en 2009 (ECE/TRANS/206, par. 57). La réunion, organisée en collaboration avec des partenaires du secteur privé, visait à traiter des questions horizontales intéressant les organes subsidiaires du Comité et à permettre l'échange de bonnes pratiques.

91. Le Comité **a recommandé** à la Division des transports de la CEE, en collaboration avec les États membres, les organisations internationales, le secteur privé et les milieux universitaires, de poursuivre ses travaux visant à améliorer la sûreté des transports intérieurs, en organisant notamment des manifestations propices à l'échange d'informations et de meilleures pratiques.

Q. Réchauffement climatique et transport (point 9 q) de l'ordre du jour)

Document: document informel n° 7.

92. Le Comité **a été informé** des activités de la Division des transports sur la question du réchauffement de la planète et des transports (document informel n° 7).

93. Le Comité **a noté** que le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29) organisait une table ronde sur le changement climatique et les transports pour sa session de juin 2010. À cette fin, le Forum mondial a tenu une séance de réflexion à sa dernière session en novembre 2009. Les documents ECE/TRANS/WP.29/2010/45, 46 et 47^{6/} renferment des informations supplémentaires que les participants à la table ronde doivent examiner. Le projet de programme de la table ronde sera distribué lors de la session de mars 2010 du WP.29, pour examen, en tant que document informel WP.29-150-03^{7/}.

94. Le Comité **a appuyé** les activités de la Division des transports sur la question du réchauffement de la planète et des transports et **invité** ses organes subsidiaires à inscrire cette activité dans leur ordre du jour. Le Comité **a également invité** ses représentants à

^{6/} Disponibles à l'adresse: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/gen2010.html>.

^{7/} Disponible à l'adresse: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/geninf150.html>.

participer à la table ronde susmentionnée, organisée par le WP.29, à sa cent cinquante et unième session, le 24 juin 2010 après-midi.

95. Le Comité **a noté** que la Division des transports avait lancé un nouveau projet visant à étudier les incidences du transport routier sur le réchauffement planétaire, financé par le Compte de l'ONU pour le développement et destiné à être mis en œuvre avec toutes les autres commissions régionales de l'ONU. Le financement de ce projet a été confirmé à la fin de l'année 2009. Le projet a notamment pour objectifs l'élaboration d'un outil d'information et d'analyse fondé sur une méthodologie uniforme d'évaluation des émissions de CO₂ dans le secteur des transports intérieurs, qui tienne compte des indicateurs pertinents pour le climat et des nouvelles tendances dans le domaine des transports. La méthodologie d'évaluation des émissions de CO₂ constituerait un outil qui pourrait être utilisé par tous les États Membres des Nations Unies pour analyser un large éventail de questions liées aux émissions de CO₂ et optimiser l'utilisation des sources d'énergie dans le secteur des transports. Ce serait également un outil d'analyse puissant et transparent qui permettrait d'élaborer les futures stratégies de transport et de faciliter les décisions politiques prises par les États membres.

R. Systèmes de transport intelligents (point 9 r) de l'ordre du jour)

Document: document informel n° 8.

96. Le Comité **a été informé** des progrès accomplis dans le domaine des systèmes de transport intelligents et, en particulier, des activités récentes du WP.29 (document informel n° 8). Il **a noté** que le WP.29 poursuivrait ses activités en se concentrant sur les applications des systèmes de transport intelligents aux véhicules.

97. Le Comité **a également été informé** du fait que l'élaboration d'une feuille de route dans le cadre des activités de la section des Règlements concernant les véhicules et des innovations dans le domaine des transports suivait son cours, avec la collaboration du Gouvernement italien. Le Comité **a appuyé** la nécessité d'entreprendre des travaux concernant les modes de transport intelligents pour tous les modes de transport et **a invité** ses organes subsidiaires à contribuer à l'élaboration d'une feuille de route, afin d'englober dans leurs activités les systèmes de transport intelligents.

98. Le Comité **a noté** qu'un poste d'administrateur auxiliaire, financé par l'Allemagne, avait récemment été attribué à la section des Règlements concernant les véhicules et des innovations dans le domaine des transports, aux fins de la coordination des travaux de toutes les sections de la Division des transports concernant la mise sur pied d'activités relatives aux systèmes de transport intelligents et de collaboration avec la section des Règlements concernant les véhicules et des innovations dans le domaine des transports.

S. Transport des personnes à mobilité réduite (point 9 s) de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/SC.2/212.

99. Le Comité **a noté** qu'un atelier sur l'accessibilité des chemins de fer classiques aux passagers a eu lieu durant la soixante-troisième session du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2), **entériné** la déclaration de politique générale sur l'accessibilité des chemins de fer classiques aux passagers adoptée par le SC.2 (ECE/TRANS/SC.2/212, annexe III), et **invité** le Groupe de travail sur les statistiques des transports à examiner les modalités éventuelles selon lesquelles il pourrait recueillir les données nécessaires pour quantifier les bénéfices sociaux des mesures d'accessibilité.

XII. Questions de nature informative et approbation officielle par le Comité (point 10 de l'ordre du jour)

A. Approbation des rapports des organes subsidiaires du Comité (point 10 a) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/207/Add.1; ECE/TRANS/SC.1/388/Corr.1.

100. Le Comité **a approuvé** dans leur ensemble les rapports et activités connexes de ses organes subsidiaires et **prié** le secrétariat d'incorporer les références correspondantes dans le rapport complet du CTI en tenant compte des annotations respectives figurant dans le document ECE/TRANS/207/Add.1.

101. Le Comité **a pris note** du point de vue exprimé par la Commission européenne, à savoir qu'il convenait d'apporter des rectifications aux paragraphes 40 à 42 du rapport de la cent quatrième session du SC.1 (ECE/TRANS/SC.1/388) et de raccourcir ces derniers.

B. Informations sur les recensements 2010 des routes E et du trafic sur les lignes ferroviaires E (point 10 b) de l'ordre du jour)

Document: document informel n° 9.

102. Le Comité **a invité** les États membres de la CEE à prendre part aux recensements 2010 de la circulation sur les routes E et du trafic sur les lignes ferroviaires E, conformément aux résolutions n°s 259 et 260 du CTI, adoptées à sa soixante-dixième session, et à en informer le secrétariat s'ils acceptaient de le faire.

C. États des adhésions aux conventions et accords internationaux de la CEE sur les transports (point 10 c) de l'ordre du jour)

Document: document informel n° 10.

103. Le Comité **a pris note** des informations indiquant l'état le plus récent, au 31 janvier 2010, des signatures, ratifications et adhésions concernant les instruments internationaux relatifs aux transports intérieurs conclus sous ses auspices (document informel n° 10). Il **a invité** les pays qui ne sont pas encore Parties contractantes aux accords et conventions de la CEE dans le domaine des transports à le devenir dès que possible.

XIII. Évaluation biennale pour l'exercice 2008-2009 (point 11 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/2010/6.

104. Le Comité **a approuvé** l'évaluation des activités prévues au titre de ses sous-programmes pour l'exercice biennal 2008-2009, exposée dans le document ECE/TRANS/2010/6.

XIV. Planification fonctionnelle en vue de l'évaluation du programme de travail 2010-2011 et approbation du cadre stratégique pour l'exercice biennal 2012-2013 (point 12 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/2010/7.

105. Le Comité a **approuvé** la planification fonctionnelle en vue de l'évaluation du programme de travail 2010-2011 et le cadre stratégique pour l'exercice biennal 2012-2013, tels qu'ils sont exposés dans le document ECE/TRANS/2010/7.

XV. Projet de programme de travail 2010–2014 (point 13 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/2010/8 et Corr.1.

106. Le Comité a **adopté** son programme de travail pour la période 2010-2014 (ECE/TRANS/2010/8 et Corr.1).

XVI. Calendrier des réunions en 2010 (point 14 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/2010/9.

107. Le Comité a **adopté** son calendrier des réunions en 2010 et de janvier à mars 2011 (ECE/TRANS/2010/9), moyennant quelques corrections. La version finale sera publiée sous la cote ECE/TRANS/208/Add.1.

XVII. Élection du Bureau des sessions du Comité en 2011-2012 (point 15 de l'ordre du jour)

108. Le Comité a **élu** M. Erdem Direkler (Turquie) Président ainsi que M^{mes} Isabelle Paillet (France) et Ekaterina Slizkova (Fédération de Russie) Vice-Présidentes de ses sessions de 2011 et 2012.

109. Le Comité a **chaleureusement remercié** M. Ralph Kellermann d'avoir, en tant que Président, dirigé avec succès ses travaux pendant plusieurs années.

XVIII. Composition du Bureau du Comité en 2010 et 2011 (point 16 de l'ordre du jour)

110. Le Comité a **élu** le Bureau suivant pour un mandat de deux ans:

Président:	M. Erdem Direkler	(Turquie)
Vice-Présidentes:	M ^{me} Isabelle Paillet	(France)
	M ^{me} Ekaterina Slizkova	(Fédération de Russie)
Membres:	M. Sergei Negrei	(Bélarus)
	M. Ralph Kellermann	(Allemagne)

M. Fabio Croccolo	(Italie)
M. Bob Oudshoorn	(Pays-Bas)
M. José Alberto Franco	(Portugal)
M. Victor Guzun	(République de Moldova)
M. Jean Claude Schneuwly	(Suisse)

111. Une invitation ouverte sera adressée à la Commission européenne afin qu'elle puisse assister aux réunions du Bureau en qualité d'observateur, étant habituellement représentée par la Direction générale des transports.

XIX. Questions diverses: dates de la prochaine session (point 17 de l'ordre du jour)

112. Le Comité a noté que sa soixante-treizième session était provisoirement prévue à Genève, du 1^{er} au 3 mars 2011.

XX. Adoption de la liste des principales décisions prises par le Comité à sa soixante-douzième session (point 18 de l'ordre du jour)

113. Le Comité a adopté la liste des principales décisions prises à sa soixante-douzième session.

Annexe

Débat sur les transports par voie navigable dans la région de la CEE, dans le cadre d'une table ronde d'une demi-journée (23 février 2010)

Conclusions du Président

1. Des intervenants de haut niveau représentant les Ministères des transports de l'Allemagne, de la Fédération de Russie, de la République de Moldova et des Pays-Bas ont ouvert la session. Les représentants de l'UE, de la CCNR, de la Commission du Danube, de l'INE et de l'UENF ont présenté des exposés. Une table ronde s'en est suivie avec un représentant du port de Rotterdam, sur le thème: Les transports par voie navigable peuvent-ils devenir concurrentiels et faire partie intégrante des chaînes d'approvisionnement mondiales? M. Vorderwinkler, Président du Groupe de travail sur les transports par voie navigable (SC.3), a animé les discussions et a clôturé la table ronde.
2. Les participants sont convenus que la voie d'eau est un mode de transport respectueux de l'environnement et économiquement rationnel qui reste largement sous-utilisé le long des grands corridors de transport européens, alors que de nombreux réseaux routiers et ferroviaires européens sont surchargés et saturés.
3. Afin de rendre les voies navigables intérieures européennes plus attrayantes pour les clients, les participants ont appelé les gouvernements européens à fournir les infrastructures fluviales et portuaires nécessaires et à assurer un entretien adéquat pour garantir la fiabilité des services, condition préalable à une exploitation compétitive. Pour ce faire, les gouvernements devraient mettre en place des mécanismes permettant d'avoir une approche holistique de la durabilité en matière de navigation intérieure, allant au-delà des intérêts individuels et locaux et utilisant de nouvelles solutions techniques qui réduisent au minimum les interventions locales au niveau des lits de rivières et des canaux, tout en maximisant la durabilité globale du système de transport.
4. Le secteur de la navigation intérieure a encore un potentiel de croissance considérable. Il convient toutefois de rationaliser ses opérations et de mettre sa flotte de navires en conformité avec les prescriptions modernes en matière de sécurité et de respect de l'environnement. Le secteur – encore très fragmenté – doit notamment être mieux intégré dans les chaînes de transport porte-à-porte élaborées et doit s'imposer davantage sur des marchés présentant un potentiel de croissance, tels que le transport de conteneurs et de produits manufacturés dans le cadre du trafic entre les ports et l'arrière-pays. À cette fin, il convient de créer, dans les grands ports maritimes européens, une égalité des conditions de concurrence entre les intérêts des compagnies maritimes et ceux des compagnies de navigation intérieure, ainsi que des mécanismes permettant d'intégrer le trafic entre les ports et l'arrière-pays au niveau des plates-formes intérieures.
5. Les participants ont décidé que la CEE devrait poursuivre ses travaux juridiques et techniques relatifs à la navigation intérieure au niveau paneuropéen. En étroite coopération avec les pays membres intéressés, l'Union européenne et les commissions fluviales, la CEE devrait continuer à soutenir ses activités paneuropéennes relatives à:
 - a) La définition des normes d'infrastructures, des paramètres opérationnels et des valeurs de référence aux fins d'un transport par voie navigable efficace, grâce au respect de l'Accord AGN et du Protocole sur les voies navigables (AGTC), et le suivi de la mise en œuvre;

b) La garantie de la sécurité du transport de marchandises dangereuses par les voies navigables intérieures grâce au respect de l'Accord ADN et à la coordination de ses dispositions avec celles applicables aux autres modes de transport;

c) La poursuite de l'harmonisation des règles de navigation (CEVNI) et de signalisation (SIGNI) sur les voies navigables;

d) L'harmonisation des normes techniques et des normes en matière d'effectifs, ainsi que des prescriptions applicables aux bateaux de navigation intérieure et à leurs équipages afin de garantir la reconnaissance mutuelle des navires et des certificats de conducteur;

e) La promotion d'un Service paneuropéen d'information fluviale (SIF) efficace et normalisé.

6. Le Groupe de travail sur les transports par voie navigable doit continuer à servir de plate-forme et de forum paneuropéens d'échange d'informations sur les politiques et les meilleures pratiques en matière de navigation intérieure. Le prochain *Livre blanc* de la CEE sur les transports par voie navigable devrait fournir une bonne base pour de telles activités dans les années à venir.
