



Conseil économique et social

Distr. générale
5 août 2014
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Soixante-seizième session
Genève, 25-27 février 2014

Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa soixante-seizième 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. «L'innovation au service de la viabilité des transports intérieurs et des modes de déplacement» (point 2 de l'ordre du jour)	10	5
V. Questions stratégiques de nature horizontale (point 3 de l'ordre du jour)	11–37	5
A. Travaux analytiques de la CEE dans le domaine des transports: bilan de l'année 2013	11–14	5
B. Changements climatiques et transports	15–24	6
1. Suite donnée par le Comité à la Conférence Rio+20	15	6
2. Atténuation des effets nocifs des transports intérieurs pour l'environnement	16–19	6
3. Effets des changements climatiques sur les réseaux de transport internationaux et mesures d'adaptation nécessaires	20–24	7
C. Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement et aspects environnementaux des transports	25	8
D. Systèmes de transport intelligents	26–28	8
E. Assistance aux pays à économie en transition	29–31	9
F. Travaux préparatoires de l'examen décennal complet du Programme d'action d'Almaty	32–33	9

GE.14-10243 (F) 251114 271114



* 1 4 1 0 2 4 3 *

Merci de recycler



	G. Sûreté des transports intérieurs	34	10
	H. État des adhésions aux conventions et accords internationaux de la CEE sur les transports	35–37	10
VI.	Questions stratégiques de nature sectorielle (point 4 de l'ordre du jour).....	38–86	11
	A. Activités se rapportant aux projets	38–39	11
	1. Projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER).....	38	11
	2. Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie	39	11
	B. Harmonisation des règlements concernant les véhicules.....	40–47	12
	C. Sécurité routière.....	48–51	13
	D. Transport routier.....	52–54	14
	E. Transport ferroviaire.....	55–57	14
	F. Transport intermodal et logistique.....	58–61	15
	G. Transport par voie navigable	62–65	16
	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)	66–69	17
	I. Transport des marchandises dangereuses	70–80	18
	J. Transport de denrées périssables	81–86	20
VII.	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 5 de l'ordre du jour).....	87	20
VIII.	Projet de rapport annuel sur les activités menées par les organes subsidiaires du Comité en 2013 (point 6 de l'ordre du jour).....	88	21
IX.	Questions soumises au Comité pour approbation et pour information (point 7 de l'ordre du jour).....	89–93	21
	A. Approbation des rapports des organes subsidiaires du Comité.....	89	21
	B. Préparation des recensements 2015 de la circulation sur les routes E et du trafic sur les lignes ferroviaires E	90–93	22
X.	Résultats des réunions du Bureau du Comité (point 8 de l'ordre du jour)	94–96	22
XI.	Rapport du Comité au Comité exécutif de la CEE (point 9 de l'ordre du jour).....	97	23
XII.	Approbation de l'évaluation biennale des travaux du Comité pour 2012-2013 (point 10 de l'ordre du jour)	98	23
XIII.	Programme de travail et évaluation biennale pour 2014-2015 et cadre stratégique pour 2016-2017 (point 11 de l'ordre du jour).....	99–104	23
XIV.	Projet de plan de travail pour 2014-2018 (point 12 de l'ordre du jour)	105	24
XV.	Élection du Bureau en prévision des sessions du Comité de 2015 et 2016 (point 13 de l'ordre du jour)	106	24

XVI.	Composition du Bureau du Comité en 2015 et 2016 (point 14 de l'ordre du jour).....	107–108	24
XVII.	Liste des publications pour 2016-2017 (point 15 de l'ordre du jour).....	109	25
XVIII.	Calendrier des réunions en 2014 (point 16 de l'ordre du jour)	110	25
XIX.	Évolution des transports dans l'Union européenne (point 17 de l'ordre du jour).....	111	25
XX.	Faits nouveaux relatifs aux travaux du Forum international des transports (point 18 de l'ordre du jour).....	112	25
XXI.	Activités d'autres organisations intéressant le Comité (point 19 de l'ordre du jour).....	113	25
XXII.	Réunion des présidents des organes subsidiaires du Comité consacrée à la participation de parties contractantes non membres de la CEE aux travaux des organes subsidiaires du Comité et aux moyens de renforcer la coopération (séance à participation restreinte d'une heure et demie réservée aux représentants des gouvernements) (point 20 de l'ordre du jour).....	114–115	26
XXIII.	Questions diverses. Dates de la prochaine session (point 21 de l'ordre du jour).....	116	26
XXIV.	Adoption de la liste des principales décisions prises par le Comité à sa soixante-seizième session (point 22 de l'ordre du jour).....	117	26
Annexes			
I.	«L'innovation au service de la viabilité des transports intérieurs et des modes de déplacement» – Débat de politique générale (25 février 2014)		27
II.	Projet de résolution sur le recensement de la circulation motorisée sur les routes E et inventaire des normes et paramètres des grandes routes de trafic international en 2015 en Europe («Recensement 2015 de la circulation sur les routes E»).....		30
III.	Projet de résolution sur le recensement du trafic sur les lignes ferroviaires E en 2015 en Europe («Recensement 2015 du trafic sur les lignes ferroviaires E»).....		31
IV.	Modification du plan de travail pour la période 2014-2018.....		32

I. Présidence

1. Le Comité des transports intérieurs (CTI) a tenu sa soixante-seizième session du 25 au 27 février 2014 sous la présidence de M. Jerzy Kleniewski (Pologne).

II. Participation

2. Des représentants des pays suivants ont participé à la session: Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Espagne, Estonie, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Italie, Kazakhstan, Lettonie, Malte, Monaco, Ouzbékistan, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Slovénie, Suède, Suisse, Tadjikistan, Turkménistan, Turquie et Ukraine.
3. Des représentants des pays suivants étaient également présents en vertu de l'article 11 du mandat de la CEE: Iran (République islamique d'), Jordanie, Mongolie et Pakistan.
4. L'Union européenne (UE) était représentée.
5. Des représentants des organismes des Nations Unies et des institutions spécialisées suivants ont participé à la session: Organisation internationale du Travail (OIT) et Union internationale des télécommunications (UIT). Les projets d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER) étaient également représentés.
6. Des représentants des organisations intergouvernementales suivantes ont pris part à la session: Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO), Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), Commission du Danube, Commission économique eurasienne, Initiative de l'Europe centrale, Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), Forum international des transports (FIT) et Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD).
7. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées: Association intermodale européenne (EIA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Centre international des politiques en matière d'alcool (ICAP), Comité international des transports ferroviaires (CIT), Fédération internationale de l'automobile (FIA), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), Fédération internationale des ouvriers du transport (FIOT), Fédération routière internationale (FRI), Union internationale des transports routiers (IRU) et Union internationale des chemins de fer (UIC).
8. Des représentants des organismes suivants ont assisté à la réunion à l'invitation du secrétariat: Association of Macedonian Enterprises for Road International Transport (AMERIT), Confédération pour l'habitation, l'urbanisme, l'aménagement du Territoire et l'environnement (COFHUAT), Direction générale des transports – République et Canton de Genève, Université de technologie d'Eindhoven, École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Chambre du commerce extérieur de Bosnie-Herzégovine, Freight Forwarders Association «Ukrzovnishtrans», Google, Inc., Hellenic Chambers Transport Associations, HUNGRAIL Hungarian Rail Association, International Association «Coordinating Council on Transsiberian Transport» (CCTT), International East West Transport Corridor Association (EWTCA), Intelligent Transport Systems (ITS) Ireland et Bureau suédois d'enquête sur les accidents.

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

Documents: ECE/TRANS/239 et Add.1.

9. Le Comité **a adopté** l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/239 et Add.1).

IV. «L'innovation au service de la viabilité des transports intérieurs et des modes de déplacement» (point 2 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/2014/1.

10. Le Comité **a approuvé** les résultats du débat de politique générale sur le thème de «l'innovation pour des transports intérieurs et des modes de déplacement durables», **a accepté** qu'un rapport succinct, sous la forme de conclusions du Président, figure en annexe au rapport complet de la session du Comité et **a demandé** à ses organes subsidiaires de tenir compte des résultats de ladite session (annexe I).

V. Questions stratégiques de nature horizontale (point 3 de l'ordre du jour)

A. Travaux analytiques de la CEE dans le domaine des transports: bilan de l'année 2013

Documents: ECE/TRANS/2014/2, document informel n° 1 (publication de la CEE), ECE/TRANS/WP.5/54.

11. 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 pour 2013. 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. Le Comité **a aussi pris note** de l'importance de la publication sur la viabilité des transports et des modes de déplacement urbains dans la région de la CEE (ECE/TRANS/2014/2 et document informel n° 1). Le Comité **s'est félicité** des résultats de l'étude sur la viabilité des transports et des modes de déplacement urbains; **a remercié** le secrétariat pour son analyse et **a appelé instamment** le secrétariat à achever et imprimer le rapport final dès que possible. Le Comité **a encouragé** les gouvernements et les municipalités à appuyer la poursuite des travaux de recherche de la CEE sur les transports et la mobilité en zone urbaine et **a suggéré** d'inscrire cette question à l'ordre du jour du WP.5.

12. Le thème pour 2014, tel qu'il avait été approuvé à la session de septembre du WP.5, serait le financement des infrastructures de transport et des innovations au titre du suivi de la session de 2013 du Comité des transports intérieurs et de l'atelier commun WP.5, EATL, TEM et TER tenu en septembre 2013¹ (ECE/TRANS/WP.5/54). Le Comité **a pris note** des résultats de l'atelier sur le financement des infrastructures de transport, au cours duquel des représentants de plusieurs États (Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Chypre, Fédération de Russie, Kirghizistan, Lituanie, Ouzbékistan, Pologne, Roumanie, Serbie, Turquie et

¹ Projets relatifs aux liaisons de transport Europe-Asie (EATL) à l'autoroute transeuropéenne (TEM) et au chemin de fer transeuropéen (TER).

Ukraine) et du secrétariat de l'Organisation de coopération économique avaient présenté leurs projets d'investissement prioritaires, décrit leurs méthodes de financement et évoqué les difficultés rencontrées pour trouver des fonds.

13. Le Comité **a pris note** des résultats de l'atelier tenu sur les ports et leurs liaisons avec les arrière-pays, dans le cadre duquel le projet d'axe de transport pour le Sud-Est (SETA) avait été présenté par des représentants de l'administration régionale du Burgenland (Autriche), des ports de Rijeka (Croatie), Koper (Slovénie) et Monfalcone (Italie), de la compagnie ferroviaire austro-hongroise Raaberbahn (GySEV) et de l'Initiative de l'Europe centrale. Le projet relatif à l'amélioration de l'accessibilité aux frontières en vue de l'intégration de l'Europe du Sud-Est (Accessibility Improved at Border Crossings for the Integration of South-East Europe – ACROSSEE) a été cité à titre d'exemple d'amélioration des liaisons entre les ports et leur arrière-pays.

14. Le Comité **a exprimé son appui** aux travaux menés par le WP.5 en tant que groupe d'analyse et cercle de réflexion de la Division, **a remercié** le secrétariat pour ses efforts, **a approuvé** la demande du WP.5 de faire passer de deux à trois jours la durée de sa session annuelle et à **émis un avis** sur les orientations futures des travaux d'analyse dans le domaine des transports.

B. Changements climatiques et transports

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

Document: ECE/TRANS/2014/3.

15. Le Comité **a pris note** des activités de suivi de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable qui s'est tenue à Rio de Janeiro (Brésil) du 13 au 22 juin 2012, également connue sous le nom de «Conférence Rio+20», ainsi que d'autres activités menées au titre du rôle central et essentiel des transports dans le développement durable. Les négociations en cours à l'échelon mondial sur la définition d'un cadre pour l'après-2015, qui devrait se traduire par des objectifs de développement durable, étaient particulièrement importantes. Le Comité **a été informé** des principaux faits nouveaux et des principales étapes en ce qui concerne la définition de ce cadre et il lui **a été présenté** une analyse de l'importance des transports durables dans ce cadre. Le Comité **a exprimé son soutien** pour que la question des transports durables écologiquement rationnels, d'un coût abordable et sûrs soit dûment examinée lors des négociations à venir à New York sur les objectifs de développement durable.

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

Documents: ECE/TRANS/2014/4, document informel n° 2, ECE/TRANS/2014/5.

16. Le Comité **a pris note** de l'étude menée par la CEE sur les émissions de polluants atmosphériques des moteurs diesel et les mesures qui pourraient contribuer à leur réduction (ECE/TRANS/2014/4, document informel n° 2). Le Comité **a remercié** le secrétariat pour cette analyse qui présentait un aperçu équilibré des débats en cours sur les effets nocifs des moteurs et émissions diesel sur la santé et l'environnement en fournissant des informations sur les émissions diesel provenant des différents secteurs économiques et **a formulé des recommandations** sur la façon de continuer à diffuser de telles informations et d'atteindre cet objectif. Le Comité **a noté** qu'au niveau de la CEE de nombreuses politiques concernant les divers modes de transport avaient été élaborées et appliquées avec succès pour atténuer la pollution provenant des moteurs diesel, avec par exemple l'introduction de la norme Euro VI et de carburants de remplacement, et les mesures incitatives de réduction des coûts liés à la possession et à l'utilisation de véhicules écocompatibles. Le Comité **a décidé**

d'accorder aux États membres un délai de trois semaines pour formuler des observations et des suggestions sur la version initiale de l'étude.

17. Le Comité **a accueilli avec satisfaction** la réalisation du projet mondial relatif aux futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS), financé à l'aide du Compte de l'ONU pour le développement et mis en œuvre conjointement avec toutes les autres commissions régionales de l'ONU (ECE/TRANS/2014/5). Ce projet avait pour but de mettre au point un instrument de surveillance et d'évaluation des émissions de CO₂ dans le secteur des transports intérieurs, comprenant un outil de conversion pour le choix des politiques à mettre en œuvre dans le domaine des transports en vue de faciliter l'atténuation des effets des changements climatiques, de mener des projets pilotes concernant l'utilisation du modèle et de créer les capacités nécessaires à son utilisation à l'échelon national

18. Le Comité a notamment **été informé** des résultats obtenus dans le cadre du projet, et plus particulièrement de l'application du modèle ForFITS dans les pays pilotes (Chili, Éthiopie, Monténégro, Thaïlande et Tunisie), des documents de référence disponibles, tels que le guide d'utilisation sur le Web, ainsi que des ateliers de renforcement des capacités et des activités de formation destinés aux décideurs et aux spécialistes.

19. Le Comité **a réfléchi** à l'usage futur du modèle ForFITS et au rôle des membres du Comité et de la CEE en ce qui concerne la promotion de cet outil. En outre, compte tenu des résultats de ce projet mondial, de son actualité et de sa pertinence pour le développement durable, le Comité, **a estimé** qu'il fallait le présenter à l'Assemblée générale et **a demandé** qu'un gouvernement se porte volontaire pour jouer le rôle de chef de file et parrainer un rapport à cet égard.

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

Documents: ECE/TRANS/2014/6 (publication de la CEE), document informel n° 3.

20. Le Comité **a accueilli avec satisfaction les résultats** des travaux menés par le Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux et la publication de son rapport final report (ECE/TRANS/2014/6). Il **a noté** que le Groupe d'experts avait achevé ses travaux en 2013 et avait soumis un rapport complet sur ses activités. Celui-ci comprenait des recommandations générales visant à renforcer la viabilité à long terme des infrastructures de transport, l'accent étant mis sur les liaisons internationales. Il exposait en outre diverses politiques nationales qui pouvaient servir de références en ce qui concerne la résistance des réseaux de transport aux effets des changements climatiques. Le Comité **a entériné** les principales recommandations de ce rapport selon lesquelles les stratégies efficaces d'adaptation aux changements climatiques devaient être fondées sur une parfaite connaissance des vulnérabilités du secteur des transports face aux changements climatiques, et sur une cartographie systématique de ces vulnérabilités, ainsi que sur une capacité d'adaptation à ces changements.

21. Le Comité **a aussi été informé** qu'après avoir été créé avec l'approbation du Comité exécutif, en mai 2011, le Groupe d'experts s'était réuni en septembre et novembre 2011, en avril, octobre et décembre 2012, et en mars 2013, date à laquelle il avait été considéré que ses objectifs avaient été atteints. Ont participé aux réunions du Groupe des représentants de 22 gouvernements, d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales, telles que l'Union européenne, l'Organisation météorologique mondiale, la Communauté économique eurasiennne, l'Union internationale des chemins de fer, la Fédération routière internationale et l'Union internationale des transports routiers, et d'universités.

22. Le Comité **a noté** que le rapport final du Groupe serait diffusé en tant que publication de la CEE pour appeler l'attention sur l'importance de l'adaptation aux changements climatiques et a, à cet effet, **invité instamment** le secrétariat à achever l'impression de ce rapport dès que possible. Ce rapport présente un ensemble de mesures d'adaptation pouvant servir de références.

23. Le Comité **a invité** la CEE à renforcer sa coopération tout particulièrement avec la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et le Cadre mondial pour les services climatologiques (CMSC) de l'Organisation météorologique mondiale.

24. Le Comité **a demandé** au WP.5 d'examiner la question de l'élargissement du mandat du Groupe d'experts ainsi que celle des orientations à donner aux futurs travaux et de revoir les dispositions du mandat du Groupe et de rendre compte à ce sujet à la prochaine session du Comité, pour approbation (document informel n° 3).

C. Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement et aspects environnementaux des transports

Document: ECE/AC.21/SC/2013/6.

25. Le Comité **a été informé** des résultats de la onzième session du Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), tenue les 27 et 28 novembre 2013 et **s'est félicité** de l'organisation de la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, accueillie par le Gouvernement français (14-16 avril 2014, Paris). Le Comité **a aussi été informé** du projet de document final de cette réunion, à savoir la «Déclaration de Paris», qui établira l'orientation du Programme jusqu'en 2020, y compris les objectifs prioritaires, indiquera les voies à suivre dans ce contexte, confirmera le cadre institutionnel du PPE-TSE et exposera les modes de répartition des responsabilités et les moyens d'appui financier et matériel au Programme. Le Comité **a fait part** de ses attentes en ce qui concerne les résultats de la Réunion et les activités futures dans le cadre du Programme.

D. Systèmes de transport intelligents

Document: ECE/TRANS/2014/7.

26. Le Comité **a été informé** de l'état de la mise en œuvre de la Feuille de route pour les systèmes de transport intelligents qui a été établie à sa soixante-quatorzième session (ECE/TRANS/2014/7). Le Comité **a noté** que le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) avait continué d'établir des prescriptions fonctionnelles s'appliquant aux systèmes intelligents pour véhicules et de les incorporer dans les Règlements annexés à l'Accord de 1958 et dans les Règlements techniques mondiaux élaborés dans le cadre de l'Accord de 1998. Le Forum mondial et le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) avaient examiné ensemble diverses propositions relatives à la concordance entre les dispositions des Conventions de Vienne de 1968 et les dispositions des Règlements concernant les véhicules adoptées dans le cadre des Accords de 1958 et de 1998, telles que celles qui portaient sur l'uniformisation des prescriptions concernant l'éclairage et les systèmes actifs d'aide à la conduite. Les préoccupations quant aux incohérences juridiques qui pourraient découler de la disposition de la Convention sur la circulation routière selon laquelle tout conducteur devait rester maître de son véhicule devraient être prises en compte dans les propositions de modification des diverses conventions sur la circulation routière sur la base des résultats des débats sur les questions de responsabilité au sein du WP.1. Les progrès techniques se sont traduits par une automatisation croissante des véhicules routiers et pourraient déboucher sur

des véhicules autonomes. Le Forum mondial avait commencé à se pencher sur la question des véhicules automatisés dans le cadre des Accords de 1958 et 1998 sur la construction des véhicules. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15), pour sa part, s'efforçait d'accroître la rapidité et l'efficacité des interventions d'urgence concernant les marchandises dangereuses en cours de transport.

27. Le Comité **a aussi été informé** de la table ronde, organisée en juin 2013 conjointement avec l'Union internationale des télécommunications (UIT) sur le thème des systèmes de transport intelligents sur les marchés émergents («Intelligent transport systems in emerging markets – drivers for safe and sustainable growth»), au cours de laquelle il avait été particulièrement question du manque d'attention au volant. Le Comité **s'est félicité** de la participation prévue de la CEE au colloque sur «La voiture branchée de demain» que l'UIT organisait lors du Salon de l'auto de Genève. Le Comité **a aussi été informé** de la prochaine table ronde annuelle phare sur la sécurité routière, qui sera organisée conjointement avec la Belgique en 2014 et qui sera consacrée à l'amélioration de la sécurité grâce aux systèmes de transports intelligents.

28. Le Comité **a fait part de son appui** aux initiatives de sensibilisation et de transfert de connaissances, s'agissant notamment des aménagements institutionnels et fondamentaux dont les décideurs avaient besoin pour mieux promouvoir l'élaboration et la mise en œuvre de systèmes de transport intelligents et de mesures destinées à améliorer les déplacements dans le monde.

E. Assistance aux pays à économie en transition

Documents: ECE/TRANS/2014/8, ECE/TRANS/2014/9.

29. 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 des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique.

30. Le Comité **s'est félicité** des progrès réalisés dans la mise en œuvre du projet relatif à l'échange électronique de documents entre services douaniers, financé à l'aide du Compte de l'ONU pour le développement (ECE/TRANS/2014/8).

31. Le Comité **s'est félicité** des informations que l'expert du Programme EuroMed, financé par l'UE, de transport routier, ferroviaire et urbain (EuroMed RRU) avait communiquées sur les résultats de l'étroite coopération entre EuroMed RRU, la Division des transports de la CEE et l'IRU pour ce qui est de fournir une assistance technique aux pays partenaires d'EuroMed et de les encourager à adhérer aux principaux accords et conventions de l'ONU administrés par le Comité des transports intérieurs et à appliquer ces accords. Le Comité **a noté** à cet égard que plusieurs activités de formation et voyages d'étude avaient été organisés et que d'autres étaient prévus avec la contribution d'experts de la CEE et de l'IRU.

F. Travaux préparatoires de l'examen décennal complet du Programme d'action d'Almaty

Document: ECE/TRANS/2014/10.

32. Le Comité **a pris note** des activités préparatoires réalisées par le secrétariat en vue de l'examen approfondi qui doit avoir lieu en 2014 à l'occasion du dixième anniversaire du Programme d'action d'Almaty, conçu pour répondre aux besoins particuliers des pays en

développement sans littoral et à **réfléchi** aux recommandations qu'il souhaiterait transmettre (ECE/TRANS/2014/10). Le Comité **a réaffirmé son soutien** à la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, tout particulièrement en encourageant les pays en développement sans littoral et les pays voisins à adhérer aux instruments juridiques de facilitation du franchissement des frontières et à appliquer ces instruments.

33. M. Oraz Hurtyyev, Vice-Ministre du transport routier du Turkménistan, a fait part de nouvelles possibilités de coopération entre la CEE et le Turkménistan et a présenté les principaux éléments de la Conférence sur le rôle des corridors de transport et de transit (septembre 2014, Ashgabat).

G. Sûreté des transports intérieurs

34. Le Comité **a été informé** des toutes dernières activités menées dans le domaine de la sûreté des transports intérieurs, qui avaient porté essentiellement sur le transport routier et le transport ferroviaire en 2013. La session de février 2013 du Forum de discussion sur la sûreté des transports intérieurs avait notamment été axée sur la sécurisation des aires de stationnement réservées aux camions et aux véhicules utilitaires. Le secrétariat **a informé** le Comité de l'atelier sur la sûreté des chemins de fer qui s'est tenu à Genève le 23 octobre 2013 durant la soixante-septième session du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) et dans le cadre duquel des représentants de pouvoirs publics, d'entreprises ferroviaires et d'organisations internationales ont traité des activités et initiatives dans le domaine de la sûreté ferroviaire et ont aussi débattu des défis et des risques actuels dans le secteur ferroviaire.

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

Document: Document informel n° 4.

35. Le Comité **a examiné** le document informel n° 4, établi par le secrétariat, sur l'état au 31 décembre 2013 des signatures, ratifications et adhésions concernant les instruments juridiques internationaux relatifs aux transports intérieurs conclus sous les auspices du Comité. Ce document indiquait également les adhésions enregistrées depuis la dernière session du Comité. Le Comité **a noté** que sept nouvelles Parties contractantes avaient adhéré à six instruments juridiques en 2013 et **a invité** les pays qui ne l'avaient pas encore fait à adhérer aux conventions de l'ONU et autres instruments juridiques administrés par la CEE. Le Comité **a demandé** au secrétariat d'organiser une journée des traités en coopération avec la Section des traités du Bureau des affaires juridiques de l'ONU, afin d'encourager les adhésions aux conventions de l'ONU sur la sécurité routière et une mise en œuvre plus effective de ces instruments. Le Comité **a aussi demandé** à ses organes subsidiaires de procéder à une analyse quant à la pertinence d'anciennes conventions qui ne sont toujours pas entrées en vigueur.

36. M^{me} Lina Shbeeb, Ministre jordanienne des transports, a invité le Comité à réfléchir aux avantages que présenterait l'ouverture de certains accords européens sur les transports routiers internationaux à des pays non membres de la CEE. Le Comité **a invité** les Parties contractantes à envisager de modifier les critères d'adhésion aux instruments juridiques internationaux concernés afin que tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies puissent tirer parti des accords et conventions administrés par la CEE. S'agissant en particulier de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (Accord AETR), le Comité **s'est dit satisfait** que la Fédération de Russie, la Turquie, l'Ukraine et l'Union européenne aient dit qu'elles étaient

favorables à une modification de l'article 14 de l'Accord AETR qui permettrait l'adhésion d'États non membres de la CEE. Par la suite, le Comité **a encouragé** tous ceux qui participaient aux travaux du Groupe d'experts de l'AETR à parvenir dès que possible à un consensus pour modifier l'article 22 *bis*.

37. Le Comité **a aussi noté avec satisfaction** qu'en juin 2013 le Danemark avait adhéré au Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR), portant ainsi à huit le nombre de Parties contractantes à cet instrument, et **a exprimé l'espoir** que d'autres pays décideront de ratifier le Protocole e-CMR. À cet effet, il **a demandé** à ses organes subsidiaires concernés, en particulier le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24), de s'inspirer des discussions sur les problèmes d'origine des marchandises lors du transport et du franchissement de frontières qui ont eu lieu en 2013 dans le cadre du Groupe de travail des transports routiers (SC.1); il y avait été décidé d'échanger des informations sur les systèmes numériques pour mieux utiliser les compétences et instruments juridiques existants afin de les améliorer, de renforcer la cohérence et de réduire les charges administratives.

VI. Questions stratégiques de nature sectorielle (point 4 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° 5.

38. Le Comité **s'est félicité** de la nomination de M. Andrzej Maciejewski (Pologne) comme nouveau directeur du projet d'autoroute transeuropéenne (TEM), de M. Gennady Bessonov (Fédération de Russie) comme nouveau directeur du projet de chemin de fer transeuropéen (TER) et de M. Andreas Zimmer (Autriche) comme nouveau directeur adjoint du projet TER et **a réaffirmé son appui** aux activités menées dans le cadre des projets TEM et TER. Le Comité **a appuyé** les futures orientations des travaux.

2. Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie

Document: ECE/TRANS/2014/11.

39. Le Comité **s'est félicité** de la poursuite des activités dans le cadre du projet relatif aux liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie (EATL), notamment l'atelier organisé par la CEE à Genève le 10 septembre 2013, durant la vingt-sixième session du WP.5, sur le financement des infrastructures. Des informations ont en outre été données à propos des discussions en cours sur le financement des activités liées au projet. Le Comité **a appuyé** le plan de travail pour le projet, **a encouragé** les gouvernements à participer plus activement aux travaux du Groupe d'experts relatifs au projet, et **a invité** les gouvernements et les autres donateurs à verser leurs contributions au budget de préférence en fonction des activités mises en œuvre. Le Comité **a noté** que la Fédération de Russie attachait une grande importance à la construction d'une ligne ferroviaire d'un gabarit de 1 520 mm joignant Kosice à Bratislava et Vienne et **a appelé** ses États membres à en tenir dûment compte dans le cadre du projet EATL.

B. Harmonisation des règlements concernant les véhicules

Documents: ECE/TRANS/WP.29/2013/1/Rev.2, document informel n° 6,
ECE/TRANS/2014/12, ECE/TRANS/WP.29/2014/26.

40. Le Comité **a été informé** des tout derniers travaux accomplis par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et ses six groupes de travail subsidiaires (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.29/2013/1/Rev.2). Le Comité **a noté** qu'en 2013 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 132 Règlements ONU existants annexés à l'Accord de 1958, les 14 Règlements techniques mondiaux ONU associés à l'Accord de 1998 et les deux Règles ONU annexées à l'Accord de 1997 (document informel n° 6).

41. Le Comité **a noté** que le Forum mondial s'était réuni du 12 au 15 mars 2013 (voir le rapport ECE/TRANS/WP.29/1102), du 25 au 28 juin 2013 (voir le rapport ECE/TRANS/WP.29/1104 et l'additif Add.1) et du 12 au 15 novembre 2013 (voir le rapport ECE/TRANS/WP.29/1106).

42. Le Comité **a noté** que le nombre de Parties contractantes à l'Accord de 1958, à l'Accord de 1998 et à l'Accord de 1997 n'avait pas changé, à savoir 51, 33 et 12 respectivement.

43. Le Comité **a noté** que le WP.29 avait approuvé l'établissement de la Résolution mutuelle n° 1 (R.M.1) de l'Accord de 1958 et de l'Accord de 1998 sur la description, les caractéristiques et les plans techniques des instruments et des dispositifs d'essai servant à évaluer la conformité des véhicules à roues, des équipements et des pièces aux prescriptions techniques énoncées dans les Règlements et les Règlements techniques mondiaux (voir le document ECE/TRANS/WP.29/1101)

44. Le Comité **a aussi noté** que les Règlements de l'ONU portant sur les systèmes d'alerte en cas de changement de voie (LDWS), les systèmes actifs de freinage d'urgence (AEBS) et les dispositifs renforcés de retenue pour enfants (ECRS) étaient entrés en vigueur le 9 juillet 2013. Il **a noté en outre** qu'en novembre 2013 le Forum mondial avait adopté de nouveaux Règlements ONU portant sur les dispositifs antipollution montés ultérieurement et sur le recyclage des véhicules, ainsi qu'un amendement au Règlement n° 110 visant à introduire de nouvelles dispositions concernant les véhicules dont le système de propulsion utilisait du gaz naturel liquéfié. Ces deux nouveaux Règlements ONU annexés à l'Accord de 1958 devraient entrer en vigueur à la mi-2014. Une fois qu'ils seront entrés en vigueur, on comptera 134 Règlements ONU annexés à l'Accord de 1958.

45. Le Comité **a noté** que le Comité exécutif de l'Accord de 1998 avait, le 27 juin 2013, inscrit dans le Recueil mondial établi au titre de l'Accord de 1998 un nouveau Règlement technique mondial (RTM) sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible et qu'un nouveau RTM sur les chocs latéraux contre un poteau était en cours d'élaboration dans le cadre des Accords de 1958 et de 1998, ce qui porterait à 14 le nombre de RTM ONU.

46. Le Comité **a noté** qu'en 2013 le Forum mondial avait adopté les principes de conception des systèmes actifs d'aide à la conduite (ADAS). Ces principes avaient été publiés dans une annexe à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3). Ces systèmes ADAS avaient été mis au point pour aider les conducteurs et améliorer la sécurité routière. Parmi les systèmes ADAS

introduits dans les règlements concernant les véhicules établis par le Forum mondial figurant les systèmes avertissant de la présence d'un danger, et les systèmes de commande qui aidaient à conserver la maîtrise du véhicule dans les conditions normales de conduite, aidaient à éviter les accidents ou en atténuaient les conséquences dans les situations critiques. Dans certain cas, les systèmes ADAS prenaient le contrôle du véhicule lorsque le conducteur ne manœuvrait pas correctement pour éviter de nouvelles situations de danger.

47. Le Comité **a pris note** des travaux en cours dans le cadre du Forum mondial en ce qui concernait le projet de Révision 3 de l'Accord de 1958, dans lequel il était tenu compte du concept d'homologation de type de l'ensemble du véhicule (IWVTA) et qui incitait les pays émergents à adhérer à l'Accord en leur permettant d'appliquer des versions antérieures des Règlements ONU (ECE/TRANS/2014/12, ECE/TRANS/WP.29/2014/26). Dans le cadre de l'IWVTA et de l'Accord révisé de 1958, une nouvelle base de données pour l'échange de données concernant les homologations de type (DETA) est jugée essentielle. Le Comité **a appuyé**, pour ce qui est du principe, l'hébergement de la DETA dans les locaux de la CEE ou de l'ONUG.

C. Sécurité routière

Document: ECE/TRANS/2014/13.

48. M^{me} Luciana Iorio (Italie), Présidente du WP.1, a informé le Comité des principales réalisations du WP.1 pour 2013. Le Comité **s'est félicité** des progrès réalisés en 2013 dans le domaine de la sécurité routière, au niveau tant régional que mondial, grâce aux activités du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) et du secrétariat qui avaient organisé plusieurs manifestations durant la deuxième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière (6-12 mai 2013). À cette occasion, le secrétariat de la CEE avait organisé plusieurs manifestations avec le concours de partenaires privilégiés, notamment un colloque sur les perspectives régionales concernant l'alcool au volant, une session interactive réunissant jeunes et jeunes dirigeants sur le thème de la promotion de la sécurité routière dans le monde, une table ronde sur la Journée internationale 2013 de sensibilisation à la sécurité aux passages à niveau, destinée à souligner l'importance de la sécurité routière aux passages à niveau, et un forum de discussion sur les assurances et la sécurité routière. En outre, en Italie, la CEE s'était associée au Ministère italien des infrastructures et des transports, au groupe ASTM-SIAS, au quotidien national *Il Giorno* et à *leStrade* pour faire connaître la Semaine mondiale dans les journaux et magazines locaux à large diffusion et distribuer 230 000 marque-pages spécialement fabriqués pour l'occasion dans les écoles du pays et aux postes de péage des autoroutes (ECE/TRANS/2014/13).

49. Le Comité **a pris note** des résultats du premier «Forum Europe-Asie de la sécurité routière» et de la session du WP.1 organisés à New Delhi en décembre 2013, en partenariat avec le Ministère indien des transports routiers et des autoroutes et l'Institut pour l'éducation à la sécurité routière et en collaboration avec la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique.

50. Le Comité **s'est félicité** de la création de deux nouveaux groupes d'experts, l'un pour la signalisation routière et l'autre pour le renforcement de la sécurité aux passages à niveau, et de leurs travaux.

51. Le Comité **a pris note** de l'information communiquée par la Fédération de Russie sur son intention de présenter un projet de résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies sur la sécurité routière à l'échelle mondiale qui serait examiné à la séance du 10 avril 2014 de l'Assemblée générale et **a appelé** les États membres **à appuyer** activement cette initiative.

D. Transport routier

Document: ECE/TRANS/2014/14.

52. M. Roman Symonenko (Ukraine), Président du SC.1, a informé le Comité des principales réalisations du SC.1 pour 2013. Le Comité **a rappelé** qu'à sa soixante-quatrième session il avait demandé au Groupe d'experts de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) de redoubler d'efforts afin de parvenir à un consensus sur des propositions d'amendement à l'article 22 *bis* de l'AETR garantissant un traitement équitable pour toutes les Parties contractantes à l'Accord. Le secrétariat **a informé** le Comité des progrès accomplis dans les amendements à l'AETR (ECE/TRANS/2014/14).

53. Le Comité **a aussi été informé** des progrès accomplis dans la mise en œuvre du tachygraphe numérique dans la région de la CEE, des faits les plus récents survenus dans le contexte du Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention CMR), concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR), et des résultats d'une réunion informelle d'experts organisée dans le cadre du SC.1 (24 février 2014, Genève) pour examiner la question de l'introduction dans l'AGR de certaines dispositions relatives à la «mobilité douce» et éventuellement lancer un débat sur les besoins en infrastructure liés à la mise en œuvre de services de transport intelligents (ECE/TRANS/236, par. 60). Le secrétariat **a aussi informé** le Comité 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, du 30 juin au 1^{er} juillet 2014 à Genève, afin d'examiner plus avant le projet d'accord OmniBus

54. Le Comité **a examiné** les progrès réalisés en 2013 par le SC.1 et le Groupe d'experts de l'AETR et **a encouragé** ses partenaires nationaux participant aux travaux du Groupe d'experts de l'AETR à parvenir à un consensus sur l'article 22 *bis*.

E. Transport ferroviaire

Documents: ECE/TRANS/SC.2/220, ECE/TRANS/2014/15,
ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/5, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/8,
ECE/TRANS/2014/16.

55. Le secrétariat a informé le Comité des principales réalisations du SC.2 pour 2013. Le Comité **a été informé** des résultats de la soixante-septième session du SC.2 (ECE/TRANS/SC.2/220) et **a exprimé son appui** aux efforts faits par le SC.2 pour améliorer la compétitivité et l'efficacité des chemins de fer. Le Comité **a approuvé** la demande formulée par le SC.2 pour faire passer la durée de sa réunion annuelle de deux à trois jours. Le Comité **a pris note** de l'importance du plan directeur pour les trains à grande vitesse, de la coopération avec les responsables du projet TER et des activités menées en collaboration avec le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) aux fins de l'établissement de mécanismes de suivi de l'application de l'annexe 9 de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982).

56. Le Comité **a aussi été informé** de la proposition faite par la Fédération de Russie et appuyée par plusieurs autres pays ainsi que par des compagnies ferroviaires, visant à élaborer une nouvelle convention pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée. La Fédération de Russie a avancé un certain nombre d'arguments en faveur de l'établissement d'une nouvelle convention dans

ce domaine, plutôt que de l'adhésion à la Convention de 1952, qu'elle jugeait dépassée. Le document ECE/TRANS/2014/15 présentait les observations reçues sur la question et en faisait la synthèse. Le Comité **s'est félicité** de la constitution d'un groupe informel d'experts chargé de faciliter les travaux futurs dans ce domaine et **a remercié** le Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) qui a proposé d'accueillir la première réunion de ce groupe informel en Pologne; **a aussi remercié** la Fédération de Russie qui a proposé d'accueillir la deuxième réunion dudit groupe; et **a demandé** audit groupe d'informer le WP.30 et le SC.2 de ses travaux, pour que ces derniers fassent rapport au Comité à sa prochaine session sur les progrès réalisés par ledit groupe.

57. M. Alexey Druzhinin (Fédération de Russie), Président du Groupe d'experts de l'uniformisation du droit ferroviaire et le secrétariat ont informé le Comité des faits les plus récents relatifs aux travaux du Groupe d'experts. Le Comité **s'est félicité** des efforts faits pour appuyer l'uniformisation du droit ferroviaire et en particulier des résultats des cinquième (4 et 5 juillet 2013) et sixième (2 et 3 décembre 2013) sessions du Groupe d'experts qui visaient, conformément à la Déclaration ministérielle commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et des activités menées à cette fin du 26 février 2013, à élaborer un cadre juridique pour le transport ferroviaire – tout d'abord pour la zone allant de l'Atlantique au Pacifique – comportant des règles similaires à celles qui s'appliquent aux transports routier, aérien et maritime (ECE/TRANS/2014/16). Le Comité **a remercié** le Groupe d'experts et le secrétariat pour les travaux réalisés et les résultats obtenus dans l'uniformisation du droit ferroviaire et **a pris note** du travail considérable d'analyse des conventions relatives aux modes de transport internationaux existants (transports ferroviaire, routier, aérien, par voie navigable et maritime) et des accords connexes accompli en vue de recenser les dispositions et les procédures à retenir pour mettre au point un ensemble unifié de dispositions et de règles juridiques transparentes et prévisibles applicables aux opérations internationales de transport ferroviaire.

F. Transport intermodal et logistique

Documents: ECE/TRANS/2014/17; document informel n° 7, ECE/TRANS/WP.24/133 et Add.1 et 2.

58. M. Izzet Isik (Turquie), Président du WP.24, a informé le Comité des principales réalisations de son groupe pour 2013. Le Comité **a été informé** qu'après deux ans d'efforts intensifs le WP.24 avait approuvé le Code de bonne pratique OMI/OIT/CEE-ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU) le 22 octobre 2013, sous réserve de modifications et d'amendements mineurs qui avaient par la suite été adoptés par le Groupe d'experts OMI/OIT/CEE (4-6 novembre 2013) (ECE/TRANS/2014/17). Le texte du nouveau Code, qui n'est actuellement disponible qu'en anglais, figure dans le document informel n° 7.

59. Le Comité **a souligné** l'avis du WP.24 selon lequel le nouveau Code CTU, qui se substitue aux Directives de 1997, devrait contribuer à renforcer la sécurité des travailleurs et du public en général pendant la manutention et le transport des conteneurs en mer et sur terre. Il **a exprimé l'espoir** que ce texte serait sous peu largement utilisé et mentionné à titre de référence par les gouvernements, les professionnels du transport et d'autres intervenants dans les transports internationaux de conteneurs et qu'il deviendrait un élément important des contrats d'assurance s'appliquant aux transports et au fret. Le Comité **a adopté** le nouveau Code, qui n'a pas force obligatoire, et **a demandé** qu'il soit largement diffusé et appliqué, qu'il soit traduit dans les langues officielles de la CEE et qu'un site Web spécifique soit créé à l'adresse www.unece.org/trans/wp24/welcome.html (ECE/TRANS/WP.24/133, par. 59 à 67).

60. Les organes compétents de l'OMI et de l'OIT devraient adopter le Code en 2014. Le Comité **a félicité** le WP.24 et le Groupe d'experts pour avoir mis au point ce texte dans un délai très court et pour leur collaboration efficace avec l'OMI et l'OIT sur ce dossier important.

61. Le Comité **a estimé** que le transport intermodal était un élément clef du développement durable; et a approuvé la poursuite du cycle d'activités du WP.24 autour d'un thème annuel, conformément à la feuille de route du WP.24 de 2009, avec l'assistance du secrétariat (ECE/TRANS/WP.24/133, par. 28).

G. Transport par voie navigable

Documents: ECE/TRANS/SC.3/195 et Add.1 et 2.

62. Le Comité **a été informé** des activités les plus récentes du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) (ECE/TRANS/SC.3/195). Il **a en particulier noté** qu'un ensemble d'amendements aux annexes I et II de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), adopté par le SC.3 en 2012, était entré en vigueur le 15 octobre 2013. La base de données en ligne de la CEE permettant de se tenir au fait de toutes les normes et de tous les paramètres applicables aux infrastructures du réseau de voies navigables E avait été mise à jour et pouvait être consultée en anglais, en français et en russe.

63. Le Comité **a également noté** que, suite à son approbation de l'initiative du SC.3 visant à créer un 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 (ECE/TRANS/236, par. 30), le SC.3 avait décidé de consacrer une demi-journée de la session de juin 2014 du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure à la première réunion de ce groupe d'experts.

64. 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 (ECE/TRANS/236, par. 31), le SC.3 avait examiné à titre préliminaire les modalités, l'objet et le calendrier de cette manifestation. À l'issue de consultations avec les parties concernées, le SC.3 envisageait de proposer de tenir cette conférence en 2016 si cela était faisable.

65. Le Comité **a appuyé** la stratégie et les travaux du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3), agissant en étroite collaboration avec les commissions fluviales, pour la mise au point d'une révision majeure du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI 5). Cette révision offrirait un cadre et un ensemble de règles de base pour la navigation intérieure et la signalisation sur les voies navigables européennes. Le Comité **a également appuyé** les activités du SC.3 visant à uniformiser le Service paneuropéen d'information fluviale, notamment la Résolution n° 48 de la CEE relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur), dont les dispositions techniques sont devenues obligatoires pour tous les États membres de l'Union européenne à compter de 2013 (Règlement UE n° 909/2013).

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)

Documents: ECE/TRANS/2014/18 et ECE/TRANS/2014/19.

66. M. Oleksandr Fedorov (Ukraine), Président du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30), a présenté au Comité les principaux résultats obtenus par le WP.30 en 2013. M. Guilhem Andrieu (France), Président du Comité de gestion TIR (AC.2), a présenté au Comité les principaux résultats obtenus par l'AC.2 en 2013. Le Comité **a noté** et **appuyé** les résultats d'activités récentes du secrétariat, des Parties contractantes et du WP.30 visant notamment à renforcer la Convention de 1982 sur l'harmonisation et la Convention TIR de 1975 (ECE/TRANS/2014/18). Ayant à l'esprit le consensus obtenu dans le cadre des négociations de l'OMC relatives à l'Accord sur la facilitation des échanges commerciaux, lors de la Conférence ministérielle de Bali en décembre 2013, le Comité **a noté** que le texte final de l'accord contenait des dispositions autorisant des procédures douanières plus rapides et plus efficaces grâce à une meilleure coopération entre les douanes et les autres autorités concernées sur les questions de la facilitation du commerce et de la conformité aux procédures douanières. À cet égard, la Convention sur l'harmonisation pourrait être considérée comme l'une des pierres angulaires dans la mise en œuvre effective de l'Accord, ce qui justifierait une coopération plus étroite avec l'OMC aux fins de la promotion de cet instrument.

67. Le Comité **a** notamment **appris** que toute une série d'amendements à la Convention TIR était entrée en vigueur en octobre 2013 (nouvelle partie III de l'annexe 9 à la Convention TIR). Ces amendements introduisent des conditions et prescriptions à respecter pour habilitier une organisation internationale (actuellement l'Union internationale des transports routiers (IRU)) à assumer la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement efficaces d'un système de garantie international et à imprimer et distribuer des carnets TIR. Ils représentent un progrès notable sur la voie d'une plus grande transparence du régime TIR et ont été adoptés dans le texte du nouvel accord entre la CEE et l'IRU pour la période 2014-2016.

68. Le Comité **a pris note** du maintien des restrictions territoriales à l'application de la Convention TIR en Fédération de Russie, considéré par la majorité des Parties contractantes comme une violation des obligations internationales; Il **a mis l'accent** sur l'importance de la Convention TIR pour les économies des pays membres, sur le fait qu'il était dans l'intérêt de toutes les Parties contractantes de veiller à ce qu'à l'avenir elle soit appliquée de manière uniforme et intégrale, et sur la nécessité de la mettre en œuvre pleinement et effectivement, sans plus attendre. Il **a engagé** toutes les Parties concernées à faire tout leur possible pour parvenir à un consensus et régler les questions en suspens. Il **a également souligné** la nécessité de mettre en œuvre les récentes modifications de la Convention relatives à la transparence.

69. Le Comité **a aussi été informé** de l'état d'avancement du projet eTIR, notamment du résultat de l'analyse coûts-avantages du projet, des diverses options juridiques pour la mise en œuvre d'eTIR et du projet connexe de renforcement des capacités des pays en développement et des pays en transition à faciliter le franchissement légal des frontières, la coopération régionale et l'intégration, inscrit au Compte de l'ONU pour le développement. Le Comité **a prié instamment** toutes les Parties contractantes de redoubler d'efforts pour achever la mise au point du projet eTIR et le mettre en œuvre, sachant que cette mise en œuvre améliorerait le fonctionnement de la Convention TIR tout en favorisant la transparence et la responsabilité. Dans le contexte des activités ci-dessus, le Comité **a appuyé** la poursuite du projet eTIR et **a prolongé** le mandat du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1)

pour l'année 2014. Enfin, le Comité **a fait des recommandations** quant à d'autres mesures que le WP.30 et le secrétariat pourrait prendre en vue d'améliorer le fonctionnement du régime TIR.

I. Transport des marchandises dangereuses

Documents: Document informel n° 8; ST/SG/AC.10/C.3/86 et Add.1, ST/SG/AC.10/C.3/88; ST/SG/AC.10/C.4/50, ST/SG/AC.10/C.4/52; ECE/TRANS/WP.15/219, ECE/TRANS/WP.15/221; ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130 et Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132 et Add.1 et 2; ECE/TRANS/WP.15/AC.2/48 et Add.1 et 2; ECE/ADN/24; ECE/TRANS/WP.15/AC.2/50 et Add.1; ECE/ADN/26; et ECE/TRANS/238.

70. Le Comité **a été informé** par le secrétariat et par M. José Alberto Franco (Portugal), Président du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15), des toutes dernières activités du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses, du Sous-Comité d'experts du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques, du WP.15, de la Réunion commune RID/ADR/ADN (WP.15/AC.1), de la Réunion commune d'experts du Règlement annexé à l'ADN (Comité de sécurité de l'ADN) (WP.15/AC.2) et du Comité d'administration de l'ADN. Chacun des six organes s'était réuni deux fois depuis la dernière session du Comité des transports intérieurs.

71. Le Comité **a noté** que le Conseil économique et social avait adopté, le 25 juillet 2013, la résolution 2013/25 sur les travaux du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (voir document informel n° 8), et que le WP.15, la Réunion commune RID/ADR/ADN² et le Comité de sécurité de l'ADN avaient déjà pris ou étaient en train de prendre des mesures conformément aux prescriptions des paragraphes 3, 4, 5 et 6 de la section A de la résolution. Le Comité **a également noté** qu'en application du paragraphe 2 des sections A et B, le secrétariat avait déjà publié la dix-huitième édition révisée des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses (Règlement type) (en anglais, espagnol, français et russe), l'amendement 2 à la cinquième édition révisée du Manuel d'épreuves et de critères (en anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe) et la cinquième édition révisée du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) (en anglais, espagnol et français). D'autres versions linguistiques devaient être mises à disposition sans délai.

72. 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 demandé instamment** aux Parties contractantes à l'ADR qui ne l'avaient pas encore fait (Azerbaïdjan, Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Croatie, ex-République yougoslave de Macédoine, Islande, Kazakhstan, Malte, Maroc, Monténégro, Serbie, Tadjikistan, Tunisie, Turquie et Ukraine) de prendre les mesures requises pour que le Protocole puisse entrer en vigueur.

² Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID); Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR); Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN).

73. Le Comité a également **noté** que le nombre de Parties contractantes à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) était toujours de 17.

74. Le Comité a **noté** que le WP.15 avait entériné les amendements communs au RID, à l'ADR et à l'ADN adoptés par la Réunion commune RID/ADR/ADN (WP.15/AC.1) au cours de l'exercice biennal et avait adopté des amendements spécifiques à l'ADR, concernant par exemple les citernes équipées de dispositifs pour additifs, la formation des conducteurs et les certificats y relatifs. Il a **prié** le secrétariat d'établir une liste récapitulative de tous les amendements adoptés pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015, afin qu'ils puissent faire l'objet d'une proposition officielle, conformément à la procédure visée à l'article 14 de l'ADR. Tous ces amendements devraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2015.

75. Le Comité a **noté** que le Comité de sécurité de l'ADN avait adopté toute une série de nouvelles dispositions relatives au transport des marchandises dangereuses par bateau de navigation intérieure, notamment des dispositions concernant les moyens d'évacuation des bateaux dans les situations d'urgence et le transport du gaz naturel liquéfié (GNL) par bateau-citerne. Le Comité de sécurité de l'ADN continuait en outre d'examiner la question de la délivrance de dérogations provisoires pour l'utilisation du GNL comme carburant aux fins de la propulsion des bateaux transportant des marchandises dangereuses.

76. Le Comité d'administration de l'ADN avait adopté tous les projets d'amendements préparés par le Comité de sécurité en 2013 et janvier 2014, c'est-à-dire l'ensemble d'amendements devant entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2015 et destiné à harmoniser l'ADN avec l'ADR et le RID.

77. Le Comité a **approuvé** la demande du WP.15 et du Comité d'administration de l'ADN visant à faire compiler et publier par le secrétariat les textes complets de l'ADR et de l'ADN, en l'état des modifications au 1^{er} janvier 2015, suffisamment à l'avance pour que les pays puissent préparer leur mise en œuvre effective avant l'entrée en vigueur des amendements en question.

78. Le Comité a **pris note avec intérêt** de l'état d'avancement des travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN sur la télématique (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132, par. 103) et a **encouragé** celle-ci à les poursuivre en tant que projet pilote qui devrait être lié à des activités plus générales de développement des systèmes de transport intelligents en vue d'une mise en œuvre d'ici à 2019 dans le cadre réglementaire du RID, de l'ADR et de l'ADN.

79. Le Comité a **noté avec satisfaction** que, dans le cadre des activités de la Réunion commune RID/ADR/ADN liées à l'obligation de faire rapport des événements qui se produisent lors du transport intérieur de marchandises dangereuses et à l'évaluation des risques, plusieurs gouvernements s'étaient portés volontaires pour enregistrer les incidents et accidents dans une base de données fournie par le Gouvernement français et adaptée par le secrétariat, et a **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 sont essentielles pour prendre des décisions relatives à l'élaboration de dispositions réglementaires fondées sur l'analyse et l'évaluation des risques.

80. Le Comité a **noté** avec satisfaction que le secrétariat, comme cela lui avait été demandé lors de la soixante-quinzième session, avait publié un guide de l'établissement des structures administratives requises pour la mise en œuvre de l'ADR (annexe IV du document ECE/TRANS/WP.15/217), et a **invité** toutes les Parties contractantes à l'ADR et les États intéressés par l'adhésion à l'ADR à consulter ce guide afin de mettre en œuvre convenablement les dispositions de l'Accord.

J. Transport de denrées périssables

Document: ECE/TRANS/WP.11/228.

81. M. Telmo Nobre (Portugal), Président du Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11), a informé le Comité des principaux résultats obtenus par le Groupe en 2013.

82. 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-huitième session du WP.11 en octobre 2012, introduisant des révisions à l'attestation de conformité ATP (ECE/TRANS/WP.11/226, annexe I), seraient, en l'absence d'objections, considérées comme acceptées en juin 2014.

83. Le Comité **a noté** qu'à la suite de l'entrée en vigueur des amendements relatifs aux essais des nouveaux équipements à compartiments et à températures multiples, le 23 septembre 2013, le secrétariat avait publié une nouvelle édition complète de l'ATP disponible à la vente (ECE/TRANS/232).

84. Le Comité **a également noté** qu'à sa soixante-neuvième session (8-11 octobre 2013), le WP.11 avait adopté deux nouvelles classes d'engins calorifiques ATP afin de tenir compte des conditions régnant dans les pays où les températures hivernales tombent régulièrement sous les -20 °C et où des moyens de chauffage sont par conséquent nécessaires pour maintenir les marchandises à la température appropriée (ECE/TRANS/WP.11/228, annexe I). Le Comité **a en outre noté** que le WP.11 avait aussi adopté des propositions d'amendements à l'ATP et des observations à introduire dans le texte du Manuel ATP, concernant les modifications internes mineures qu'il est possible d'apporter aux engins isothermes sans qu'il y ait lieu de procéder à de nouveaux essais (ECE/TRANS/WP.11/228, annexe III).

85. Le Comité **a appris** que le WP.11 avait modifié son règlement intérieur (ECE/TRANS/WP.11/222/Add.1) afin que les propositions de modification de l'ATP soient, lorsqu'il y a lieu, accompagnées d'une évaluation de leur incidence sur l'environnement, outre les justifications en matière de coût, de faisabilité et d'applicabilité (ECE/TRANS/WP.11/228, annexe IV).

86. Le Comité **a noté** que, conformément à la procédure d'amendement énoncée dans l'ATP, les décisions du WP.11 sur les projets d'amendements à l'Accord étaient prises à l'unanimité. Il **a par ailleurs pris note** de la nécessité de faire évoluer l'Accord dans le bon sens et **a invité** le WP.11 à réfléchir à une éventuelle révision de la façon dont il prenait ses décisions. Il **a instamment prié** les Parties contractantes de s'abstenir, dans la mesure du possible, d'émettre des objections à des amendements qui entravaient le bon déroulement des travaux relatifs à l'Accord, et **a encouragé** le WP.11 à envisager la possibilité d'étendre le champ d'application de l'Accord, par exemple en ajoutant une annexe qui pourrait être mise en œuvre par les Parties contractantes sur la base du volontariat.

VII. 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 5 de l'ordre du jour)

87. 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.

VIII. **Projet de rapport annuel sur les activités menées par les organes subsidiaires du Comité en 2013 (point 6 de l'ordre du jour)**

Document: ECE/TRANS/2014/20.

88. Le Comité **a pris connaissance** d'un rapport complet des activités menées par ses organes subsidiaires en 2013 pour administrer les 58 conventions, accords et autres instruments juridiques des Nations Unies qui composent le cadre juridique international des transports routier, ferroviaire, par voies de navigation intérieures et intermodal, du transport des marchandises dangereuses et de la construction de véhicules (ECE/TRANS/2014/20). Ces activités ont pris la forme d'échanges de vues généraux, de travaux de réglementation, d'analyses, ainsi que d'opérations de renforcement de capacités et d'assistance technique. Le projet de rapport annuel présente aux délégations qui participent aux travaux du Comité des transports intérieurs des informations succinctes qui peuvent ensuite être diffusées plus largement.

IX. **Questions soumises au Comité pour approbation et pour information (point 7 de l'ordre du jour)**

A. **Approbation des rapports des organes subsidiaires du Comité**

Documents: ECE/TRANS/WP.1/139 et ECE/TRANS/WP.1/141 et Corr.1;
ECE/TRANS/WP.5/54;
ECE/TRANS/WP.6/165;
ECE/TRANS/WP.11/228;
ECE/TRANS/WP.15/219, ECE/TRANS/WP.15/221;
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130 et Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132 et Add.1 et 2; ECE/TRANS/WP.15/AC.2/48 et Add.1 et 2 et ECE/TRANS/WP.15/AC.2/50;
ECE/TRANS/WP.24/133 et Add.1 et 2; et ECE/TRANS/WP.29/1102;
ECE/TRANS/WP.29/1104 et Add.1; et ECE/TRANS/WP.29/1106;
ECE/TRANS/WP.30/266, ECE/TRANS/WP.30/268 et Corr.1, ECE/TRANS/WP.30/270; ECE/TRANS/WP.30/AC.2/113 et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/115;
ECE/TRANS/SC.1/400; et ECE/TRANS/SC.1/S/392;
ECE/TRANS/SC.2/220;
ECE/TRANS/SC.3/195 et Add.1 et 2.

89. 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 ce document.

B. Préparation des recensements 2015 de la circulation sur les routes E et du trafic sur les lignes ferroviaires E

Documents: ECE/TRANS/WP.6/165; ECE/TRANS/WP.6/2013/4 et Corr.1 et ECE/TRANS/WP.6/2013/5.

90. M^{me} Olga Kastlova (République tchèque), Présidente du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6), a informé le Comité des principaux résultats obtenus par le WP.6 en 2013. Le Comité **a adopté** le projet de résolution relatif au recensement 2015 de la circulation sur les routes E (ECE/TRANS/WP.6/165, annexe III), ainsi que les recommandations formulées à l'intention des gouvernements à propos du recensement en question (ECE/TRANS/WP.6/2013/4 et Corr.1), que le WP.6 avait adoptées (voir l'annexe II).

91. Le Comité **a également adopté** le projet de résolution relatif au recensement 2015 du trafic sur les lignes ferroviaires (ECE/TRANS/WP.6/165, annexe IV), ainsi que les recommandations formulées à l'intention des gouvernements à propos du recensement en question (ECE/TRANS/WP.6/2013/5), qui avaient été adoptées par le WP.6 (voir l'annexe III).

92. Le Comité **a invité** tous ses États membres à participer plus activement à la collecte de données coordonnée par le WP.6 au moyen du questionnaire commun et **a encouragé** le WP.6 à poursuivre ses activités de renforcement des capacités en fournissant un appui méthodologique, en particulier aux pays d'Europe orientale, d'Asie centrale et du Caucase du Sud.

93. Le Comité **a encouragé** le secrétariat à allouer davantage de ressources à la diffusion des résultats des recensements de la circulation sur les routes E et du trafic sur les lignes ferroviaires E, en particulier au moyen de la carte paneuropéenne.

X. Résultats des réunions du Bureau du Comité (point 8 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/2014/21.

94. Le Comité **a pris note** des résultats des réunions 2013 de son Bureau au titre des points pertinents de son ordre du jour (ECE/TRANS/2014/21). Il s'est référé aux décisions adoptées par le Bureau au titre desdits points.

95. Le Comité **a rappelé** les décisions prises à sa soixante-dixième session, à savoir:

- a) Que ses sessions annuelles se diviseraient en trois parties: questions de fond, questions techniques et rapport;
- b) Que les discussions seraient orientées sur les questions appelant un examen et une prise de décisions par le Comité;
- c) Qu'une liste des principales décisions serait adoptée;
- d) Que tous les points soumis pour information ou pour approbation formelle par le Comité seraient examinés dans leur ensemble et sur la base de l'ordre du jour annoté distribué par le secrétariat.

96. Le Comité **a en outre fait observer** que l'adoption du rapport de sa soixante-seizième session se limiterait à l'adoption de la liste des principales décisions, tandis que le rapport complet du Comité serait distribué ultérieurement.

XI. Rapport du Comité au Comité exécutif de la CEE (point 9 de l'ordre du jour)

97. Le Comité **a appris** que la pratique consistant à demander aux Présidents des Comités de rendre compte des résultats de leurs sessions au Comité exécutif de la CEE avait été rétablie et **a prié** son président de rendre compte de ses conclusions audit Comité exécutif.

XII. Approbation de l'évaluation biennale des travaux du Comité pour 2012-2013 (point 10 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/2014/22 et Corr.1.

98. Le Comité **a examiné** et **adopté** l'évaluation des résultats du sous-programme «Transports» pour 2012-2013 (évaluation biennale) (document ECE/TRANS/2014/22). Ce document, qui donne une vue d'ensemble de l'évaluation du sous-programme visé, est établi conformément à la décision par laquelle la Commission a demandé à chaque comité sectoriel d'effectuer des évaluations biennales, et au plan d'évaluation biennale des résultats, que le Comité des transports intérieurs a adopté à sa soixante-quatorzième session en 2012.

XIII. Programme de travail et évaluation biennale pour 2014-2015 et cadre stratégique pour 2016-2017 (point 11 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/2014/23, ECE/TRANS/2014/24 et ECE/TRANS/2014/25.

99. Le Comité était saisi du document ECE/TRANS/2014/23, contenant le projet de programme de travail au titre du sous-programme «Transports» pour la période 2014-2015. À sa session de novembre 2013, le Bureau avait examiné ce projet et avait décidé de recommander au Comité de l'approuver.

100. Le Comité **a examiné** et **adopté** son programme de travail pour l'exercice biennal 2014-2015, avant de le soumettre au Comité exécutif de la CEE pour approbation officielle. Il **a noté** qu'il pourrait ajuster ce programme au cours de la période biennale, auquel cas il serait rendu compte des ajustements dans un document distinct.

101. Les produits et activités énumérés dans ce document correspondent au budget-programme de la CEE proposé pour 2014-2015. Les produits et activités avaient été classés dans les modules pertinents selon les catégories suivantes: a) réunions et documents correspondants; b) publications et autres supports d'information; c) coopération technique, y compris les séminaires, ateliers, stages de formation et services de conseils.

102. Le Comité **a** en outre **examiné** et **adopté** le plan d'évaluation biennale (2014-2015) pour le sous-programme «Transports», présenté dans le document ECE/TRANS/2014/24. À sa session de novembre 2013, le Bureau avait examiné ce plan et avait décidé de recommander au Comité de l'approuver.

103. Les indicateurs de succès pertinents ainsi que les données de référence et les objectifs en fonction desquels l'efficacité sera mesurée sont énumérés afin de permettre au Comité de déterminer plus facilement si les produits nécessaires pour atteindre les résultats escomptés avaient tous été pris en compte dans le plan.

104. Le Comité a aussi **examiné** et **approuvé** le projet de cadre stratégique 2016-2017 pour le sous-programme «Transports» (ECE/TRANS/2014/25). Conformément à la méthode de planification des programmes de la CEE, le projet de cadre stratégique devait être examiné par les comités sectoriels (ou par leur bureau, dans le cas des comités qui ne s'étaient pas réunis au cours des quatre derniers mois de 2013) avant d'être soumis au Comité exécutif de la CEE en novembre ou décembre 2013 et au Siège de l'ONU au début de 2014. À sa session de novembre 2013, le Bureau avait examiné le projet de cadre stratégique visé et avait décidé de le recommander au Comité pour approbation.

XIV. Projet de plan de travail pour 2014-2018 (point 12 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/2014/26.

105. Le Comité a **approuvé** dans le principe le projet de plan de travail pour 2014-2018, tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/2014/26, et a décidé de donner aux États membres un délai de deux semaines pour formuler des observations sur le fond du projet. Le Comité a **décidé** que le plan de travail final serait annexé à son rapport (annexe IV).

XV. Élection du Bureau en prévision des sessions du Comité de 2015 et 2016 (point 13 de l'ordre du jour)

106. Le Comité a **élu** M. Jerzy Kleniewski (Pologne) Président et M. Sergey Andreev (Fédération de Russie) et M^{me} Isabelle Paillet (France) Vice-Présidents pour ses sessions de 2015 et 2016.

XVI. Composition du Bureau du Comité en 2015 et 2016 (point 14 de l'ordre du jour)

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

Président:	M. Jerzy Kleniewski	(Pologne)
Vice-Présidents:	M. Sergey Andreev	(Fédération de Russie)
	M ^{me} Isabelle Paillet	(France)
Membres:	M. Björn Oriwohl	(Allemagne)
	M. Farid Valiyev	(Azerbaïdjan)
	M. Sergei Dubina	(Biélorus)
	M. Kristof Schockaert	(Belgique)
	M. Antonio Erario	(Italie)
	M. Takhir Aliev	(Ouzbékistan)
	M. Bob Oudshoorn	(Pays-Bas)
	M ^{me} Adriana Pacuraru	(Roumanie)
	M. Jean-Claude Schneuwly	(Suisse)
	M. Roman Symonenko	(Ukraine)

108. Une invitation ouverte sera adressée à la Commission européenne afin qu'elle puisse assister aux réunions du Bureau en qualité d'observateur.

XVII. Liste des publications pour 2016-2017 (point 15 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/2014/27.

109. Le Comité a pris note des informations concernant les publications pour l'exercice biennal 2012-2013 et a insisté sur la nécessité de renforcer les activités de publication au titre du sous-programme «Transports».

XVIII. Calendrier des réunions en 2014 (point 16 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/2014/28.

110. Le Comité a adopté le calendrier de ses réunions pour 2014 et pour la période de janvier à mars 2015 (ECE/TRANS/2014/28).

XIX. Évolution des transports dans l'Union européenne (point 17 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/2014/29.

111. Le Comité a été informé par M. Ricardo Pascual Bremon (Direction générale Mobilité et transports de la Commission européenne) des principales initiatives législatives et politiques touchant le domaine des transports prises par l'Union européenne en 2013 (ECE/TRANS/2014/29).

XX. Faits nouveaux relatifs aux travaux du Forum international des transports (point 18 de l'ordre du jour)

Document: Document informel n° 9.

112. Le Comité a été informé par M^{me} Elene Shatberashvili, représentant le Forum international des transports, des faits nouveaux les plus récents concernant les travaux du Forum, en particulier dans le contexte de la coopération entre le Forum et la CEE (document informel n° 9).

XXI. Activités d'autres organisations intéressant le Comité (point 19 de l'ordre du jour)

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

XXII. Réunion des présidents des organes subsidiaires du Comité consacrée à la participation de parties contractantes non membres de la CEE aux travaux des organes subsidiaires du Comité et aux moyens de renforcer la coopération (séance à participation restreinte d'une heure et demie réservée aux représentants des gouvernements) (point 20 de l'ordre du jour)

Document: Document informel n° 10.

114. Le Comité **s'est rappelé** que les présidents des organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs et des comités d'administration des instruments juridiques de la CEE, les membres du Bureau et les représentants des gouvernements présents aux soixante-quatorzième et soixante-quinzième sessions du Comité avaient participé, respectivement, aux deuxième et troisième réunions des présidents des organes subsidiaires du Comité. Ces réunions, qui étaient réservées aux représentants des gouvernements, avaient permis aux présidents des organes subsidiaires du Comité de débattre de la réforme de la CEE, du renforcement de la coopération, de la synergie et de l'interdépendance, ainsi que de l'échange de données d'expérience.

115. Le Comité **s'est félicité** de l'organisation de la quatrième réunion des présidents des organes subsidiaires du Comité et **a de nouveau recommandé** que ces réunions se tiennent régulièrement lors de chaque session du Comité. Tous les représentants des gouvernements ont été invités à participer à la réunion. L'ordre du jour provisoire a été distribué en tant que document informel n° 10, avec d'autres documents connexes. Le Comité a noté que comme la réunion était réservée aux représentants des gouvernements, les résultats des débats seraient communiqués, sous la forme de conclusions du Président (ECE/TRANS/2014/R.1), aux présidents des organes subsidiaires du Comité, aux membres du Bureau et aux délégations gouvernementales.

XXIII. Questions diverses. Dates de la prochaine session (point 21 de l'ordre du jour)

116. Le Comité **a noté** que sa soixante-dix-septième session devait en principe se tenir à Genève du 24 au 26 février 2015.

XXIV. Adoption de la liste des principales décisions prises par le Comité à sa soixante-seizième session (point 22 de l'ordre du jour)

117. Le Comité **a adopté** la liste des principales décisions prises à sa soixante-seizième session.

Annexe I

«L'innovation au service de la viabilité des transports intérieurs et des modes de déplacement» – Débat de politique générale (25 février 2014)

Conclusions du Président

A. Introduction

1. Des exposés ont été présentés par les orateurs de haut niveau ci-après: Dr Astrid Mohn, Directrice générale adjointe, Ministère fédéral des transports et des infrastructures numériques, Allemagne; M^{me} Seija Miettinen-Bellevergue, Conseillère principale, Ministère des transports et des communications, Finlande; M. Ron Medford, Directeur de la sécurité, Voitures autonomes, Google[x]; Pr Victor Doenin, titulaire de la chaire des systèmes de transport intelligents, Université d'État de Moscou, Département d'ingénierie ferroviaire; Dr Reiner Höger, Directeur des études d'ingénierie, Systèmes et technologies pour l'automobile, Continental Automotive GmbH; M. Carlo van de Weijer, Directeur, Stratégies de mobilité intelligente, Université technique d'Eindhoven et Institut royal d'ingénierie, Pays-Bas; Pr Vladimir Soloviev, Secrétaire académique du Conseil scientifique, Chef du Département des technologies de l'information, Université d'État de Moscou, Département d'ingénierie ferroviaire; et M. Alexandre Prina, Directeur de la planification générale, République et canton de Genève. Le débat de politique générale a été ouvert par les personnes suivantes, qui ont fait des déclarations: M. Sven Alkalaj, Secrétaire exécutif de la CEE, M. Sergey Aristov, Président honoraire du Groupe de la politique générale, Secrétaire d'État et Vice-Ministre des transports, Fédération de Russie, et M^{me} Eva Molnar, Directrice de la Division des transports de la CEE. Les exposés et le débat ont été animés par M. André Schneider, Vice-Président, Vice-Présidence pour la planification et la logistique de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL). Ont participé à cette manifestation plus de 150 personnes représentant 42 pays, la Commission européenne et 36 organisations internationales et non gouvernementales.

2. L'année 2014 était une année importante dans les négociations sur le cadre de développement durable pour l'après-2015, qui engloberait la viabilité des transports et des modes de déplacement sous la forme d'un ou de plusieurs objectifs de développement durable. La viabilité des transports et des modes de déplacement était au cœur des travaux du Comité des transports intérieurs, organe intergouvernemental unique spécialisé dans les transports intérieurs (transport routier, ferroviaire et par voie navigable, transport des marchandises dangereuses, réglementation applicable aux véhicules et facilitation du franchissement des frontières) et, par conséquent, organe central pour les conventions et les accords sur les transports.

3. Le débat de politique générale a ainsi été consacré aux innovations dans les domaines de la mobilité et des transports durables. Une première partie concernait les innovations pour les infrastructures et les véhicules de demain, et une deuxième, les innovations pour la gestion de la mobilité et l'adaptation des institutions et des politiques.

B. Principales observations

4. Les participants ont estimé dans leur ensemble que les innovations dans les domaines de la mobilité et des transports durables pouvaient contribuer à résoudre un grand nombre des problèmes actuels concernant les transports, notamment le manque d'infrastructures, les préoccupations environnementales, la crise mondiale de la sécurité routière et l'insuffisance de financements appropriés. Les discussions ont révélé que la demande d'innovations augmenterait de façon à répondre aux principaux défis qu'étaient la sécurité routière, les évolutions démographiques (populations vieillissantes), les coûts économiques des encombrements et la dynamique sociale (notamment les personnes ayant des besoins particuliers). En dépit des derniers progrès cependant, des lacunes importantes subsistaient dans la mise en œuvre complète des innovations au service de la mobilité et des transports durables.

5. Cinq grandes conclusions ont pu être tirées des débats. Premièrement, il a été reconnu que les technologies nécessaires pour faire «le saut en avant» existaient déjà, même si l'on n'était pas entièrement d'accord sur ce dont on avait besoin pour réaliser ce saut. Par exemple, s'agissant de la mise en œuvre des innovations sur les véhicules, il n'existait pas encore de réglementation complète facilitant la transition vers une conduite partiellement ou entièrement automatisée, tout en maintenant des normes de qualité et de sécurité élevées.

6. Deuxièmement, les systèmes usuels de gestion de la circulation étaient de plus en plus dépassés, et le rôle des autorités dans ce domaine devait probablement être revu. Le potentiel de contribution des systèmes de transport intelligents à la résolution d'un grand nombre des problèmes actuels liés à la gestion de la circulation n'était pas entièrement exploité dans la mesure où les solutions existantes n'étaient pas réellement intégrées aux plans national et international afin d'être étendues et mises en compatibilité.

7. Troisièmement, il fallait accorder une priorité élevée à la diversification des sources d'énergie pour les transports et à la stimulation du marché pour les véhicules électriques, au moyen des infrastructures, notamment les infrastructures pour les carburants de remplacement et les biocarburants.

8. Quatrièmement, les pouvoirs publics devaient faire preuve d'innovation. Celle-ci n'était pas limitée au secteur privé, mais nécessitait des initiatives adéquates des administrations pour encourager, accélérer et soutenir les évolutions positives, tout en contenant les tendances indésirables. Ces initiatives pouvaient se rapporter à la formulation et la mise en œuvre de politiques ou à l'adaptation et la réforme des institutions. Par exemple, il ne faisait aucun doute qu'il était nécessaire de réformer et de restructurer la gestion des routes, les activités ferroviaires et tous les domaines du secteur des transports. Toutefois, ces mesures présentaient également des risques très grands pour le secteur et, au final, pour l'économie et la société dans son ensemble. Par conséquent, il fallait innover de façon éclairée et méthodique.

C. Conclusion

9. Un grand nombre d'innovations pour la mobilité et les transports durables existaient ou allaient être mises en œuvre, et il était probable qu'elles transformeraient profondément le secteur des transports. Pour les mettre en œuvre avec succès, il fallait notamment apprendre des autres et adapter cet apprentissage aux contextes local et national. Cette démarche de diffusion et d'adaptation des connaissances demandait davantage d'échanges et une dissémination des bonnes pratiques. Les partenariats et la coopération internationale étaient indispensables pour réduire les obstacles au développement et à l'adoption des

innovations, et le secrétariat de la CEE pouvait apporter une contribution non négligeable à ces efforts.

10. Il a été recommandé d'examiner la contribution que le Comité des transports intérieurs pouvait apporter en tant que forum international fournissant une assistance aux décideurs, diffusant les pratiques de référence, proposant des moyens de renforcement des capacités et menant des activités d'analyse. Cette contribution était conforme aux activités que le Comité avait menées depuis son établissement et s'inscrivait dans le cadre de son engagement à promouvoir la mobilité et les transports durables.

Annexe II

Projet de résolution sur le recensement de la circulation motorisée sur les routes E et inventaire des normes et paramètres des grandes routes de trafic international en 2015 en Europe («Recensement 2015 de la circulation sur les routes E»)

Projet de résolution n° ...

Recensement de la circulation motorisée sur les routes E et inventaire des normes et paramètres des grandes routes de trafic international en 2015 en Europe («Recensement 2015 de la circulation sur les routes E»)

Le Comité des transports intérieurs,

Considérant le dernier paragraphe de sa résolution n° 169 du 15 janvier 1954 (E/ECE/TRANS/445),

1. *Invite* les gouvernements:

a) À procéder à un recensement du trafic sur les routes E de leur territoire national, conformément à l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international en Europe (AGR) tel qu'en vigueur en 2015, et eu égard aux recommandations qui leur sont adressées pour ce recensement, telles qu'elles figurent dans les documents ECE/TRANS/WP.6/2013/4 et Corr.1 de la CEE prenant 2015 comme année de référence;

b) À communiquer les résultats du recensement 2015 de la circulation sur les routes E au secrétariat de la CEE, si possible avant **le 1^{er} novembre 2016**, conformément aux recommandations figurant dans les documents ECE/TRANS/WP.6/2013/4 et Corr.1 de la CEE;

2. *Recommande* aux gouvernements de recenser la circulation sur d'autres routes de leur territoire national, hors agglomération, en appliquant, si possible, les méthodes énoncées dans les recommandations mentionnées au paragraphe 1 a) ci-dessus;

3. *Prie* les gouvernements de faire savoir au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe (CEE), avant le **30 septembre 2014**, s'ils acceptent de mettre en œuvre les dispositions de la présente résolution.

Annexe III

Projet de résolution sur le recensement du trafic sur les lignes ferroviaires E en 2015 en Europe («Recensement 2015 du trafic sur les lignes ferroviaires E»)

Projet de résolution n° ...

Recensement du trafic sur les lignes ferroviaires E en 2015 en Europe
(«Recensement 2015 du trafic sur les lignes ferroviaires E»)

Le Comité des transports intérieurs,

Rappelant sa résolution n° 260 du 26 février 2009 (ECE/TRANS/206, annexe III),

1. *Invite les gouvernements:*

a) À procéder à un recensement du trafic sur les lignes ferroviaires E de leur territoire national, conformément à l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international en Europe (AGR) tel qu'en vigueur en 2015 et à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) tel qu'en vigueur en 2015, et eu égard aux recommandations qui leur sont adressées pour ce recensement, telles qu'elles figurent dans le document ECE/TRANS/WP.6/2013/5 de la CEE;

b) À communiquer les résultats de ce recensement au secrétariat de la CEE, si possible avant le **30 juin 2017**, conformément aux recommandations figurant dans le document ECE/TRANS/WP.6/2013/5 de la CEE;

2. *Recommande* aux gouvernements de recenser le trafic sur d'autres lignes ferroviaires non urbaines de leur territoire national, en appliquant, si possible, les méthodes énoncées dans les recommandations mentionnées au paragraphe 1 a) ci-dessus;

3. *Prie* les gouvernements de faire savoir au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe (CEE), avant le **30 septembre 2014**, s'ils acceptent de mettre en œuvre les dispositions de la présente résolution.

Annexe IV

Modification du plan de travail pour la période 2014-2018*

1. Section VII, Activité 02.5: Transport ferroviaire

Paragraphe 02.5.2, modifier comme suit:

«02.5.2 *Harmonisation des prescriptions applicables au transport international par chemin de fer, y compris **aux régimes juridiques (droit ferroviaire unifié)**, à la sûreté et à la facilitation de son exploitation et à la sécurité ferroviaire.* Priorité: 1

Exposé succinct:

- a) Simplification et harmonisation des formalités administratives, notamment des documents et des formalités au passage des frontières;
- b) Harmonisation des prescriptions normalisées applicables à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;
- c) Élaboration de propositions et préparation d'études visant à renforcer et à unifier le transport ferroviaire pour améliorer sa position sur les marchés des transports internationaux;
- d) Analyse des problèmes relatifs à l'harmonisation et à l'amélioration de la sécurité et de la sûreté ferroviaires.
- e) Examen des perspectives d'adoption de dispositions juridiques régissant le contrat de transport de ~~marchandises et de voyageurs~~ par chemin de fer, en vue d'instaurer un régime juridique normalisé (~~harmonisation et/ou unification des régimes SMGS/SMPS³ et CIM/CIV⁴~~);
- f) **Unification du droit ferroviaire international, dans le but d'instaurer un seul régime juridique pour le transport ferroviaire de l'Atlantique au Pacifique (droit ferroviaire unifié), et harmonisation des prescriptions applicables au transport international par chemin de fer, y compris à la sûreté et à la facilitation de son exploitation et à la sécurité ferroviaire. Établissement d'un ensemble unifié de dispositions transparentes et prévisibles et de règles juridiques applicables au transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie dans tous les pays concernés, qui pourraient faciliter les procédures de franchissement des frontières, notamment pour le transport en transit».**

* Afin de faciliter la comparaison entre la proposition de modification et le plan de travail pour la période 2014-2018, tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/2014/26, le secrétariat a indiqué les éléments de programme supplémentaires ou les parties de texte remplaçant des parties existantes par des caractères gras, tandis que les parties de texte à supprimer sont signalées par des caractères biffés.

³ ~~Contrat de transport international de marchandises par chemin de fer (SMGS); Contrat de transport international de voyageurs par chemin de fer (SMPS).~~

⁴ ~~Contrat de transport international de marchandises par chemin de fer (CIM); contrat de transport international de voyageurs et de bagages par chemin de fer (CIV).~~