



**Conseil Economique
et Social**

Distr.
GENERALE

E/ECE/1317
31 janvier 1995

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

Cinquantième session
(Point 6 a) de l'ordre du jour provisoire)

COOPERATION DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

(Décision G (49) de la Commission)

Rapport du Secrétaire exécutif

1. Le présent rapport a été établi en application du paragraphe 25 de la décision G (49).
2. La deuxième Conférence paneuropéenne des transports, organisée conjointement par le Parlement européen et la Commission européenne avec la coopération notamment de la CEE, s'est tenue du 14 au 16 mars 1994 en Crète (Grèce). La CEE a beaucoup contribué au succès de la Conférence et aux résultats auxquels elle a abouti. Le secrétariat de la CEE a participé activement à l'élaboration de la Déclaration publiée par la Conférence et du rapport intérimaire relatif à l'élaboration de directives pour le développement des infrastructures paneuropéennes des transports qui était soumis à la Conférence. C'est pourquoi il est question à plusieurs reprises dans ces deux documents des travaux réalisés par la CEE dans le domaine des transports, notamment des instruments juridiques élaborés sous ses auspices. La Conférence elle-même a été rendue attentive aux travaux du Comité des transports intérieurs concernant ses cinq domaines d'activité prioritaires, à savoir l'infrastructure, la sécurité routière, la construction de véhicules, le transport de marchandises dangereuses et le transport combiné. Le Comité a décidé de contribuer aussi au suivi de la Conférence en donnant un nouvel élan à plusieurs de ses activités.
3. Les travaux préparatoires ont commencé en vue de la Conférence régionale sur les transports et l'environnement de 1996. Le Comité préparatoire a tenu trois réunions et une quatrième est prévue les 16 et 17 février 1995. Un questionnaire a été envoyé aux gouvernements pour déterminer les sujets à examiner par la Conférence et faire le point des mesures déjà appliquées ou à

l'examen. Quelque 35 gouvernements ont répondu et à partir de ces réponses, le secrétariat a élaboré des résumés. Le Comité préparatoire examine actuellement un projet de lignes directrices pour une stratégie commune en matière de transport et d'environnement.

4. La deuxième Semaine de la sécurité routière dans la région de la CEE, qui est considérée comme un moyen important de réduire le nombre et la gravité des accidents survenant à de jeunes usagers de la route, se déroulera du 27 mars au 2 avril 1995. Les travaux préparatoires de cette manifestation se sont poursuivis tout au long de 1994. Les préparatifs ont notamment consisté à élaborer une brochure contenant des informations et des données utiles, à diffuser des renseignements sur les activités pertinentes menées à bien par des Etats membres, à publier des communiqués de presse et à prendre des dispositions pour faire participer les médias internationaux et d'autres organisations internationales. Le Comité des transports intérieurs a invité les gouvernements à tout mettre en oeuvre pour que les campagnes menées dans le cadre de la deuxième Semaine de la sécurité routière soient aussi efficaces que possible et à faire le nécessaire pour assurer la plus large participation des médias et des organisations concernées.

5. En ce qui concerne le transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure, le Comité des transports intérieurs a décidé de constituer un groupe de travail international afin d'élaborer un accord européen relatif à ce type de transport (ADN), en concertation avec d'autres organisations internationales intéressées comme la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), la Commission du Danube et la Commission des Communautés européennes. Toutefois, faute de ressources, le secrétariat n'a pas été en mesure d'élaborer et de diffuser le texte des prescriptions européennes, qui avaient été mises à jour en 1993.

6. Une version révisée de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), comprenant notamment tous les amendements élaborés en 1992 et 1993, a été publiée en anglais et en français. De nouveaux projets d'amendements ont été mis au point et devraient entrer en vigueur en 1997. La Communauté européenne a adopté les annexes A et B de l'ADR (Directive CE 94/55) en tant que dispositions applicables à compter de 1997 au transport des marchandises dangereuses par route, y compris aux transports intérieurs dans tous les pays de l'Union européenne. Du fait de cette décision et pour faciliter l'application de l'ADR, la restructuration des annexes de cet accord, qui avait commencé en 1993, s'est poursuivie en 1994.

7. La restructuration de l'ADR se déroule parallèlement à celle du RID. En outre, les activités se sont poursuivies en vue de faire en sorte que le RID et l'ADR soient toujours harmonisés avec les Recommandations de l'ONU relatives au transport de marchandises dangereuses. Une neuvième version révisée de ces Recommandations, contenant la série de modifications adoptées par le Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social pendant la période biennale 1993-1994, sera publiée en 1995. Les gouvernements, les organes des Nations Unies et les organisations internationales devraient envisager d'inclure cette nouvelle version dans les instruments juridiques qu'ils administrent (probablement d'ici au 1er janvier 1997). La CEE devrait donc les inclure dans l'ADR et l'ADN. Dans ce contexte, la coopération s'est également poursuivie avec

le PNUE, l'OIT, l'OMS et l'OCDE en vue d'élaborer un système de classification et d'étiquetage des substances chimiques dangereuses harmonisé au niveau mondial, comme suite au chapitre 19 du programme "Action 21" de la CNUED.

8. Jusqu'à présent, un seul pays a signé la Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool, qui est ouverte à la signature jusqu'au 14 avril 1995. Les procédures juridiques appropriées ont été engagées dans plusieurs pays.

9. Deux nouveaux instruments juridiques de la CEE concernant les transports ont été mis au point dans leur version définitive au cours des 12 derniers mois, ce qui porte à 50 le nombre total des accords et conventions de la CEE dans ce domaine. Le nombre des parties contractantes à ces accords et conventions a lui aussi continué d'augmenter : en 1994, 24 Etats au total, dont un ne faisant pas partie de la CEE, sont devenus parties contractantes à un ou plusieurs instruments juridiques de la CEE. Cette augmentation du nombre de parties contractantes a porté au total sur 26 instruments juridiques. La plupart des nouvelles parties contractantes étaient des pays d'Europe centrale et orientale, notamment des nouveaux pays indépendants d'Asie membres de la CEE. Notant l'importance des instruments juridiques de la CEE pour parvenir à mettre en place un système de transport efficace et cohérent dans la région de la CEE, le Comité des transports intérieurs a invité les gouvernements qui ne l'avaient pas encore fait à devenir parties contractantes à ces instruments juridiques internationaux.

10. Les gouvernements des pays participants ont à nouveau souligné qu'il importait de poursuivre et de développer les projets TEM et TER auxquels ils ont réaffirmé leur soutien. Le nombre de gouvernements participant à ces projets a continué d'augmenter. L'adaptation des réseaux TEM et TER à la nouvelle situation politique et économique de la région s'est poursuivie. Les difficultés financières actuelles ont également été prises en considération. Une étude destinée à mettre à jour les prévisions concernant le trafic sur le réseau TEM devrait être achevée en 1995. On a souligné l'importance des projets pour le développement de l'infrastructure des transports routier, ferroviaire et combiné en Europe centrale et orientale, à la lumière en particulier des résultats de la Conférence de Crète.

11. Un rapport concernant la base méthodologique à utiliser pour définir des critères communs relatifs aux goulets d'étranglement, aux liaisons manquantes et à la qualité des services sur les réseaux d'infrastructure a été mis au point sous sa forme définitive. Il servira à définir les projets d'investissement prioritaires entrepris en Europe centrale et orientale par l'Union européenne dans le cadre du groupe des transports G24. Comme suite à ce rapport, des travaux seront entrepris en vue de concevoir et de retenir des mesures destinées à améliorer la situation des transports, qu'il s'agisse de mesures réglementaires ou de mesures concernant l'infrastructure.

12. Un glossaire des statistiques des transports, élaboré conjointement avec la CEMT et Eurostat, a été publié en anglais, français et russe. Les trois secrétariats ont en outre établi un questionnaire commun sur les statistiques des transports qui a pour objet d'harmoniser les statistiques des transports au niveau international et d'aider les gouvernements des pays membres à répondre aux questions.

13. Les projets d'amendements à l'Accord de 1958 ont été adoptés et le Dépositaire les a déjà notifiés aux parties contractantes le 16 janvier 1995 pour approbation. Ces amendements auront pour effet d'adapter l'Accord de 1958 aux nouveaux besoins en mettant davantage l'accent sur la protection de l'environnement et les économies d'énergie, de rationaliser les procédures administratives, de gagner en efficacité grâce à l'instauration de la règle de l'adoption des décisions à la majorité et de donner à l'Accord une dimension mondiale en autorisant des pays utilisant des procédures d'homologation différentes à y adhérer. Une proposition concernant une deuxième phase des travaux est actuellement à l'étude.

14. La nouvelle version révisée de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), dont les dispositions devaient entrer en vigueur le 1er janvier 1995, a été publiée en anglais et en français avant cette date. C'est la première fois depuis de nombreuses années qu'une version révisée est ainsi publiée dans les délais.

15. En ce qui concerne l'incorporation de dispositions applicables aux transports par voie navigable utilisant des techniques de transport combiné dans un instrument international juridiquement contraignant, conformément à la résolution No 240 du Comité des transports intérieurs, il n'a pas été possible de parvenir à un consensus sur la forme d'un tel instrument.

16. La cinquante-huitième session du Comité des transports intérieurs devrait se tenir du 15 au 19 janvier 1996.

17. Les organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs ont été priés d'intensifier leurs travaux sur des questions présentant un intérêt particulier pour les pays en transition. Un atelier sur les statistiques des transports destinés à ces pays s'est tenu à La Haye (Pays-Bas) en juin 1994. Un deuxième est en préparation et devrait avoir lieu en 1995 en Allemagne. Une réunion spéciale sera organisée du 26 au 28 juin 1995 pour examiner comment aider les pays d'Europe centrale et orientale et les formes que pourrait prendre cette assistance. Afin de préparer cette réunion, une réunion informelle restreinte pourrait être convoquée en avril ou mai 1995. Ce processus devrait déboucher sur l'élaboration d'un programme d'action visant à apporter aux pays en transition une aide qui devrait prendre notamment les formes suivantes : organisation d'ateliers et élaboration d'études particulières présentant un intérêt pour ces pays; évaluation par des experts de leur nouvelle législation relative au passage de leur industrie des transports aux conditions de l'économie de marché et formation de personnel. En outre, une table ronde sur l'assistance aux pays en transition aura lieu pendant la cinquante-huitième session du Comité en 1996.

18. Le Gouvernement néerlandais a annoncé une contribution au Fonds d'affectation spéciale pour l'assistance aux pays en transition.

19. En ce qui concerne les postes vacants à pourvoir à la Division des transports, des progrès notables ont été faits. Par ailleurs, un poste supplémentaire de conseiller régional a été attribué à la Division pour fournir une assistance aux pays en transition dans le domaine des transports et ce poste a été pourvu en novembre 1994.
