


**Commission économique pour l'Europe**
**Comité des transports intérieurs**
**Soixante-dix-septième session**

Genève, 24-26 février 2015

**Rapport du Comité des transports intérieurs  
sur sa soixante-dix-septième session**

## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Présidence . . . . .	1	4
II. Participation . . . . .	2–8	4
III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) . . . . .	9	5
IV. Repenser les transports urbains et la mobilité durables pour relever les défis d'une nouvelle ère (point 2 de l'ordre du jour) . . . . .	10–11	5
V. Réunion réservée aux représentants de gouvernements avec la participation des présidents des organes subsidiaires du Comité (point 3 de l'ordre du jour) . . . . .	12–16	5
VI. Questions stratégiques de nature horizontale (point 4 de l'ordre du jour) . . . . .	17–54	6
A. Travaux analytiques de la CEE dans le domaine des transports . . . . .	17–22	6
B. Environnement, changements climatiques et transports . . . . .	23–35	7
1. Suite donnée par le Comité à la Conférence Rio+20 . . . . .	23–25	7
2. Atténuation des effets nocifs des transports intérieurs pour l'environnement . . . . .	26–31	7
3. Effets des changements climatiques sur les réseaux de transport internationaux et mesures d'adaptation nécessaires . . . . .	32–35	8
C. Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement . . . . .	36–40	9
D. Systèmes de transport intelligents . . . . .	41–45	10
E. Assistance aux pays à économie en transition . . . . .	46–47	11
F. Examen décennal de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty et nouveau Programme d'action de Vienne . . . . .	48–50	11



G.	Sûreté des transports intérieurs . . . . .	51–53	11
H.	État des adhésions aux conventions et accords internationaux de la CEE sur les transports . . . . .	54	12
VII.	Questions stratégiques à caractère modal et thématique (point 5 de l'ordre du jour) . . . . .	55–127	12
A.	Activités se rapportant aux projets . . . . .	55–58	12
1.	Projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER) . . . . .	55	12
2.	Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie . . . . .	56–58	12
B.	Harmonisation des règlements concernant les véhicules . . . . .	59–65	13
C.	Sécurité routière . . . . .	66–76	14
D.	Transport routier . . . . .	77–81	15
E.	Transport ferroviaire . . . . .	82–87	16
F.	Transport intermodal et logistique . . . . .	88–90	17
G.	Transport par voie navigable . . . . .	91–96	18
H.	Renforcement des mesures de facilitation du franchissement des frontières (Convention sur l'harmonisation, Convention TIR, projet eTIR et autres mesures de facilitation du transit douanier) . . . . .	97–108	19
I.	Transport des marchandises dangereuses . . . . .	109–117	21
J.	Transport de denrées périssables . . . . .	118–126	23
K.	Données et statistiques relatives aux transports . . . . .	127	23
VIII.	Questions découlant des activités de la Commission économique pour l'Europe (CEE), du Conseil économique et social et d'autres organes et conférences des Nations Unies (point 6 de l'ordre du jour) . . . . .	128	24
IX.	Projet de rapport annuel sur les activités menées par les organes subsidiaires du Comité en 2014 (point 7 de l'ordre du jour) . . . . .	129–130	24
X.	Questions soumises au Comité pour approbation et pour information : Approbation des rapports des organes subsidiaires du Comité (point 8 de l'ordre du jour) . . . . .	131	24
XI.	Résultats des réunions du Bureau du Comité (point 9 de l'ordre du jour) . . . . .	132–133	25
XII.	Activités de la Commission et rapport du Comité des transports intérieurs au Comité exécutif de la CEE (point 10 de l'ordre du jour) . . . . .	134	25
XIII.	Liste des publications pour 2016-2017 (point 11 de l'ordre du jour) . . . . .	135	25
XIV.	Calendrier des réunions en 2015 (point 12 de l'ordre du jour) . . . . .	136	25
XV.	Évolution des transports dans l'Union européenne (point 13 de l'ordre du jour) . . . . .	137	26
XVI.	Faits nouveaux relatifs aux travaux du Forum international des transports (point 14 de l'ordre du jour) . . . . .	138	26
XVII.	Activités d'autres organisations intéressant le Comité (point 15 de l'ordre du jour) . . . . .	139	26
XVIII.	Questions diverses. Dates de la prochaine session (point 16 de l'ordre du jour) . .	140	26

---

XIX.	Adoption de la liste des principales décisions prises par le Comité à sa soixante-dix-septième session (point 17 de l'ordre du jour) . . . . .	141	26
Annexe	Débat de politique générale sur le thème « Repenser les transports urbains et la mobilité durables pour relever les défis d'une nouvelle ère » (24 février 2015) . . . . .		27

## I. Présidence

1. Le Comité des transports intérieurs (CTI) a tenu sa soixante-dix-septième session du 24 au 26 février 2015, sous la présidence de M. Jerzy Kleniewski (Pologne).

## II. Participation

2. Y ont participé des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Italie, Kazakhstan, Lettonie, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Suède, Suisse, Turquie, Turkménistan et Ukraine.

3. Des représentants des pays suivants étaient également présents en vertu de l'article 11 du mandat de la CEE : Afghanistan, Bahreïn, Égypte, Équateur, Iran (République islamique d'), Japon, Kenya, Koweït, Pakistan, Panama, République de Corée, République-Unie de Tanzanie et Soudan.

4. L'Union européenne (UE) était représentée.

5. Des représentants des entités du système des Nations Unies suivantes ont également participé à la réunion : Organisation internationale du Travail (OIT) et Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED). Les projets d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER) étaient également représentés.

6. Ont, en outre, pris part à la session des représentants des organisations intergouvernementales suivantes : Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR), Initiative pour l'Europe centrale (CEI), Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO), Commission du Danube (CD), Commission économique eurasiennne, Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), Forum international des transports et Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) et Organisation de coopération économique de la mer Noire, Assemblée parlementaire de coopération économique de la mer Noire, Observatoire des transports de l'Europe du Sud-Est (SEETO) et Union des associations de transport de la Région de coopération économique de la mer Noire.

7. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient également représentées : Fédération internationale de l'automobile (FIA), Association internationale des constructeurs de motocycles (AICM), Comité international de l'inspection technique automobile (CITA), Fédération routière internationale, Comité international des transports ferroviaires (CIT), Union internationale des transports routiers (IRU), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), Fondation Laser International et Union internationale des chemins de fer (UIC).

8. Sur l'invitation du secrétariat, des représentants des organismes suivants ont pris part à la session : Organisation des transports urbains d'Athènes (OASA), Banque de commerce et de développement de la mer Noire, CargoCap GmbH, Confédération française pour l'Habitation, l'Urbanisme, l'Aménagement du Territoire et l'Environnement (COFHUAT), Direction générale des transports – République et Canton de Genève, EuroMed Road, Rail and Urban Transport Project, FÖMTERV Civil Engineering Designer Ltd., Frost & Sullivan, GSC Main project, International Transport Award Golden Chariot, JSC « PLASKE » et Polis.

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

*Documents :* ECE/TRANS/247 et Add.1.

9. Le Comité a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/247 et Add.1).

### IV. Repenser les transports urbains et la mobilité durables pour relever les défis d'une nouvelle ère (point 2 de l'ordre du jour)

*Document :* ECE/TRANS/2015/1.

10. Le Comité a **noté** que son Bureau avait décidé, à sa réunion de juin 2014, que la séance du matin de la première journée de la soixante-dix-septième session du Comité serait consacrée à un débat sur les transports urbains et la mobilité durables. Le débat de politique générale a porté essentiellement sur les enseignements à tirer d'expériences en conditions réelles et sur la refonte des transports urbains et de la mobilité durables en vue de relever les défis d'une nouvelle ère, en particulier du point de vue de la durabilité économique, sociale et environnementale.

11. Le Comité a **approuvé** les résultats du débat de politique générale (table ronde) sur le thème « Repenser les transports urbains et la mobilité durables pour relever les défis d'une nouvelle ère », est **convenu** qu'un rapport succinct, sous forme de conclusions du Président, serait annexé au rapport complet de la session et a **demandé** que les résultats de la table ronde soient pris en considération par ses organes subsidiaires.

### V. Réunion réservée aux représentants de gouvernements avec la participation des présidents des organes subsidiaires du Comité (point 3 de l'ordre du jour)

*Documents :* Document informel n° 1 et ECE/TRANS/2015/2.

12. Le Comité a **rappelé** que les présidents des comités de gestion des instruments juridiques de l'ONU relatifs aux transports et des organes subsidiaires du Comité, les membres du Bureau et les représentants des gouvernements ayant participé aux quatre dernières sessions du Comité avaient assisté à des réunions avec les présidents des organes subsidiaires du Comité. Ces réunions, qui étaient réservées aux représentants des gouvernements, avaient permis de débattre de la réforme de la CEE, du rôle des entités non membres de la CEE qui étaient parties contractantes aux accords de l'ONU sur les transports administrés par la CEE et des questions relatives au renforcement de la coopération, de la synergie et de l'interdépendance, ainsi qu'à l'échange de données d'expérience. Tous les représentants des gouvernements avaient été invités à prendre part à la réunion.

13. Le Comité a **rappelé** qu'à sa session précédente, il avait demandé au secrétariat d'élaborer un document officiel détaillé sur les pratiques du Comité, de ses groupes de travail et des comités de gestion des instruments juridiques. Dans le document ECE/TRANS/2015/2 figuraient des renseignements sur le mode de participation actuel des Parties contractantes non membres de la CEE aux activités du Comité et de ses organes subsidiaires.

14. Le Comité s'est **félicité** de l'organisation de la cinquième réunion des présidents des organes subsidiaires, consacrée à l'accroissement de la participation des pays non membres de la CEE qui avaient adhéré aux instruments juridiques administrés par la CEE, qui avaient l'intention de le faire ou qui les avaient ratifiés, ainsi qu'à des questions liées au renforcement de la coopération, de la synergie et de l'interdépendance, et à l'échange de données d'expérience; il a **recommandé** que ces questions soient traitées lors des sessions du Comité en 2017 ou 2018.

15. Après avoir évalué les pratiques actuelles qui permettraient d'accroître la participation des pays non membres de la CEE, telles que décrites dans le document ECE/TRANS/2015/2, le Comité a **fait remarquer** que les sessions du Comité se tenaient à débats ouverts et que les décisions étaient généralement prises dans une optique de consensus; il a **souligné** le pouvoir de décision des organes conventionnels, c'est-à-dire des Comités d'administration des différents accords et conventions relatifs au transport où tous les États parties contractantes avaient le même droit de vote.

16. Compte tenu du caractère restreint des réunions, les résultats des débats seront distribués aux participants et aux présidents des groupes de travail sous la forme de conclusions du Président.

## VI. Questions stratégiques de nature horizontale (point 4 de l'ordre du jour)

### A. Travaux analytiques de la CEE dans le domaine des transports

*Documents :* ECE/TRANS/2015/3, document informel n° 2 (publication de la CEE), ECE/TRANS/WP.5/56, document informel n° 3 (publication de la CEE) et document informel n° 4 (publication de la CEE).

17. Le secrétariat a **informé** le Comité des travaux analytiques réalisés en 2014 (ECE/TRANS/2015/3). Ces travaux comprennent des études relatives à des questions d'actualité portant sur les transports, des analyses demandées par des groupes d'experts et des équipes spéciales officiels, des documents analytiques destinés à enrichir les travaux d'ateliers de renforcement des capacités, ainsi que des études analytiques qui servent de base à la réalisation ou à la gestion de différents projets ou qui en découlent. Ils ont été réalisés en application du programme de travail du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports, ainsi que dans le cadre de la Division des transports.

18. M. Björn Oriwohl (Allemagne), Président du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), a informé le Comité des principales réalisations de son groupe en 2014. Le Comité a **rappelé** que le WP.5 était un cercle de réflexion qui étudiait des questions de nature horizontale intéressant les États membres et les autres organes subsidiaires du Comité. Il a **pris note** des activités analytiques menées par la CEE en 2014. Le Comité s'est **félicité** des résultats de l'étude sur la viabilité des transports et des modes de déplacement urbains dans la région de la CEE, a **remercié** le secrétariat pour son analyse et a **appelé instamment** le secrétariat à imprimer le rapport final dès que possible. Compte tenu de la nécessité de plus en plus impérieuse d'un transport homogène des passagers et des marchandises ainsi que du rôle des transports publics dans le développement durable, le Comité a **décidé** de suivre régulièrement les évolutions en matière de mobilité et de transport urbains, notamment les liaisons réciproques entre les réseaux et services de transport urbains, régionaux, nationaux et internationaux. Le Comité a **demandé** au WP.5 de suivre cette question.

19. Le Comité a aussi **pris note** du thème retenu par le WP.5 pour 2014-2015, à savoir le financement des infrastructures de transport et des innovations, qui ferait suite à la session de 2013 du Comité et aux ateliers organisés conjointement en 2013 et 2014 par le WP.5 et les responsables des projets LTEA, TEM et TER.

20. À la demande du Bureau, le secrétariat avait publié une version actualisée du document intitulé « Transport for Sustainable Development » (les transports : moteur du développement durable), établi initialement à des fins de sensibilisation en amont de la Conférence Rio+20 et présenté à la CEE en 2011, et, en coopération avec d'autres commissions régionales et organisations non gouvernementales pertinentes, telles que l'IRU et UIC, en avait fait un document d'examen mondial des questions intéressant le transport intérieur. Le Comité s'est **félicité** de l'actualisation et de la transposition à plus grande échelle de cette importante publication.

21. Le Comité a également **pris acte avec satisfaction** des résultats de l'atelier tenu sur le thème « Tendances et économie des transports dans la région de la Méditerranée : échange de données d'expérience entre pays de la zone EuroMed et pays membres de la CEE » (Genève, 9 septembre 2014).

22. Le Comité a **constaté** que le rapport sur le système de transport et de logistique de la République du Bélarus avait été publié en russe depuis sa présentation à la session précédente du Comité.

## B. Environnement, changements climatiques et transports

### 1. Suite donnée par le Comité à la Conférence Rio+20

*Document :* ECE/TRANS/2015/4.

23. Le Comité a **été informé** des négociations en cours à l'échelon mondial sur la définition des objectifs de développement durable pour l'après-2015 et des principaux faits nouveaux en ce qui concerne la place des transports durables dans le cadre de ces objectifs; à cet égard, il s'est à nouveau **dit favorable** à ce que des priorités en matière de transport soient ajoutées de manière cohérente et exhaustive aux objectifs de développement durable.

24. À cet effet, et après avoir examiné les priorités en matière de transport figurant dans un grand nombre d'objectifs de développement durable proposés, le Comité a **prié** le secrétariat de suivre attentivement les débats sur ces objectifs.

25. Le Comité a **constaté avec satisfaction** que le document intitulé « Transport for Sustainable Development », établi en 2011 à des fins de sensibilisation en amont de la Conférence Rio+20, avait été publié à l'échelle mondiale, a **salué** le fait que cette publication a été élaborée en collaboration avec les autres commissions régionales, l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et l'Union internationale des transports routiers (IRU), a **prié** le secrétariat d'en assurer la diffusion par voie électronique et sur support papier, et a **encouragé** les gouvernements à en faire usage dans le cadre de leurs négociations en cours, quand cela était pertinent.

### 2. Atténuation des effets nocifs des transports intérieurs pour l'environnement

*Documents :* Document informel n° 5 (publication de la CEE), document informel n° 6, document informel n° 7 et ECE/TRANS/2015/5.

26. Le Comité a **pris note** de la publication, en mai 2014, du document de travail intitulé « Diesel engine exhausts : Myths and realities » (Émissions d'échappement des moteurs diesel : faits et fiction) et de ses retombées, et a **demandé** aux organes

subsidiaires d'indiquer les mesures qui avaient été prises et celles qui étaient envisagées afin de lutter contre ces émissions.

27. Le Comité s'est **félicité** des activités entreprises à l'appui des efforts déployés par les gouvernements afin d'atténuer les effets délétères des transports pour l'environnement, et notamment des progrès accomplis dans la ville de Kaunas ainsi qu'à l'échelon national en Lituanie et en Géorgie dans l'utilisation de l'outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS); il a **prié** le secrétariat d'assurer une vaste diffusion des conclusions issues de ces activités et **encouragé** les gouvernements désireux d'apporter leur contribution mais n'ayant pas encore communiqué au secrétariat de données vérifiées aux fins de l'examen régional à les lui faire parvenir avant la fin de l'année 2015.

28. En particulier, le Comité a **été informé** de l'utilisation de cet outil dans le cadre de l'atelier annuel du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), qui s'est tenu les 24 et 25 septembre 2014 à Kaunas (Lituanie) sur le thème de l'amélioration de la mobilité urbaine durable pour une santé et un environnement plus sains.

29. Le Comité a aussi **été informé** de la récente coopération entre la Division de l'environnement de la CEE et celle des transports dans le cadre des études de la performance environnementale. Des membres de la Division des transports élaborent actuellement un chapitre sur les transports et l'environnement aux fins de la troisième étude sur la Géorgie.

30. Le Comité a **dressé le bilan** des résultats obtenus dans le cadre du projet ForFITS ainsi que des futurs plans concernant l'utilisation et la généralisation de cet outil; il a **demandé** l'élaboration d'une publication où seraient recensées les études de cas menées dans ce cadre et qui tiendrait compte des progrès accomplis dans le développement et l'application de l'outil ForFITS aux échelons régional, sous régional, national et urbain, tout en mettant en exergue les principales conclusions et réalisations du projet.

31. Compte tenu de l'opportunité et de la pertinence de l'outil ForFITS en ce qui concerne le développement durable ainsi que de la portée et de l'utilité des améliorations qu'il est proposé d'y apporter, le Comité a **encouragé** les administrations nationales et urbaines à tirer parti de l'utilisation et de la généralisation de cet outil et à y contribuer.

### 3. Effets des changements climatiques sur les réseaux de transport internationaux et mesures d'adaptation nécessaires

*Documents :* ECE/TRANS/2015/6 et document informel n° 8 (publication de la CEE).

32. Le Comité a **rappelé** que le Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux avait achevé ses travaux en 2013 et présenté un rapport complet à ce sujet. Le Comité a **noté** que le rapport final du Groupe avait été publié en tant que document de la CEE en vue de sensibiliser à l'importance de l'adaptation au changement climatique.

33. Le Comité a **noté** que le WP.5, à sa dernière session, avait envisagé la possibilité que le Groupe d'experts poursuive ses travaux en vue d'examiner plus en détail cette question thématique (ECE/TRANS/WP.5/56, par. 40 à 43). La prochaine phase des travaux du Groupe porterait sur : i) la nécessité de faire l'inventaire des réseaux de transport de la région de la CEE qui sont vulnérables face aux effets des changements climatiques; ii) l'utilisation ou l'élaboration de modèles, de méthodes, d'outils et de bonnes pratiques permettant de faire face aux risques potentiels de phénomènes

extrêmes (par exemple, températures élevées, inondations) pour certaines infrastructures de transport intérieur de la région de la CEE.

34. Le Comité a donc **décidé** de permettre que se poursuivent pendant deux ans les travaux du Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux, conformément aux textes réglementaires de la CEE, sous réserve de l'approbation de son Comité exécutif et sur la base du mandat reproduit dans le document ECE/TRANS/2015/6. Il a, en outre, **approuvé** le changement de nom du Groupe, désormais dénommé « Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux et nœuds de transport internationaux » et a **demandé** que le secrétariat fasse en sorte que tous les documents pertinents issus des réunions du Groupe en 2015 (juin, décembre), 2016 et 2017, notamment les ordres du jour, les rapports et les documents officiels pertinents par rapport à la question des effets des changements climatiques et de l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux, soient publiés en temps voulu dans les trois langues officielles de la CEE.

35. Le Comité a **pris note** du fait que la vingt et unième Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques (COP21) se tiendrait à Paris (France) du 30 novembre au 11 décembre 2015, en vue de parvenir à un accord universel juridiquement contraignant sur le climat; il a, en outre, **prié** le secrétariat d'étudier les synergies qui pourraient découler de cet événement et les contributions qu'il est possible d'apporter à celui-ci.

### C. Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement

*Document :* ECE/AC.21/SC/2014/6.

36. Le Comité a **salué** les conclusions de la quatrième Réunion de haut niveau du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) (Paris, 14-16 avril 2014) et a **pris acte** de la Déclaration ministérielle de Paris.

37. Le Comité a **noté** que, dans le cadre de son initiative visant à mobiliser les trois secteurs, et à la suite de la quatrième Réunion de haut niveau et de l'adoption de la Déclaration de Paris, qui comprend un nouvel objectif intitulé « Articuler les politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire avec les objectifs en matière de transport, de santé et d'environnement », le Comité directeur du PPE-TSE avait organisé un colloque sur le thème « Mobilité urbaine, écologique et saine : le rôle de l'aménagement urbain et spatial » (19 novembre 2014, Genève) conformément à la Déclaration de Paris. Le Comité a, en outre, **pris acte** du rapport du Comité directeur sur sa douzième session (19 et 20 novembre 2014) (ECE/AC.21/SC/2014/6).

38. Le Comité s'est **félicité** de l'élection de M. Matthias Rinderknecht (Office fédéral suisse des transports) à la présidence du Comité directeur pour 2014-2015 et a **exprimé le souhait** que le pilier des transports soit renforcé dans le cadre du PPE-TSE; il a **constaté avec satisfaction** que le Comité directeur avait décidé, à cette fin, de procéder à des analyses à l'aide de l'outil ForFITS dans les pays et villes hôtes des ateliers annuels du PPE-TSE. Il a, en outre, **prié** le secrétariat de continuer à développer de telles synergies et, afin de renforcer la présence du secteur des transports dans ces activités de coopération multisectorielle, a **invité** ses États membres à désigner des coordonnateurs pour le PPE-TSE et à communiquer leurs noms au secrétariat.

39. Le Comité a **pris note** de la proposition de la Fédération de Russie visant à organiser en 2015 deux conférences internationales, à Irkoutsk et à Moscou, dans le cadre du partenariat PPE-TSE, sur l'intégration de considérations liées aux transports, à la santé et à l'environnement dans les politiques d'urbanification et d'aménagement urbain.

40. Le Comité a **prié** le secrétariat d'établir, pour examen par le Comité à sa session à venir, un document proposant d'éventuelles contributions à la cinquième Réunion de haut niveau du PPE-TSE, qui se tiendra à Vienne en 2019.

## D. Systèmes de transport intelligents

*Document :* ECE/TRANS/2015/7.

41. Le Comité a **examiné** les conclusions de l'atelier organisé conjointement par la Belgique et la CEE sur le thème des systèmes de transport intelligents (STI) (Bruxelles, 17 et 18 novembre 2014), la contribution de la CEE au colloque sur la voiture connectée, organisé conjointement avec l'UIT à l'occasion de l'édition 2014 du Salon de l'automobile de Genève (6-16 mars 2014), les dernières évolutions pertinentes en matière de réglementation dans les différents groupes de travail, en particulier le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements sur les véhicules (WP.29) et le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1), et, enfin, l'état de la mise en œuvre de la Feuille de route pour les systèmes de transport intelligents, déployée à sa soixante-quatorzième session (ECE/TRANS/2015/7).

42. Le Comité :

a) A **estimé que** : i) la manifestation annuelle phare de la CEE dans le domaine des STI était mieux organisée quand elle bénéficiait de l'appui d'un pays hôte; ii) le colloque en marge du Salon de l'automobile de Genève offrait une bonne possibilité de renforcer davantage les liens avec toutes les parties prenantes et de gagner en visibilité; iii) les changements extrêmement importants apportés aux politiques et aux systèmes de transport avaient pour moteurs des applications dérivées des STI;

b) A **pris note** des diverses activités entreprises par plusieurs Parties contractantes et a, en outre, **reconnu** qu'il importait de les harmoniser, de les coordonner ou de mettre au point des initiatives permettant de pleinement tenir compte des implications qui en découlaient sur les plans réglementaire et politique, dans une optique de résolution des difficultés et de diffusion des meilleures pratiques;

c) A, à cet égard, **invité** ses États membres à appuyer les mesures visant à appliquer aux véhicules automatisés une réglementation harmonisée à l'échelon international, étant entendu que favoriser les mesures réglementaires permettrait de réaliser les bienfaits potentiels des STI en matière de sécurité routière, de protection environnementale, d'efficacité énergétique et de gestion du trafic;

d) A **invité** le WP.1 et le WP.29 à envisager différentes solutions pour développer leur coopération et optimiser les synergies, sachant que la connaissance du comportement humain en lien avec les technologies complexes serait, à l'avenir, de la toute première importance et que la réglementation de la technologie et celle des conducteurs/usagers de la route ne sauraient se faire l'une sans l'autre.

43. Le Comité a **noté** que le vingt-deuxième Congrès mondial sur les STI se tiendrait du 5 au 9 octobre 2015 à Bordeaux (France) et s'est **réjoui** de la coopération entre le Gouvernement français et le secrétariat dans le cadre de l'organisation, en 2015, de la grande table ronde annuelle à cette occasion.

44. Le Comité a **aussi pris note** de la tenue, à la mi-avril 2015, du Colloque mondial sur la cybersécurité à La Haye (Pays-Bas) et de la mise en œuvre aux Pays-Bas d'une nouvelle loi permettant de mener, sous l'encadrement de l'organisme de contrôle RDW, des projets pilotes STI sur les voies publiques sous réserve de l'obtention de permis spéciaux octroyés après analyse et tests favorables.

45. Le Comité a **invité** ses organes subsidiaires à **renforcer** leurs activités dans le domaine des systèmes de transport intelligents en lien avec les infrastructures et l'ensemble des modes de transport en abordant les questions relatives à ces systèmes de manière intégrée, et à rendre compte des progrès réalisés à la prochaine session annuelle du Comité.

## E. Assistance aux pays à économie en transition

*Document :* ECE/TRANS/2015/8.

46. Le Comité a **pris note** des activités d'assistance technique et de renforcement des capacités et a appuyé la stratégie élaborée pour les prochaines années, dont l'un des éléments est le Groupe de travail sur les transports et la facilitation des passages aux frontières (PWG-TBC), qui relève du Programme spécial pour les économies d'Asie centrale (SPECA) et dont les services sont assurés conjointement avec la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP).

47. Le Comité a **été informé** des projets, en cours et prévus, financés par le Compte de l'ONU pour le développement (ECE/TRANS/2014/8).

## F. Examen décennal de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty et nouveau Programme d'action de Vienne

*Document :* ECE/TRANS/2015/9.

48. Le Comité a **pris note** de l'examen décennal complet de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty (Vienne, 3-5 novembre 2014) et a **souscrit** au nouveau Programme d'action de Vienne pour la période 2014-2024.

49. Le Comité a **été informé** des actions futures de l'ONU dans les pays en développement sans littoral et du rôle attendu des commissions régionales dans ce processus au cours de la décennie à venir.

50. Afin de mieux contribuer à la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne pour la période 2014-2024, le Comité a **invité** les pays en développement sans littoral de la région de la CEE qui ne sont pas encore parties aux instruments juridiques de l'ONU relatifs aux transports à envisager d'y adhérer, et a **invité** les représentants auprès du Comité des transports intérieurs à prendre part à l'atelier du 27 février 2015 consacré à ces instruments.

## G. Sûreté des transports intérieurs

51. Le Comité a **été informé** de la participation du secrétariat à la onzième session du Groupe de travail international de la sûreté des transports terrestres, tenue à La Haye (Pays-Bas) du 14 au 16 mai 2014. Le G-8 a créé ce groupe de travail pour encourager ses membres à coopérer en vue de réaliser des projets et des objectifs communs et à échanger des informations sur des politiques communes dans le domaine de la sûreté des transports terrestres. La onzième session portait sur les menaces à venir concernant la sécurité.

52. Le Comité s'est **félicité** des activités entreprises dans le domaine de la sûreté des transports intérieurs par les groupes de travail compétents, et en particulier des résultats des travaux entrepris par le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) dans le domaine de la sûreté des chemins de fer, et a **prié** le secrétariat de les porter à l'ordre du jour de la session du Forum de discussion sur la sûreté des transports intérieurs à l'automne 2015.

53. Le Comité a **noté** qu'il importait que se poursuivent ses interactions avec l'UIC dans le domaine de la sûreté des chemins de fer et a **recommandé** que le Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau utilise les documents établis par l'UIC aux fins de la Plateforme pour la sûreté, y compris la Liste des notions et termes de base.

## H. État des adhésions aux conventions et accords internationaux de la CEE sur les transports

*Document :* ECE/TRANS/2015/10.

54. Le Comité a **pris acte** de l'état des signatures et ratifications des instruments juridiques de l'ONU qui relèvent de sa compétence et de celle de ses organes subsidiaires dans le domaine des transports intérieurs, au 31 décembre 2014, ainsi que des adhésions à ceux-ci, et a **invité** les pays qui ne l'avaient pas encore fait à y adhérer.

## VII. Questions stratégiques à caractère modal et thématique (point 5 de l'ordre du jour)

### A. Activités se rapportant aux projets

#### 1. Projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER)

*Document :* Document informel n° 9.

55. Le Comité a **exprimé son soutien** aux activités menées dans le cadre des Projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER) et a **appelé instamment** toutes les parties intéressées à résoudre les problèmes en suspens en ce qui concerne la gestion de ces projets ainsi que l'emplacement du bureau du Projet TER; il a, en outre, **demandé** aux coordonnateurs des projets de hâter l'obtention de résultats tangibles, a **souligné** l'importance de la coopération avec les autres initiatives visant à établir des couloirs de transport de nature à favoriser les synergies et a **prié** le secrétariat, les pays hôtes et donateurs fournissant des contributions en nature d'achever sans plus tarder les procédures administratives pertinentes.

#### 2. Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie

*Document :* ECE/TRANS/2015/11.

56. Le Comité a **exprimé son soutien** aux activités menées au titre du projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie (LTEA), qui permettent d'apporter une réponse harmonisée à l'échelon international à la demande de transport générée par le commerce florissant entre l'Europe et l'Asie; il a **salué** l'appui financier apporté par certains gouvernements et organisations, tels que la Fédération de Russie et l'OSCE, a **encouragé** les autres donateurs à appuyer le projet LTEA au moyen de contributions

financières ou en nature et a **invité** les gouvernements à augmenter leur participation au cours de la dernière année du mandat du Groupe d'experts du projet LTEA.

57. Le Comité a **invité** tous les groupes de travail à réfléchir à la manière de contribuer au projet LTEA et a **demandé** au Groupe d'experts de s'intéresser non seulement aux routes et aux chemins de fer, mais aussi au transport intermodal, afin de pouvoir obtenir des résultats tangibles au terme du projet, et de faire en sorte que ceux-ci soient durables.

58. Le Comité a **noté** que la troisième rencontre des ministres des transports de l'ASEM se tiendrait à Riga les 29 et 30 avril 2015 pendant la présidence lettone de l'Union européenne et a **salué** l'initiative visant à organiser une activité parallèle sur le projet LTEA.

## B. Harmonisation des règlements concernant les véhicules

*Documents :* ECE/TRANS/WP.29/2014/1/Rev.2, ECE/TRANS/2015/12, ECE/TRANS/WP.29/2015/40 et ECE/TRANS/WP.29/2015/41.

59. M. Antonio Erario, Vice-Président du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et de l'AC.1, a **informé** le Comité des tout derniers travaux accomplis par le WP.29 et ses six Groupes de travail subsidiaires (GRB, GRE, GRPE, GRRF, GRSG et GRSP), le Comité d'administration de l'Accord de 1958, le Comité d'administration de l'Accord de 1997 et le Comité exécutif de l'Accord de 1998. Il a aussi été **informé** des activités du Forum mondial et de ses groupes de travail subsidiaires telles qu'elles étaient présentées dans le programme de travail du Forum (ECE/TRANS/WP.29/2014/1/Rev.2). Le Comité a **noté** qu'en 2014 une quarantaine de groupes de travail informels avaient mené 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 134 Règlements ONU existants annexés à l'Accord de 1958, les 15 Règlements techniques mondiaux ONU associés à l'Accord de 1998 et les 2 Règles ONU annexées à l'Accord de 1997.

60. Le Comité a **relevé** que le nombre de Parties contractantes à l'Accord de 1958, à l'Accord de 1998 et à l'Accord de 1997 était de 51, 34 et 12, respectivement.

61. Le Comité s'est **félicité** des débats sur l'importance de contrôle technique périodique et de l'Accord de 1997 pour la sûreté des routes et la protection de l'environnement et a **demandé** au WP.29 d'envisager d'adopter des règles harmonisées concernant les équipements d'essai, les compétences, la formation et la certification des inspecteurs, ainsi que les mesures de contrôle amélioré grâce aux récentes évolutions.

62. Le Comité a **noté** que les Règlements de l'ONU sur les dispositifs antipollution de mise à niveau (DAM) et sur l'aptitude des véhicules à la réutilisation, au recyclage et à la valorisation étaient entrés en vigueur le 17 juin 2014. Il a aussi **noté** qu'en novembre 2014 le Forum mondial avait adopté de nouveaux Règlements sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible et sur les essais de choc latéral contre un poteau. Les nouveaux Règlements annexés à l'Accord de 1958 devaient entrer en vigueur à la mi-2015. Le Comité a également **noté** que le Comité exécutif de l'Accord de 1998 avait établi de nouveaux Règlements techniques mondiaux (RTM) sur la Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP), en mars 2014, et sur les pneumatiques, en novembre 2014.

63. De façon générale, le Comité s'est **félicité** de l'adoption, en 2014, de quatre nouveaux Règlements concernant les véhicules et de 70 amendements et a **prié** le secrétariat de s'attacher à accroître la visibilité des Règlements concernant les véhicules à l'échelon mondial.

64. Le Comité a **fait le point** sur l'état d'avancement de l'élaboration des propositions d'amendements à l'Accord de 1958 et a **invité** les gouvernements et le secrétariat à s'employer à renforcer l'application de l'Accord.

65. En particulier, le Comité a **été informé** des progrès accomplis par le Forum mondial en ce qui concerne le projet de révision 3 de l'Accord de 1958, dans lequel il est tenu compte de l'idée d'homologation de type de l'ensemble du véhicule (IWVTA) et qui, pour inciter les pays émergents à adhérer à l'Accord, permet à ceux-ci d'appliquer des versions antérieures des Règlements de l'ONU (ECE/TRANS/2015/12, ECE/TRANS/WP.29/2015/40 et ECE/TRANS/WP.29/2015/41).

### C. Sécurité routière

*Documents :* ECE/TRANS/2015/13, ECE/TRANS/2012/4 et Corr. 1 et 2.

66. M<sup>me</sup> Luciana Iorio, Présidente du WP.1, a **informé** le Comité des principales réalisations du WP.1 en 2014. Le Comité a **rappelé** qu'il avait adopté le Plan de la CEE pour la mise en œuvre de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière (ECE/TRANS/2012/4 et Corr.1 et 2) en 2012. Directement inspiré du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière établi par l'ONU, ce plan devait permettre à la CEE d'atteindre ses objectifs globaux en matière de sécurité routière en tenant compte des domaines d'action prioritaires, tout en mettant en œuvre des activités et en déterminant les mesures à prendre à l'avenir pour chaque objectif dans sa zone géographique et au-delà. Le secrétariat a présenté au Comité un rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des objectifs de la CEE en matière de sécurité routière dans ses différents domaines d'activité prioritaires entre 2011 et 2014 (ECE/TRANS/2015/13). Le Comité s'est **félicité** des progrès communiqués à ce titre et a **demandé** l'élaboration d'une publication mettant en exergue les activités menées dans la région de la CEE au titre de la Décennie d'action, qu'il pourrait présenter dans le cadre de l'évaluation à mi-parcours de ce programme, à l'occasion de la deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière, qui devait se tenir à Brasilia les 18 et 19 novembre 2015. Cette publication serait établie sur la base du document ECE/TRANS/2015/13.

67. Le Comité a **pris acte** de la proposition d'amendement à la Convention sur la circulation routière de 1968 présentée par le WP.1 et concernant les systèmes d'aide à la conduite et les plaques d'immatriculation. Le secrétariat évoquera également l'incompatibilité apparente entre les catégories de permis de conduire définies aux annexes 6 et 7 de la Convention de 1968 sur la circulation routière (en ce qui concerne les permis de conduire nationaux et internationaux) et celles définies dans la Directive de l'Union européenne sur les permis de conduire (2006/126/CE). Le Comité a **été informé** d'une proposition approuvée par le WP.1 concernant les « liens de correspondance », qui permettra la délivrance de permis de conduire internationaux.

68. Le secrétariat a informé le Comité des travaux et réalisations de deux groupes d'experts, à savoir celui de la signalisation routière et celui pour le renforcement de la sécurité aux passages à niveau. À des fins de sensibilisation, le Comité a **été invité à visionner** un court métrage sur la sécurité aux passages à niveau réalisé par la Division des transports de la CEE en partenariat avec l'Office fédéral suisse des transports et l'Union internationale des chemins de fer. Le film mettait en avant les dangers existants et proposait d'éventuelles solutions.

69. Le Comité a **exhorté** les Parties contractantes qui ne l'avaient pas encore fait à actualiser leur base de données sur la signalisation routière pour permettre au Groupe d'experts de la signalisation routière de poursuivre ses activités dans des conditions optimales.

70. À sa soixante-seizième session, le Comité avait demandé qu'une « Journée des traités sur la sécurité routière » soit organisée par la Division des transports de la CEE, le Bureau des affaires juridiques de l'ONU, le Bureau des commissions régionales à New York et l'IRU. Le secrétariat a **informé** le Comité de la manifestation organisée le 5 juin 2014 au Siège de l'ONU, à New York.

71. Le Comité a **été informé** d'un atelier régional de renforcement des capacités en matière de sécurité routière organisé en collaboration avec le Gouvernement serbe (Ministère du bâtiment, de la circulation et de l'infrastructure et Agence nationale de sécurité routière) et le Conseil de coopération régionale. La manifestation, cofinancée par le Mécanisme mondial pour la sécurité routière, s'était déroulée les 15 et 16 octobre 2014 à Belgrade.

72. Le Comité a **été informé** d'un atelier de renforcement des capacités, d'une durée de deux jours, axé sur la sensibilisation des membres de la fonction publique africaine aux instruments juridiques de l'ONU sur la sécurité routière et aux méthodes efficaces de prévention de l'alcool au volant. L'atelier avait été organisé en collaboration avec le Centre international des politiques en matière d'alcool (ICAP) et généreusement accueilli par la Commission économique pour l'Afrique (12 et 13 novembre 2014, Addis-Abeba). Cette manifestation entrait dans le cadre de la coopération entre l'ICAP et la CEE sur la question des accidents de la route liés à l'alcool impliquant des usagers de la route vulnérables tels que les piétons, les cyclistes et les motocyclistes.

73. Le Comité a **pris note** de l'élaboration du projet SafeFITS et a **encouragé** les États membres à fournir, dans la mesure du possible, un appui à ce projet en communiquant au secrétariat des données et renseignements nationaux pertinents, et a **décidé** de présenter ce projet aux organes subsidiaires intéressés (dont le WP.1, le SC.1 et le WP.29).

74. Le Comité a **pris note avec satisfaction** du démarrage imminent d'un nouveau projet concernant la sécurité routière et financé par le Compte de l'ONU pour le développement; il s'est toutefois **dit déçu** de la quantité limitée des ressources financières allouées à l'amélioration de la sécurité routière dans quatre pays, et a **invité** les gouvernements et les autres parties concernées à financer la réalisation d'analyses approfondies susceptibles de servir de base à des mesures de politique générale.

75. Le Comité a **invité** les États membres à échanger des renseignements sur leurs stratégies de sécurité routière.

76. Le Comité a **encouragé** les gouvernements et les autres parties prenantes à étendre leur participation aux activités de la CEE afin de contribuer à la réalisation des objectifs de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière et a **invité** les gouvernements et les autres donateurs à contribuer à la mise en œuvre du Plan d'action de la CEE pour la sécurité routière.

## D. Transport routier

*Document :* ECE/TRANS/2015/14.

77. Le Comité a **pris note** des résultats des travaux du Groupe d'experts de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR). Il a, notamment, **été informé** de l'adoption par le

Groupe de travail des transports routiers (SC.1) (28 et 29 octobre 2014) du rapport de ce groupe d'experts sur ses activités et réalisations (ECE/TRANS/2015/14). Le Comité a également **été informé** de la recommandation faite du SC.1 tendant à proroger le mandat du Groupe d'experts de l'AETR jusqu'au mois de juin 2017. Conformément au document ECE/EX/2/Rev.1, le Comité a procédé à l'évaluation du rapport susmentionné et a **décidé** de la prorogation du mandat du Groupe d'experts afin de permettre à celui-ci de poursuivre ses travaux. Le Comité a **pris note** de la préoccupation exprimée par la Fédération de Russie au sujet de l'insuffisance des progrès accomplis par le Groupe d'experts de l'AETR en ce qui concerne la révision de l'article 22 *bis*, qui, selon la délégation russe, ne permettait ni une participation équitable de tous les pays à l'élaboration de prescriptions uniformes relatives aux tachygraphes numériques dans le cadre de l'AETR, ni la création d'un régime unifié aux fins de leur certification.

78. Le Comité a **été informé** que le SC.1 a demandé de tenir une session spéciale (le 27 avril 2015) consacrée à la prolongation du Mémoire d'accord conclu entre la CEE et les services de la Commission européenne, qui reconnaît le Centre commun de recherche (CCR) comme étant l'autorité responsable de la certification racine et de la certification d'interopérabilité pour les Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE.

79. Le Comité a **été informé** de propositions d'amendements adoptées par le SC.1 en octobre 2014, qui visaient à introduire certaines dispositions concernant l'« électromobilité » dans l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR). Le Comité a **accueilli avec satisfaction** les informations reçues concernant une proposition du SC.1 visant à modifier l'article 14 de l'AETR de sorte que l'Algérie, la Jordanie, le Maroc et la Tunisie puissent y adhérer et a **prié** le secrétariat de le tenir informé, à sa session à venir, des progrès accomplis à cet égard.

80. Le Comité a **été informé** des faits nouveaux relatifs à la proposition du Gouvernement suisse d'élaborer un accord multilatéral mondial sur le transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (OmniBus). Le Comité a en particulier **appelé** tous les gouvernements intéressés à participer à une session spéciale du SC.1, les 28 et 29 avril 2015 à Genève, afin d'examiner plus avant et, si possible, de finaliser le projet d'accord OmniBus.

81. Le Comité, ayant demandé des renseignements actualisés sur les instruments non encore entrés en vigueur, a **été informé** que le Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR) du 5 juillet 1978 et l'Accord général portant réglementation économique des transports routiers internationaux du 17 mars 1954 n'étaient pas encore entrés en vigueur.

## E. Transport ferroviaire

*Documents :* ECE/TRANS/SC.2/222 et ECE/TRANS/2015/15.

82. Le Comité a **été informé** des résultats des travaux de la soixante-huitième session du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) (ECE/TRANS/SC.2/222). Le Comité a pris note des activités du SC.2 et a **exprimé son appui** aux efforts déployés par ce groupe de travail pour améliorer la compétitivité et l'efficacité des transports ferroviaires. Il a **relevé** qu'il importait d'élaborer un plan directeur pour les chemins de fer à grande vitesse et de coopérer avec le projet TER.

83. Le Comité s'est **félicité** de la coopération entre le SC.2 et le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) dans le cadre du suivi de la mise en œuvre de l'annexe 9 de la Convention internationale sur l'harmonisation des

contrôles des marchandises aux frontières (1982) et a **prié** le secrétariat d'établir un rapport pour sa session à venir.

84. Conformément à la décision 25 adoptée à sa soixante-seizième session, le Comité a **pris note** des activités liées à l'élaboration d'une nouvelle convention relative à la facilitation du franchissement des frontières par chemin de fer pour les voyageurs et a **recommandé** aux parties intéressées de poursuivre leurs travaux tendant à formuler un projet de convention dans le cadre du Groupe informel d'experts de l'élaboration d'une nouvelle convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs et les bagages transportés par chemin de fer, le but étant d'examiner comme il convenait les résultats de ces travaux, d'abord dans le cadre du SC.2 et du WP.30, puis à la soixante-dix-huitième session du Comité.

85. Le Comité a **aussi été informé** des résultats de l'atelier sur le thème « Comment rendre les transports ferroviaires plus compétitifs », qui s'est déroulé pendant la dernière session du SC.2.

86. Le Comité a **pris acte** des résultats du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire, et a **appelé** toutes les parties prenantes à parfaire le libellé des dispositions dans les trois langues (anglais, français et russe) et à parvenir à une décision concernant un régime de gestion approprié reposant sur un droit ferroviaire uniforme. Il a **appelé** le secrétariat à **veiller** à ce que l'ensemble des documents destinés aux réunions du Groupe en 2015 (février, juin et novembre), tels que les ordres du jour, les rapports et les documents officiels, soient disponibles sans retard dans les trois langues officielles de la CEE. Dans ce contexte, le Comité a **examiné** le document ECE/TRANS/2015/15 établi par le secrétariat et recensant toutes les dispositions juridiques pertinentes, négociées et convenues à ce jour qui devraient faire partie d'un nouveau régime ferroviaire international.

87. Le Comité a **noté** que son Bureau avait, à titre exceptionnel, approuvé la prorogation du mandat du Groupe d'experts pour une année supplémentaire afin d'entretenir l'élan acquis; il a **présenté** une demande en ce sens au Comité exécutif à sa réunion du 17 décembre 2014, et a **constaté avec satisfaction** que celui-ci y avait donné une suite favorable.

## F. Transport intermodal et logistique

*Documents :* ECE/TRANS/WP.24/135, ECE/TRANS/WP.24/2014/3, document informel n° 10, document informel n° 11 et ECE/TRANS/2015/16.

88. Le Comité a **été informé** des résultats des travaux de la cinquante-septième session du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) (ECE/TRANS/WP.24/135). Le Comité a **décidé** de tenir compte, pour les différents modes de transport, de la nature intermodale des diverses lettres de voiture et de la numérisation de celles-ci et a **noté** que certains souhaitaient actualiser l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) ainsi que le Protocole s'y rapportant, en mettant en ligne les renseignements afin de les rendre plus fonctionnels. Le Comité a **exprimé ses vœux** sur les travaux consacrés aux thèmes suivants : i) terminaux de transport intermodal; ii) préparation de plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique; iii) changements climatiques et transport intermodal. Les centres logistiques se trouvant très souvent dans des agglomérations, le Comité a **donné des orientations** aux groupes de travail au sujet du lien entre la logistique et les zones urbaines.

89. Le Comité a **été informé** des résultats de l'atelier organisé sur le thème « Le rôle des transitaires et de la logistique dans les chaînes de transport intermodal ». L'atelier, organisé par le Service public fédéral (SPF) – Mobilité et transports de Belgique,

s'était tenu les 12 et 13 juin 2014 à Bruxelles. Y avaient assisté des experts des Gouvernements belge et turc, ainsi que des représentants de l'Union européenne et de plusieurs organisations non gouvernementales et groupes industriels. Les débats avaient porté sur la situation des transitaires dans différents pays, la participation directe ou indirecte des transitaires au développement du transport intermodal et de la logistique, ainsi que les avantages et les inconvénients de dispositions internationales régissant l'admission dans la profession.

90. Le Comité a **relevé avec satisfaction** qu'après qu'il eut approuvé le Code CTU à sa soixante-seizième session (ECE/TRANS/240, par. 59), l'OMI et l'OIT avaient fait de même en juillet et novembre 2014, respectivement. Le Comité s'est **déclaré très favorable** à ce que le nouveau Code CTU, non obligatoire, soit largement diffusé et appliqué. Il a **invité** les principales parties prenantes, y compris les administrations et l'industrie des transports, à faire usage de ce code car la sécurité, notamment celle des travailleurs et du public en général, s'en trouverait renforcée lors de la manutention et du transport de conteneurs en mer et à terre. Il a **invité** le secrétariat à envisager la possibilité de mettre au point une formation en ligne sur le Code CTU. La CEE héberge un site Web consacré au Code CTU, sur lequel on peut trouver les versions du Code dans d'autres langues (voir [www2.unece.org/wiki/display/TransportSustainableCTUCode/CTU+Code](http://www2.unece.org/wiki/display/TransportSustainableCTUCode/CTU+Code)).

## G. Transport par voie navigable

*Document :* ECE/TRANS/SC.3/197.

91. Le Comité a **été informé** des activités les plus récentes du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) (ECE/TRANS/SC.3/197). Il a en particulier **noté** que les amendements au texte principal de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) étaient entrés en vigueur le 7 novembre 2014.

92. Le Comité a **rappelé** ses décisions concernant les recommandations du Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité des transports par voie navigable en Europe, publié en 2011, et a **prié** le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3), le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (WP.3) et le secrétariat de rendre compte de l'état de la mise en œuvre des recommandations du Livre blanc à sa soixante-dix-huitième session.

93. Le Comité a **noté** que le Groupe international d'experts chargé de la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et de l'harmonisation des exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure s'était réuni et était convenu, à des fins d'efficacité, de ne pas créer de groupe officiel mais de poursuivre les travaux à ce sujet dans le cadre d'un groupe d'experts informel.

94. Le Comité a en outre **noté** que, comme suite à sa demande de préparation et d'organisation d'une conférence internationale de haut niveau sur la navigation intérieure, le SC.3 avait examiné, à sa cinquante-huitième session, les points essentiels qui pourraient être abordés à cette occasion.

95. Le Comité a **pris note** de la finalisation de la dernière version du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI Révision 5), qui devait être publiée au premier semestre 2015. Cette révision offrait un cadre et un ensemble de règles de base pour la navigation intérieure et la signalisation sur les voies navigables européennes. Le Comité a **exprimé son appui** aux activités du SC.3 visant à harmoniser les services d'information fluviale paneuropéens, notamment dans le cadre de la Résolution n°48 de la CEE sur le système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur).

96. Le Comité, ayant demandé des renseignements actualisés sur les instruments non encore entrés en vigueur, a **été informé** que le Protocole à la Convention relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure (CLN) du 5 juillet 1978, le Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages en navigation intérieure (CVN) du 5 juillet 1978, la Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages en navigation intérieure (CVN) du 6 février 1976 et la Convention relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure (CLN) du 1<sup>er</sup> mars 1973, n'étaient pas encore entrés en vigueur.

## H. Renforcement des mesures de facilitation du franchissement des frontières (Convention sur l'harmonisation, Convention TIR, projet eTIR et autres mesures de facilitation du transit douanier)

*Document :* ECE/TRANS/2015/17.

97. M<sup>me</sup> Helen Metaxa-Mariatou, Présidente du WP.30, et M. Henrik Lindström, Président du WP.30/AC.2, ont **informé** le Comité des principales réalisations de ces deux groupes en 2014. Le Comité s'est **déclaré favorable** aux résultats des activités menées récemment dans le cadre du WP.30, en particulier celles qui visaient à renforcer la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières de 1982 ainsi que la Convention TIR de 1975.

98. À cet égard, le Comité s'est **félicité** de l'état d'avancement des nouvelles dispositions de l'annexe 9 de la partie 3 de la Convention TIR, qui visaient à renforcer la légitimité et la transparence des opérations TIR effectuées par l'organisme international habilité à mettre en œuvre le régime international de garanties ainsi qu'à éditer et à délivrer les carnets TIR.

99. En outre, le Comité a **pris note**, d'une part, de la contribution que les Parties contractantes à la Convention TIR ont apportée à l'amélioration et à la modification des dispositions de la Convention et, d'autre part, la création d'un groupe informel de pays désireux de débattre de plusieurs aspects liés à l'accroissement du nombre de membres de la Commission de contrôle TIR et à l'élargissement de sa représentation géographique.

100. Le Comité a **noté avec préoccupation** les problèmes rencontrés dans la mise en œuvre de la Convention TIR dans certaines Parties contractantes, à savoir la Fédération de Russie et l'Ukraine, comme cela a été indiqué dans les rapports du WP.30 et de l'AC.2 (ECE/TRANS/WP.30/276, par. 25 à 31, et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/121, par. 28 à 31). Il a **pris note** des efforts déployés et des activités entreprises par les gouvernements, les organes TIR, le secrétariat et d'autres parties concernées afin de trouver une solution.

101. Le Comité a **de nouveau appelé** à garantir le plein respect des dispositions de la Convention TIR, notamment l'obligation pour les Parties contractantes, conformément à l'article 42 *bis*, d'informer rapidement la Commission de contrôle TIR ou le Comité de gestion de la Convention de toute mesure prévue susceptible d'avoir une incidence sur la mise en œuvre de la Convention. À ce titre, le Comité a **pris note** de l'annonce faite par la Fédération de Russie concernant l'extension, jusqu'au 30 juin 2015, du contrat entre le Service fédéral des douanes de la Fédération de Russie et l'ASMAP, qui est l'association garante russe des transporteurs routiers internationaux.

102. Le Comité s'est **félicité** de l'état d'avancement du projet eTIR et, afin que celui-ci puisse se poursuivre, au même titre que les divers projets pilotes actuellement en cours, a **approuvé** la prorogation jusqu'en 2015 du mandat du Groupe spécial

informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1), qui relève du WP.30.

103. Le Comité a été **informé** qu'en 2014, le WP.30 s'était attaqué aux principaux aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR. Il a **noté** que le WP.30, ayant examiné le fondement de la conception du cadre juridique eTIR, avait appuyé la création d'un groupe d'experts officiel chargé d'élaborer un protocole sur la base duquel les Parties contractantes pourraient négocier et a approuvé le mandat et le plan de travail provisoires de ce groupe d'experts, qui figuraient dans le document ECE/TRANS/WP.30/2014/14. Le Comité a, en outre, **approuvé**, sous réserve de l'accord du Comité exécutif, la création d'un groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR, qui servirait principalement de plateforme spécialisée afin d'instaurer le cadre juridique de l'eTIR. Compte tenu de ce qui précède, le Comité a **aussi noté** que la CEE assurerait le secrétariat du Groupe d'experts, dans les limites de ses ressources humaines, et que la traduction des documents nécessaires aux sessions ainsi que l'interprétation simultanée vers l'anglais, le français et le russe seraient assurées par le secrétariat, avec l'appui des services de l'ONUG.

104. En outre, le Comité a été **informé** que certains pays, notamment la Chine et le Pakistan, s'étaient récemment dits intéressés par une possible adhésion à la Convention TIR. Afin de promouvoir plus encore la Convention, le Comité a **décidé** que, conformément à la résolution 1984/79 du Conseil économique et social, le secrétariat continuerait de veiller à ce que le Manuel TIR soit disponible dans les six langues officielles de l'Organisation des Nations Unies et a **demandé** que davantage d'efforts soient consacrés à la généralisation de l'utilisation de la Convention TIR, en permettant de nouvelles adhésions au Régime.

105. Le Comité a **prié** le secrétariat d'assurer la traduction en arabe de la Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et de la Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (1956), sous réserve de la disponibilité de ressources, afin de favoriser l'adhésion à la Convention et la mise en œuvre de celle-ci.

106. Le Comité a **salué** l'entrée en vigueur de la Convention sur l'harmonisation dans trois nouveaux pays (Maroc, République islamique d'Iran et Tadjikistan). Il a, en outre, **appuyé** la décision du Comité d'administration de la Convention d'étudier la possibilité d'élaborer de nouvelles annexes à la Convention portant sur les procédures de passage des frontières dans les ports maritimes ainsi que sur des indicateurs d'efficacité.

107. Le Comité a **encouragé** les Parties contractantes à continuer de réaliser des enquêtes systématiques sur la mise en œuvre des deux annexes les plus importantes de la Convention, à savoir les annexes 8 et 9, afin d'en faciliter le suivi.

108. Le Comité, ayant demandé des renseignements actualisés sur les instruments non encore entrés en vigueur, a été **informé** que la Convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous le couvert de lettres de voiture SMGS, signée à Genève le 9 février 2006, n'était pas encore entrée en vigueur.

## I. Transport des marchandises dangereuses

*Documents :* ST/SG/AC.10/C.3/90 et Add.1, ST/SG/AC.10/C.3/92  
ST/SG/AC.10/C.4/54, ST/SG/AC.10/C.4/56, ST/SG/AC.10/42 et  
Add.1 à 3, ECE/TRANS/WP.15/222 et Corr.1 et 2 et Add.1 et  
Add.1/Corr.1, ECE/TRANS/WP.15/224, ECE/TRANS/WP.15/226,  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134 et Add.1 et 2,  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/136 et Corr.1,  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/52, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/52 et  
Corr.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/54, ECE/ADN/27 et Corr.1 et Add.1  
et Add.1/Corr.1, ECE/ADN/29, ECE/ADN/31, ECE/TRANS/242 et  
ECE/TRANS/243.

109. Le Comité a **noté** que le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social s'était réuni du 23 juin au 2 juillet 2014 (voir le rapport publié sous la cote ST/SG/AC.10/C.3/90 et Add.1) et du 1<sup>er</sup> au 9 décembre 2014 (voir le rapport publié sous la cote ST/SG/AC.10/C.3/92). Le Sous-Comité d'experts du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques s'était réuni du 2 au 4 juillet 2014 (voir le rapport publié sous la cote ST/SG/AC.10/C.4/54) et du 10 au 12 décembre 2014 (voir le rapport publié sous la cote ST/SG/AC.10/C.4/56).

110. Le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques avait tenu sa septième session le 12 décembre 2014, afin d'examiner les travaux accomplis par les deux Sous-Comités durant l'exercice biennal 2013-2014 (voir le rapport publié sous la cote ST/SG/AC.10/42). Il avait adopté un certain nombre de recommandations (ST/SG/AC.10/42/Add.1 à 3) qui seraient prises en compte dans des publications dont le secrétariat assurerait l'élaboration en 2015 (19<sup>e</sup> édition révisée des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses – Règlement type; 6<sup>e</sup> édition révisée des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses – Manuel d'épreuves et de critères; 6<sup>e</sup> édition révisée du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques).

111. Le Comité a **noté** que l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) comptait toujours 48 Parties contractantes. 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 comptait 33. Le Comité a **exhorté** les Parties contractantes à l'ADR n'ayant pas encore adhéré au Protocole de 1993 portant modification des articles 1 a), 14 1) et 14 3) b) de l'Accord (Azerbaïdjan, Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Croatie, ex-République yougoslave de Macédoine, Islande, Kazakhstan, Malte, Maroc, Monténégro, Serbie, Tadjikistan, Tunisie, Turquie et Ukraine) à prendre les mesures nécessaires pour y adhérer, afin qu'il puisse entrer en vigueur.

112. Le Comité a aussi **noté** que la Belgique avait adhéré à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure (ADN) en juin 2014, ce qui portait le nombre de Parties contractantes à 18.

113. M. José Alberto Franco (Portugal), Président du WP.15, a **informé** le Comité des principales réalisations de ce groupe de travail en 2014. Le Comité a **noté** que les projets d'amendements aux annexes A et B de l'ADR adoptés en 2012, 2013 et mai 2014 et censés entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015 – tels que reproduits dans les documents ECE/TRANS/WP.15/222 et Corr.1 et 2 et ECE/TRANS/WP.15/222/Add.1 et Corr.1 – avaient été soumis au Secrétaire général par le Gouvernement portugais, puis

communiqués par le Secrétaire général aux Parties contractantes pour acceptation. Ils avaient été considérés comme acceptés le 1<sup>er</sup> octobre 2014 et étaient entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015. Le secrétariat avait en conséquence publié une nouvelle édition 2015 récapitulative de l'Accord, sous la cote ECE/TRANS/242 (vol. I et II).

114. De même, des projets d'amendements aux Règlements annexés à l'ADN adoptés en 2012, 2013 et janvier 2014, tels qu'ils figurent dans le document ECE/ADN/27, avaient été considérés comme acceptés le 1<sup>er</sup> octobre 2014 en vue de leur entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015. D'autres amendements adoptés en août 2014, reproduits dans les documents ECE/ADN/27/Corr.1 et ECE/ADN/27/Add.1 et Add.1/Corr.1, avaient aussi été communiqués pour acceptation et entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015. Le secrétariat allait donc publier une nouvelle édition 2015 récapitulative de l'Accord, sous la cote ECE/TRANS/243 (vol. I et II).

115. Le Comité a **noté** que d'autres projets d'amendements à l'ADR, au RID et à l'ADN, dont l'entrée en vigueur était prévue le 1<sup>er</sup> janvier 2017, avaient été adoptés par la Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses, par le Groupe de travail lui-même et par la Réunion commune d'experts du Règlement annexé à l'ADN.

116. Le Comité a **rappelé** que la Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses avait lancé un projet pilote de base de données sur la sécurité, dans le cadre de ses activités liées au signalement obligatoire des incidents lors du transport intérieur de marchandises dangereuses et à l'évaluation des risques. Il avait été convenu que le secrétariat pourrait héberger cette base et permettre aux États membres d'y accéder via le site Web de la CEE. Le Comité avait encouragé les Parties contractantes au RID, à l'ADR et à l'ADN à participer activement à ce projet afin que le secrétariat archive toutes les données pertinentes, qui étaient essentielles pour prendre des décisions relatives à l'élaboration de dispositions réglementaires fondées sur l'analyse et l'évaluation des risques (ECE/TRANS/240, par. 79). Une nouvelle version du module de base de données avait été affichée sur le site Web de la CEE, l'objectif étant de mener à bien le projet pilote à l'aide des données fournies par huit États membres volontaires. Le Comité a **noté** que, à sa session du printemps 2015, la Réunion commune examinerait divers modes de saisie des données dans la base et d'extraction des informations. Trois options avaient été présentées dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/52. En ce qui concerne le projet de base de données sur la sécurité en lien avec la déclaration obligatoire des événements survenant lors du transport intérieur de marchandises dangereuses ainsi qu'avec l'évaluation des risques, le Comité a **invité** ses États membres à étudier les options présentées dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/52 en matière de saisie et d'extraction de données avant la session du printemps 2015 de la réunion commune RID/ADR/ADN, afin que puisse être arrêtée une décision sur la marche à suivre; il a, en outre, **encouragé** les États n'ayant pas encore contribué de manière volontaire à le faire.

117. Le Comité, ayant demandé des renseignements actualisés sur les instruments non encore entrés en vigueur, a **été informé** que, en plus du Protocole de 1993 portant modification des articles 1 a), 14 1) et 14 3) b) de l'ADR (voir ci-dessus), la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD) n'était pas encore entrée en vigueur. Le Comité l'avait adoptée le 10 octobre 1989 et elle avait été ouverte à la signature le 1<sup>er</sup> février 1990.

## J. Transport de denrées périssables

*Documents :* ECE/TRANS/WP.11/224, ECE/TRANS/WP.11/226 et ECE/TRANS/WP.11/231.

118. Le Comité a **noté** que les propositions d'amendements à l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP), adoptées à la soixante-neuvième session du Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) en 2013, seraient, en l'absence d'objections, considérées comme acceptées le 31 mars 2015.

119. Le Comité a aussi **noté** qu'à sa soixante-dixième session, en 2014, le WP.11 avait adopté de nouvelles dispositions détaillées concernant les modalités d'essai pour les engins utilisés à la fois pour la réfrigération et le chauffage et était convenu d'interdire, après une période transitoire adéquate, l'utilisation d'engins isothermes à parois non rigides (caisses à rideaux latéraux) pour les transports relevant de l'ATP (ECE/TRANS/WP.11/231, annexe I).

120. Le Comité a **noté** que le WP.11 avait examiné ses procédures de prise de décisions et constitué un groupe de travail informel, sous la direction de la Belgique, chargé d'étudier la question en détail.

121. Le Comité a **noté** qu'il importait de garantir l'applicabilité de l'ATP au transport intermodal. Cet accord n'était pas encore applicable aux trajets comprenant une traversée maritime de plus de 150 kilomètres. En conséquence, une opération de transport de denrées périssables comprenant une traversée maritime tombait hors du champ de l'ATP pour un trajet de Rotterdam à Newcastle mais était régie par cet accord pour un trajet de Calais à Douvres.

122. Le Comité a, en outre, **noté** que l'ATP ne contenait aucune définition des « denrées périssables » et n'était pas applicable au transport de fruits et légumes frais.

123. Le Comité a **relevé** que le WP.11 avait examiné diverses possibilités afin d'étendre le champ d'application de l'ATP au transport de fruits et légumes frais, notamment l'ajout d'une annexe où seraient recommandées, et non prescrites, les conditions de température pour le transport de ces produits, ou la conclusion, conformément à l'article 7 de l'ATP, d'accords multilatéraux entre pays désireux d'étendre le champ d'application de l'ATP aux fruits et légumes frais.

124. Le Comité a aussi **constaté** que le Secrétaire exécutif de la CEE avait adressé aux ministres des affaires étrangères des Parties contractantes à l'ATP un courrier leur demandant d'indiquer le nom de l'autorité nationale habilitée à signer tout futur accord multilatéral conclu dans le cadre de l'ATP.

125. Le Comité a **pris note avec satisfaction** de l'adhésion de l'Arabie saoudite à l'ATP en janvier 2015, ce qui avait porté à 49 le nombre des Parties contractantes à cet accord.

126. Le Comité a **approuvé** l'adoption par le WP.11, à sa dernière session (2014), de son plan de travail pour 2014-2018 (ECE/TRANS/WP.11/231, annexe III), censé remplacer le projet de plan de travail reproduit dans le document ECE/TRANS/2014/26.

## K. Données et statistiques relatives aux transports

*Document :* Document informel n° 12.

127. Le Comité a **été informé** des activités menées dans le domaine des statistiques des transports et de l'état des programmes de recensement 2015 de la circulation sur les

routes E et du trafic sur les lignes ferroviaires E, conformément aux résolutions n<sup>os</sup> 261 et 262 adoptées à sa soixante-seizième session en 2014 (document informel n<sup>o</sup> 12).

### VIII. Questions découlant des activités de la Commission économique pour l'Europe (CEE), du Conseil économique et social et d'autres organes et conférences des Nations Unies (point 6 de l'ordre du jour)

128. Le secrétariat a **informé** le Comité des questions récemment soulevées, découlant des activités de la CEE, du Conseil économique et social et d'autres organes et conférences des Nations Unies, qui présentaient un intérêt pour le Comité.

### IX. Projet de rapport annuel sur les activités menées par les organes subsidiaires du Comité en 2014 (point 7 de l'ordre du jour)

*Documents :* ECE/TRANS/2015/18 et ECE/TRANS/2015/19.

129. Le Comité a **pris acte avec satisfaction** du rapport complet sur les activités entreprises en 2014 par ses organes subsidiaires pour assurer l'administration des 58 conventions, accords et autres instruments juridiques des Nations Unies ayant une incidence sur le cadre juridique international relatif au transport routier, ferroviaire, intérieur et intermodal, ainsi qu'au transport des marchandises dangereuses et à la construction des véhicules. Il a **estimé qu'il importait** d'intensifier l'appui technique apporté aux pays désireux d'adhérer à ces instruments et d'améliorer leur mise en œuvre et a **prié** le secrétariat d'étudier la possibilité de créer des mécanismes de collecte de fonds, tel qu'un fonds d'affectation spéciale, à cette fin.

130. Le Comité a **pris en considération** les difficultés qu'il pouvait s'attendre à rencontrer, au même titre que ses organes subsidiaires, en 2015 (voir ECE/TRANS/2015/19) et a **prié** le secrétariat d'étudier les moyens novateurs de renforcer l'appui apporté au Comité et à ses organes subsidiaires, ainsi qu'aux organes conventionnels chargés des instruments juridiques relevant de leur compétence, et de présenter ses conclusions dans un document officiel à la prochaine session du Comité.

### X. Questions soumises au Comité pour approbation et pour information : Approbation des rapports des organes subsidiaires du Comité (point 8 de l'ordre du jour)

*Documents :* ECE/TRANS/WP.1/147, ECE/TRANS/WP.5/56, ECE/TRANS/WP.6/167, ECE/TRANS/WP.11/231, ECE/TRANS/WP.15/224, ECE/TRANS/WP.15/226, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134 et Add.1 et 2, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/136 et Corr.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/52 et Corr.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/54, ECE/TRANS/WP.24/135, ECE/TRANS/WP.29/1108, ECE/TRANS/WP.29/1110, ECE/TRANS/WP.29/1112, ECE/TRANS/WP.30/272, ECE/TRANS/WP.30/274, ECE/TRANS/WP.30/276, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/117 et Corr.1 et 2, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/119, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/121 et

Corr.1, ECE/TRANS/WP.30/AC.3/20, ECE/TRANS/SC.1/S/394,  
ECE/TRANS/SC.2/222 et ECE/TRANS/SC.3/197.

131. Le Comité a **approuvé** dans leur ensemble les rapports et activités connexes de ses organes subsidiaires et a **prié** le secrétariat d'incorporer les références correspondantes dans le rapport complet du Comité en tenant compte des annotations respectives figurant dans l'ordre du jour annoté.

## **XI. Résultats des réunions du Bureau du Comité (point 9 de l'ordre du jour)**

*Document :* ECE/TRANS/2015/20.

132. Le Comité a **examiné** le document ECE/TRANS/2015/20, dans lequel sont présentés les résultats des réunions de son Bureau en 2014. Il a **abordé** les décisions du Bureau au titre des points correspondants dans son ordre du jour.

133. Le Comité a, en outre, **noté** qu'il n'adopterait, en premier lieu, qu'une liste des principales décisions prises à sa soixante-dix-septième session et qu'il diffuserait son rapport complet ultérieurement.

## **XII. Activités de la Commission et rapport du Comité des transports intérieurs au Comité exécutif de la CEE (point 10 de l'ordre du jour)**

134. Le Comité a été **informé** des préparatifs de la soixante-sixième session de la Commission économique pour l'Europe, qui se tiendrait à Genève du 14 au 16 avril 2015. Il a **fourni des indications** à son Président au sujet des principaux messages à inclure dans le rapport qu'il devait établir en consultation avec le secrétariat et soumettre au Comité exécutif de la CEE à l'une de ses prochaines sessions.

## **XIII. Liste des publications pour 2016-2017 (point 11 de l'ordre du jour)**

*Document :* ECE/TRANS/2015/21.

135. Le Comité a **approuvé** le projet de liste des publications pour la période biennale 2016-2017 et a prié le secrétariat de continuer à faire le nécessaire pour que des versions imprimées soient disponibles.

## **XIV. Calendrier des réunions en 2015 (point 12 de l'ordre du jour)**

*Document :* ECE/TRANS/2015/22.

136. Le Comité a **adopté** son calendrier des réunions pour 2015 et la période allant de janvier à mars 2016 (ECE/TRANS/2015/22) en y apportant quelques modifications (le calendrier doit être publié sous la cote ECE/TRANS/2015/22/Rev.1).

**XV. Évolution des transports dans l'Union européenne  
(point 13 de l'ordre du jour)**

*Document :* ECE/TRANS/2015/23.

137. Le Comité a été **informé** par un représentant de la Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne des principales mesures législatives et initiatives de politique générale concernant les transports qu'a prises l'Union européenne en 2014.

**XVI. Faits nouveaux relatifs aux travaux du Forum  
international des transports (point 14 de l'ordre du jour)**

138. Le Comité a été **informé** par un représentant du Forum international des transports des dernières évolutions des activités du Forum.

**XVII. Activités d'autres organisations intéressant le Comité  
(point 15 de l'ordre du jour)**

139. Le Comité a été **informé** par les représentants d'autres organisations des activités récentes de celles-ci intéressant le Comité.

**XVIII. Questions diverses. Dates de la prochaine session  
(point 16 de l'ordre du jour)**

140. Le Comité a **noté** que sa soixante-dix-huitième session devait en principe se tenir à Genève du 23 au 25 février 2016.

**XIX. Adoption de la liste des principales décisions prises  
par le Comité à sa soixante-dix-septième session  
(point 17 de l'ordre du jour)**

141. Le Comité a **adopté** la liste des principales décisions prises à sa soixante-dix-septième session (document informel CTI (2014) n° 14).

## Annexe

### **Débat de politique générale sur le thème « Repenser les transports urbains et la mobilité durables pour relever les défis d'une nouvelle ère » (24 février 2015)**

#### **Conclusions du Président**

##### **I. Introduction**

1. La session a été ouverte par M. Nicolas Meilhan, consultant principal pour les pratiques dans les domaines de l'énergie et des transports, Frost & Sullivan (France), qui a prononcé un discours de politique générale. Elle a été suivie de deux réunions-débats au cours desquelles les orateurs de haut niveau suivants ont fait des exposés : M. Nikolay Asaul, Ministre délégué aux transports (Fédération de Russie), M. Janos Monigl, ingénieur en chef pour la planification des systèmes de transport, FŐMTERV (Hongrie), M. Vojko Obersnel, maire de la ville de Rijeka (Croatie), M. Jos Arts, Direction du trafic et de la gestion de l'eau, Rijkswaterstaat (Pays-Bas), M. Yuri Ilyin, maire adjoint de la ville d'Almaty (Kazakhstan), M. Gregory Dimitriadis, Président du Conseil d'administration et PDG, Organisation des transports urbains d'Athènes (Grèce) et M. Blaise Hochstrasser, Directeur général à la Direction générale des transports de l'État de Genève (Suisse). Ces exposés ont été suivis des interventions de M<sup>me</sup> Isabelle Dorliat-Pouzet, Sous-Préfète, Sous-préfecture de Saint-Julien-en-Genevois (France) et M. Robert Stein, ingénieur et PDG, CargoCap GmbH (Allemagne).

2. Le débat de politique générale a été ouvert par des déclarations prononcées par M. Christian Friis-Bach, Secrétaire exécutif de la CEE, M. Matthias Rinderknecht, Président honoraire et modérateur du débat, Président de la Division des affaires internationales du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), Office fédéral suisse des transports, et M<sup>me</sup> Eva Molnar, Directrice de la Division des transports de la CEE. M. Rinderknecht a assuré la modération du débat. Y ont pris part plus de 170 participants issus de 44 pays, dont 13 ne faisaient pas partie de la région de la CEE, la Commission européenne et 36 organisations internationales et non gouvernementales.

3. L'année 2015 constituait une étape importante car elle devait marquer la conclusion des dernières négociations visant à instaurer le nouveau cadre du développement durable pour l'après-2015, sous la forme d'objectifs de développement durable. Si l'importance des transports et de la mobilité pour ce qui est de hâter l'avènement d'un développement durable est indéniable, il n'en demeure pas moins que l'inclusion de priorités en matière de transport dans le cadre des objectifs de développement durable était tributaire des résultats des négociations susmentionnées.

4. Les transports jouent un rôle primordial pour le développement socioéconomique; ils sont le moteur de la croissance durable en ce qu'ils ouvrent l'accès aux marchés et aux chaînes d'approvisionnement. À ce titre, ils sont autant un facteur de viabilité sociale, économique et écologique qu'une des conditions préalables à celle-ci. Néanmoins, pour que les transports puissent jouer pleinement leur rôle et contribuer à atténuer la pauvreté, les acteurs concernés doivent faire preuve d'une intense volonté politique afin de dissocier la croissance économique de certaines de ses répercussions comme la pollution atmosphérique et les accidents de la circulation. En rendant les déplacements plus sûrs, plus propres et plus efficaces, le secteur des transports peut relever ces défis tout en favorisant la transition vers des sociétés et des villes sobres en carbone. En retenant pour le débat de politique générale le thème de cette année (« Repenser les transports urbains et la mobilité

durables pour relever les défis d'une nouvelle ère »), il s'agissait donc de rappeler que la place des transports dans le programme de développement durable pour l'après-2015 est d'une importance capitale.

5. Les transports et la mobilité durables se trouvent au cœur des travaux du Comité des transports intérieurs, qui est un organisme intergouvernemental unique spécialisé dans les transports intérieurs (transport par route, par chemin de fer, par voie navigable, intermodal, transport des marchandises dangereuses, règlements concernant les véhicules, facilitation du franchissement des frontières) et joue donc un rôle central par rapport aux instruments et accords relatifs aux transports.

## II. Principales observations

6. Les participants au débat de politique générale sont convenus qu'à l'échelle mondiale, les villes des pays en développement connaissent une croissance rapide et que l'accroissement de la demande qui en découle au niveau du transport de marchandises et de personnes s'accompagne presque toujours d'une augmentation du nombre des véhicules en circulation. Ce large constat, qui comporte quelques variantes, concerne les économies développées et en développement. En l'absence de politiques de transport innovantes, l'utilisation de la voiture individuelle va continuer d'augmenter, entraînant davantage de problèmes d'encombrement, de pollution et de sécurité et d'incidences sur le climat. Pour répondre à ces problèmes, de nombreux pays mettent en place des instruments économiques ayant pour but d'inciter à ne pas utiliser de véhicules privés, par exemple les péages urbains, ou de stimuler la demande de produits intégrant les nouvelles technologies au moyen de mesures incitatives telles que l'exonération de taxes ou l'octroi de subventions à l'achat de véhicules dont le taux d'émissions est faible ou nul

7. On trouvera ci-après certaines des conclusions générales formulées à l'issue des débats. La situation est particulièrement alarmante dans la plupart des cas où l'augmentation rapide du parc automobile est souvent associée à une croissance rapide des villes, ce qui entraîne de graves problèmes de pollution, lesquels ont une forte incidence sanitaire et écologique, comme à Almaty, où les transports motorisés sont responsables de plus de 80 % de la pollution.

8. On peut notamment remédier à ce type de problèmes en diversifiant les sources d'énergie des transports et en stimulant le marché des véhicules électriques au moyen de politiques d'infrastructure et d'incitation. À Rotterdam, l'une des villes à la pointe du transport électrique, l'administration hollandaise favorise la circulation par véhicules électriques au moyen d'incitations fiscales à l'acquisition de véhicules électriques ou hybrides; elle a également installé des bornes de chargement publiques dans l'ensemble des rues et parkings de la ville, dans le cadre d'un réseau national de bornes de chargement.

9. D'un autre côté, l'adoption des voitures électriques, si elle permettrait effectivement de réduire les émissions de carbone, ne résoudrait pas le problème de l'espace limité réservé au stationnement des véhicules particuliers. Pour y remédier, des solutions de rechange permettant d'assurer le déplacement des personnes et des marchandises dans les zones urbaines sont constamment mises au point. Certaines solutions existantes sont en pleine évolution C'est notamment le cas du partage de véhicules (voitures, scooters et vélos) et du covoiturage, dont l'aspect pratique augmente rapidement grâce aux nouvelles technologies informatiques et aux réseaux sociaux.

10. Le problème de la pénurie de places disponibles peut également être réglé grâce au développement des transports publics. Dans la zone du grand Genève, où l'espace fait grandement défaut et où les déplacements transfrontaliers sont essentiels pour la vie économique, un principe de multimodalité, voire même de « multimodalité dynamique », est à l'œuvre; ainsi, le mode de déplacement peut changer chaque jour en fonction de la destination des voyageurs et de ce qu'ils transportent. Il en résulte des systèmes de transport urbain plus intelligents qui permettent de passer aisément d'un mode à un autre pour atteindre sa destination. Une autre bonne pratique a été mise en avant à Budapest, où l'Association pour le transit urbain et périphérique de la ville coordonne et assure la gestion de tous les modes de transport urbain et périphérique comme s'il s'agissait d'un unique ensemble, dans des domaines tels que la rénovation des véhicules ou la mise au point d'un système unique de paiement électronique, pour la totalité des transports publics.

11. De même, le cas de la ville d'Athènes a révélé qu'il importait, pour inverser la tendance, d'adopter des politiques structurées par la demande. L'administration de la ville a repensé le tracé du réseau d'autobus afin de promouvoir l'intermodalité, mis en œuvre une nouvelle politique incitative à l'égard des voyageurs en ce qui concerne les produits, et rebaptisé l'autorité chargée des transports « Transports pour Athènes – Une ville, un réseau ». D'autres mesures, telles que le recours aux technologies intelligentes et aux innovations, ont également contribué à améliorer l'image des transports de la ville et les résultats financiers de l'autorité compétente.

12. L'innovation ne s'arrête pas au secteur privé; il appartient aussi aux gouvernements de prendre les mesures qui s'imposent afin d'encourager, d'accélérer et de favoriser les changements bénéfiques, tout en luttant contre les tendances indésirables. Il peut, notamment, s'agir de la formulation et de la mise en œuvre de politiques ou encore de l'adaptation ou de la réforme des institutions. Il est indéniable que des réformes et restructurations s'imposent, notamment dans le domaine de la gestion des routes et des chemins de fer, et plus généralement dans tous les secteurs des transports. Il s'agit toutefois d'entreprises risquées dont l'incidence sur les performances du secteur à l'échelon national et, en fin de compte, sur l'économie et la société dans leur ensemble, est élevée. Il convient donc de concevoir les innovations de manière éclairée et systématique. Pour trouver des solutions efficaces, l'importance de la dimension institutionnelle a été mise en évidence à Moscou, où un organisme spécial, la Direction du réseau des transports moscovites, a été créé afin de coordonner et de mettre en œuvre à l'échelle fédérale, régionale et locale les politiques et les mesures relatives aux transports. La traversée de territoires régis par des juridictions différentes constitue une difficulté de premier plan, qui vient rappeler que les limites entre ce qui relève du local, du national et de l'international sont très relatives et que la distinction entre point d'origine et point d'arrivée est bien souvent artificielle.

13. En tenant compte de cette dimension dans le cadre de son réseau de transports urbains, la ville portuaire historique de Rijeka a montré l'efficacité des mesures prises pour améliorer les liaisons routières et ferroviaires avec l'arrière-pays croate et le reste de l'Europe centrale, sans pour autant porter atteinte aux déplacements intra-urbains ou limiter le rôle que pouvait jouer un plan de développement bien pensé en matière de transports pour redynamiser l'économie.

### III. Conclusion

14. Pour conclure, le débat de politique générale a permis de souligner les points suivants :

- Assurer un transport et des déplacements fluides nécessite une intégration entre les échelons urbain-périphérique-régional-national et international;

- Il conviendra, à l'avenir, de prêter une attention nettement plus importante à la coexistence avec les transports non motorisés, qui permettent aux piétons et aux cyclistes de bénéficier des infrastructures et de l'aménagement du territoire en toute sécurité, tout en contribuant activement à préserver leur santé ainsi qu'un environnement viable;
- Les transports publics restent à l'avant-garde de la transition vers des transports durables; il faudra donc qu'ils fassent l'objet d'investissements massifs, consacrés tout autant à l'offre qu'à l'évolution des perceptions et des comportements des voyageurs;
- Parmi les difficultés particulières rencontrées, on peut citer les cas des villes portuaires, des déplacements transfrontaliers et de la logistique urbaine;
- Les ministères des transports ont un rôle important à jouer pour garantir une cohérence nationale et assurer la viabilité des transports et de la mobilité urbains;
- Les nouvelles technologies sont sources de difficultés mais aussi porteuses d'occasions uniques.

15. Pour que, dans les années à venir, la transformation des systèmes de transport visant à résoudre les difficultés liées au transport de personnes et de marchandises soit réussie, il faut mettre l'accent sur l'apprentissage mutuel et veiller à ce que les connaissances ainsi glanées soient adaptées aux situations locales particulières. Il convient, pour ce faire, d'échanger et de diffuser les bonnes pratiques.

16. Les solutions ne peuvent pas s'appuyer exclusivement sur la technologie; bien souvent, elles sont structurées par la dimension politique ou inscrites dans le cadre d'une redistribution des compétences. Les gouvernements, s'ils veulent être à même de devancer les événements, doivent constamment analyser les tendances ayant cours et décider des moyens les plus adaptés pour encourager, accélérer et favoriser les changements les plus importants au niveau approprié. Il peut s'agir d'entreprises de grande envergure, parfois même risquées, qui auront une incidence énorme sur la compétitivité économique des pays; c'est pourquoi elles doivent être mises au point avec professionnalisme. Les efforts déployés à ce titre peuvent bénéficier d'un échange de renseignements sur l'expérience acquise par les différents pays et le secrétariat de la CEE peut jouer un rôle de taille à cet égard.

17. Le débat de politique générale a mis en évidence le rôle que le Comité des transports intérieurs peut jouer en tant que plateforme internationale, en fournissant un appui aux décideurs, en diffusant les meilleures pratiques et en menant des activités de renforcement des capacités et d'analyse. En conséquence, le Comité des transports intérieurs a décidé d'examiner régulièrement les évolutions de la mobilité et du transport urbains en termes de viabilité et, en particulier, les liens établis entre les réseaux et services de transport urbains, régionaux, nationaux et internationaux. Dans ce cadre, il a demandé au secrétariat de suivre cette question.