



Principaux accords sur le transport routier conclus dans le cadre des Nations Unies



European Union



UNITED NATIONS
ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE



TABLE DES MATIERES

- 03** Principaux accords et conventions sur le transport routier conclus dans le cadre des Nations Unies, administrés par le Comité des transports intérieurs de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU)
- 03** L'adhésion à ces accords et leur mise en œuvre revêtent une importance capitale pour les pays Euromed
- 04** Transport routier et sécurité routière
- 06** Faciliter les transports transfrontaliers
- 08** Transport de matières dangereuses et de denrées périssables
- 10** Réglementation automobile

Ce document a été réalisé avec l'aide de l'Union européenne, dans le cadre du Projet Euromed 'Route, Rail et Transports urbains'. Le contenu de cette publication relève de la seule responsabilité de la SAFEGE en consortium avec SYSTRA, l'Université Nationale Technique d'Athènes, Dar Al Omran, IDOM, FIT Consulting, LTRC et LEEGO, et ne peut être en aucun cas interprété comme reflétant le point de vue de l'Union européenne.

PRINCIPAUX ACCORDS ET CONVENTIONS SUR LE TRANSPORT ROUTIER CONCLUS DANS LE CADRE DES NATIONS UNIES, ADMINISTRES PAR LE COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS DE LA COMMISSION ECONOMIQUE DES NATIONS UNIES POUR L'EUROPE (CEE-ONU)

Sur les 58 accords et conventions sur les transports administrés par le Comité des transports intérieurs de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), 13 concernent plus particulièrement le transport routier. Ils portent sur le transport routier et la sécurité de la circulation (4), la facilitation des passages transfrontaliers (4), le transport de matières dangereuses et de denrées périssables (2) et la réglementation automobile (3).

Ces accords:

- Fixent le cadre réglementaire de base ainsi que les normes internationales visant à faciliter le transport routier transfrontalier ;
- Servent de modèles pour les réglementations nationales ;
- Sont le reflet de 60 ans de collaboration visant à faciliter le transport international.

L'ADHESION A CES ACCORDS ET LEUR MISE EN ŒUVRE REVETENT UNE IMPORTANCE CAPITALE POUR LES PAYS EUROMED

Les accords sur le transport routier conclus dans le cadre de l'ONU sont sous-explorés dans la région Euromed. N'y ayant pas encore adhéré, la plupart des pays Euromed ne sont pas en mesure d'en engranger les bénéfices avérés. Nombre d'entre eux ne disposent pas de la capacité à se préparer à cette adhésion et de mettre pleinement en œuvre ces accords internationaux.

Consciente de la nécessité vitale de voir les pays Euromed partenaires satisfaire à la législation des Nations Unies, l'Union européenne a mis en place son Projet 'Route, Rail et Transports urbains'. La CEE-ONU et l'Union internationale des transports routiers (IRU) ont uni leurs forces pour plaider vigoureusement en faveur de l'application de ces accords dans la région Euromed.

Le Projet 'Route, Rail et Transports urbains' a émis un plan d'action concerté pour tous les pays EuroMed, en fournissant:

- Une assistance technique et des formations par le biais de séminaires dédiés ;
- Une sensibilisation accrue grâce à des ateliers régionaux et nationaux EuroMed ;
- Des voyages d'études sur les bonnes pratiques impliquant des experts de tous les pays EuroMed ;
- Des missions de conseils ad hoc aux pays EuroMed partenaires.



Palais des Nations, Genève:
© CEE-ONU

TRANSPORT ROUTIER ET SECURITE ROUTIERE

La Convention de 1968 sur le trafic routier vise à faciliter le trafic routier international et à accroître la sécurité routière par l'adoption de règles de circulation uniformes. Elle prévoit un ensemble de règles communes portant sur tous les facteurs influant sur le trafic routier international et sa sécurité, notamment les conducteurs et leurs véhicules. Les parties contractantes doivent se conformer à ces règles et en assurer le respect. La

Convention prévoit que – sans affecter le droit d'une partie contractante à admettre sur son territoire des automobiles soumises de son droit national – les parties contractantes doivent admettre sur leur territoire en circulation internationale les automobiles et les conducteurs qui remplissent les conditions qu'elle fixe et de reconnaître des certificats d'immatriculation délivrés par d'autres parties contractantes. En outre, la Convention fixe les conditions

élémentaires pour l'admission d'automobiles et de conducteurs en circulation internationale. Elle joue ainsi un rôle essentiel pour faciliter le trafic routier, le transport et le commerce à l'international ainsi que le tourisme. Parties contractantes au 31 mars 2013: 72 États, dont 3 pays Euromed (Israël, Maroc et Tunisie).



EUROBASKET 2011 LITUANIE, match de demi-finale, France-Russie: FIBA, FIBA EUROPE, CEE-ONU, Ministère des transports et Fédération de Lituanie de basketball
Campagne sur la sécurité routière

La Convention de 1968 sur la signalisation routière établit un certain nombre de panneaux de signalisation communs. Ceux-ci sont classés dans trois catégories : panneaux de danger, réglementaires et à but informatif ; elle donne pour chacun une définition précise et définit son aspect physique (dimensions, formes et couleurs, symboles et normes) afin d'assurer leur visibilité et lisibilité. Elle prévoit

également des normes communes en matière de feux de circulation et de signalisation pour les piétons. La Convention prescrit en outre des conditions uniformes pour le marquage des routes, la signalisation des chantiers ainsi que pour les passages à niveau et leur signalisation. Parties contractantes au 31 mars 2013 : 62 États, dont 2 pays Euromed (Maroc et Tunisie).



© CEE-ONU

L'Accord européen de 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

a pour objet d'empêcher les chauffeurs et les équipes de véhicules commerciaux de plus de 3,5 tonnes, ou qui transportent plus de 9 personnes, et qui effectuent des transports routiers internationaux, de conduire pendant un nombre d'heures excessif. On sait que la fatigue des conducteurs accroît le risque d'accidents graves. La non-normalisation du nombre d'heures de travail peut en effet créer une disparité dans les conditions de travail des chauffeurs professionnels et avoir une incidence sur la concurrence entre les entreprises. À cette fin, l'AETR réglemente leurs temps de conduite et de repos. Cet accord définit également les dispositifs qu'il convient d'utiliser pour les contrôler et fixe des exigences techniques pour leur fabrication, la conduite de tests, leur installation et leur inspection. L'AETR établit par ailleurs les exigences en matière de vérification des heures de conduite par les autorités compétentes. En réglementant les temps de conduite et de repos des chauffeurs de véhicules commerciaux qui effectuent des transports routiers internationaux, l'AETR crée en sus des règles du jeu identiques pour le secteur du transport routier, tout en contribuant à réduire le nombre d'accidents de la circulation. Parties contractantes au 31 mars 2013: 51 États.

Au niveau de l'UE, ces mêmes questions sont régies par des règlements du Conseil. L'usage obligatoire du tachygraphe numérique a été introduit dans l'UE en 2006. L'accord AETR n'est pas ouvert à l'adhésion d'États membres non CEE-ONU. Les parties contractantes à l'AETR discuteront prochainement de la possibilité d'amender cet accord afin de permettre à tous les États membres des Nations Unies d'y adhérer. La mise en œuvre du tachygraphe numérique constitue un défi politique considérable, nécessitant une expertise technique de pointe, des règles strictes ainsi que des systèmes performants au niveau national et international. Le Centre com-



Exemple de chronotachygraphe numérique: DTCO 1381 de Continental and Carte Conducteur de Chronoservices

mun de recherche (CCR) veille à l'interopérabilité technique des tachygraphes numériques et agit en tant qu'autorité européenne de certification générique pour les pays de l'AETR. Un certain nombre de pays Euromed partenaires envisagent l'introduction de tels dispositifs sur leurs marchés intérieurs. Ils espèrent ainsi bénéficier de ce cadre AETR largement harmonisé; pour effectuer leur demande d'adhésion, il leur faudra cependant harmoniser leurs systèmes nationaux avec les systèmes de réglementation internationaux.

La Convention de 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR)

facilite le transport routier international en prévoyant des conditions s'appliquant à tous les contrats de transport routier internationaux, notamment une lettre de voiture commune et des limites de responsabilités harmonisées. La CMR fixe les conditions régissant les contrats de transport international de marchandises par route entre le transporteur et l'expéditeur ainsi que celles définissant la responsabilité du transporteur en cas de perte totale ou partielle de marchandises ou en cas de retards. Elle n'a aucune im-

plication directe pour les gouvernements car ses fondements juridiques relèvent du droit privé. Cependant, pour que les transporteurs puissent tirer parti de cette Convention, elle doit être incluse dans la législation nationale. Un Protocole additionnel à la CMR est entré en vigueur afin de faciliter l'utilisation d'une lettre de voiture électronique (eCMR); 7 parties contractantes l'appliquent actuellement. La Convention CMR contribue à assurer une concurrence équitable entre les transporteurs tout en limitant les coûts du transport routier international, particulièrement en ce qui concerne les frais d'assurance. Parties contractantes au 31 mars 2013: 55 États, dont 5 pays Euromed (Jordanie, Liban, Maroc, Syrie et Tunisie).

Le Protocole de 1978 à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route

modifie l'article 23 de la Convention CMR afin d'introduire des droits de tirage spéciaux (DTS) en tant que devise de référence pour le calcul des dédommagements en cas de dommages aux marchandises. Parties contractantes au 31 mars 2013: 41 États, dont 3 pays Euromed (Jordanie, Liban et Tunisie).

FACILITER LES TRANSPORTS TRANSFRONTALIERS

La Convention douanière de 1975 relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) établit une procédure internationale de transit douanier qui permet d'assurer la fluidité du transport routier international de marchandises à travers autant de pays signataires qu'il est nécessaire sans avoir à remplir les procédures douanières habituelles ou sans qu'il soit nécessaire d'effectuer un dépôt financier à chaque frontière. Cette procédure comprend l'utilisation de véhicules ou de containers sécurisés, préalablement approuvés par les autorités nationales, conformément aux normes TIR. Cet accord instaure également un système de garantie transfrontalier visant à couvrir les droits et les taxes pour chaque transport. L'Union Internationale des Transports Routiers (IRU) est mandatée pour l'organiser et pour distribuer des Carnets TIR à travers l'ensemble de la chaîne de garantie TIR. Chaque véhicule doit avoir son Carnet TIR, qui certifie la validité du chargement auprès du bureau de douane de départ. Il s'agit ainsi du document de garantie

officiel. Les autorités douanières des frontières intermédiaires vérifient la validité du Carnet TIR, et ce généralement sans effectuer de contrôles supplémentaires, sauf si cela est jugé nécessaire.

L'accès au système TIR fait l'objet de contrôles rigoureux et tout emploi abusif est immédiatement sanctionné. Grâce à l'informatisation, les opérations TIR sont extrêmement efficaces. Le secrétariat CEE-ONU TIR gère la banque de données internationale TIR (ITDB), qui est un registre international de tous les utilisateurs autorisés du système TIR. Il permet à toutes les parties contractantes d'accéder à la base de données afin de vérifier les coordonnées et la situation des transporteurs TIR. L'IRU a mis sur pied un système de contrôle international (SafeTIR) qui permet de surveiller la délivrance et la fin de validité des Carnets TIR au bureau de douane de la destination. De plus, la Déclaration Préalable Electronique TIR (TIR-EPD) permet aux utilisateurs TIR de communiquer aux douanes leurs données TIR par voie électronique avant même leur opération de transport – un service que

l'IRU a mis en œuvre en collaboration avec les autorités douanières nationales. Un projet de numérisation totale des opérations – le « Project eTIR » – a été lancé en 2003 afin de pleinement sécuriser l'échange de données électroniques entre les diverses administrations douanières, et de gérer les garanties transfrontalières.

Le Comité d'administration de la Convention TIR est ouvert à tous les membres des Nations Unies. Il a été constitué afin de faciliter l'efficacité des opérations de traversée des frontières en réduisant l'attente aux frontières et en allégeant les tâches administratives par l'introduction d'un système de garantie internationale afin de remplacer la multitude de garanties nationales. En termes de résultats, il a été observé une réduction considérable des coûts du transport international et de la charge administrative des sociétés d'import-export. Parties contractantes au 31 mars 2013 : 68 parties, dont l'Union européenne et 7 pays Euromed (Algérie, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Syrie et Tunisie).



© IRU



© CEE-ONU - IRU



La Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières est une convention cadre qui facilite le franchissement international des frontières par les marchandises transportées, grâce à l'harmonisation et la réduction des formalités administratives et du nombre et de la durée des contrôles aux frontières. La Convention définit les procédures recommandées pour effectuer de manière efficace tous les types de contrôles pouvant être nécessaires aux frontières, notamment les contrôles douaniers, les inspections médicales et sanitaires, vétérinaires et phytosanitaires, les contrôles de la qualité et ceux de la conformité avec les normes techniques. Ces procédures transfrontalières nécessitent une coopération internationale concertée avec les différents services frontaliers des pays limitrophes. Elle prévoit des mesures telles que le contrôle conjoint des marchandises et des documents par la mise à disposition d'installations

partagées, l'uniformisation des heures d'ouverture et des types de services aux frontières communes. Ces procédures s'appliquent à toutes les marchandises importées, exportées ou en transit, et à tous les modes de transport. Un Comité administratif gère la Convention, dont l'application est prévue au niveau mondial. Elle établit, au moyen de son Annexe 8 consacrée au transport routier, le Certificat International de Pesée de Véhicule (CIPV) et le Certificat International de Contrôle Technique (CICT) qui contribuent à faciliter les procédures frontalières en se fondant sur leur reconnaissance mutuelle, de sorte à éviter les contrôles à répétition. La Convention prévoit la réduction du nombre et de la durée de tous types de contrôles et un code des meilleures pratiques pour assurer l'efficacité des contrôles de marchandises aux points de passage frontaliers. Grâce à ce principe de guichet unique, les transporteurs de fret internationaux économisent du temps et de l'argent. Parties contractantes au 31

mars 2013: 57 parties, dont l'Union européenne et 3 pays Euromed (Jordanie, Maroc et Tunisie).



© CEE-ONU



© CEE-ONU

La Convention douanière de 1954 sur l'importation temporaire des automobiles privées et la Convention douanière de 1956 sur l'importation temporaire des véhicules commerciaux facilitent l'admission temporaire de véhicules d'un pays signataire à

un autre sans le paiement des droits et taxes à l'importation. Les parties contractantes peuvent ainsi prescrire que les véhicules particuliers ou commerciaux importés temporairement sont couverts par le « Carnet de Passage en Douane » (CPD). Celui-ci garantit le paiement des droits et taxes à l'importation de ces véhicules aux autorités nationales compétentes dans la mesure où ceux-ci ont été temporairement admis et ne sont pas réexportés. Ces « Carnets de Passage en Douane » sont délivrés par des organismes ou des associations autorisés, ce qui garantit le paiement.

Ces Conventions décrivent de façon détaillée le fonctionnement des procédures d'importation temporaire et les documents à utiliser, ainsi que ceux des procédures de contentieux devant être appliquées lorsque l'exportation des véhicules n'a pas été effectuée dans les délais prescrits. Elles sont ouvertes à tous les membres des Nations Unies. Elles introduisent des procédures uniformes

et prévoient un document reconnu au niveau international, qui remplace les procédures et les documents nationaux, lesquels diffèrent souvent d'un pays à l'autre. Cette procédure permet également d'éviter de recourir à un système de garantie nationale, du fait que tous les droits et taxes sont couverts. Elle garantit en outre que les autorités compétentes, les associations ou les conducteurs de voitures particulières pourront remplir avec exactitude les documents pertinents. De ce fait, ces Conventions contribuent à minimiser les procédures et les attentes aux points de passage frontaliers. Parties contractantes à la Convention douanière sur l'importation temporaire des automobiles privées, au 31 mars 2013: 80 États, dont l'Union européenne et 7 pays Euromed (Algérie, Égypte, Israël, Jordanie, Maroc, Syrie et Tunisie). Parties contractantes à la Convention douanière sur l'importation temporaire des véhicules commerciaux, au 31 mars 2012 : 41 parties, dont l'Union européenne et 1 pays Euromed (Algérie).

TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES ET DES DENREES PERISSABLES

L'Accord européen de 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) vise à assurer le niveau de sécurité le plus élevé possible pour le transport de marchandises dangereuses, et ce à un coût acceptable. Il précise quelles marchandises dangereuses peuvent faire l'objet d'un transport international et lesquelles ne le peuvent pas. En ce qui concerne les premières, l'ADR fixe les conditions selon lesquelles elles peuvent être transportées.

Différents types de danger sont définis (explosifs, liquides inflammables, gaz inflammables, substances corrosives, etc.) ainsi que leur conditionnement, étiquetage, marquage, affichage, et documentation et les exigences spéciales pour les citernes. L'ADR établit les exigences s'appliquant aux opérations de transport, à la formation des conducteurs ainsi que celles en matière de construction des véhicules et de leur

agrément. Des mesures de sécurité y ont été récemment incluses. Les Annexes à l'ADR sont généralement amendées tous les deux ans. Tout en obligeant les parties contractantes à accepter des véhicules en provenance d'autres pays, dans la mesure où elles respectent l'ADR, cet Accord préserve le droit des Parties Contractantes d'interdire, pour des raisons autres que la sécurité durant le transport, l'entrée de marchandises dangereuses sur leur territoire. Les parties contractantes conservent également le droit de prévoir des conditions de transport international moins strictes sur leurs territoires par le biais d'accords spéciaux bilatéraux ou multilatéraux.

L'ADR est ouverte à l'adhésion de tous les États membres des Nations Unies. Cette adhésion n'aura aucune implication financière pour les pays. Cependant, en ce qui concerne les pays exportateurs, l'ADR impose des structures administratives pour la conduite de tests sur les

emballages, citernes et véhicules, et leur agrément, ainsi qu'en matière de formation des conducteurs et des conseillers à la sécurité pour les transports de marchandises dangereuses ainsi que pour la délivrance des certificats correspondants. En adéquation avec le Règlement type des Nations Unies, qui sert de fondement pour tous les modes de transport et pour la plupart des réglementations nationales au niveau mondial, l'ADR facilite également les procédures de conformité, de contrôle et d'application. Les Annexes A et B sont également utilisées pour réglementer le trafic intérieur dans les pays de l'UE. Parties contractantes au 31 mars 2013 : 48 États, dont 2 pays Européens (Maroc et Tunisie).



© CEE-ONU



Le Protocole de 1993 portant amendement des articles 1(a), 14 (1) et 14(3)(b) de l'ADR simplifie les procédures d'amendement des annexes à l'ADR et harmonise la définition du terme « véhicule », conformément à la définition utilisée dans les diverses directives de la CE. Parties contractantes au 31 mars 2013: 33 États.

L'Accord de 1970 relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) établit des prescriptions uniformes applicables à la préservation de la qualité des denrées périssables lors de leur transport à l'international. Il définit des normes et des standards uniformes pour les équipements de transport spéciaux exigés, ainsi que des marques distinctives uniformes qui doivent être apposées sur

les véhicules spécialement équipés. Entre autres, il précise les températures à respecter pour les denrées réfrigérées et congelées. La conformité des équipements est indiquée au moyen d'un certificat international et d'une plaque ATP fixée au véhicule, de façon à faciliter son identification et sa conformité ATP, d'assurer une reconnaissance mutuelle et d'éviter les contrôles à répétition. Parties contractantes au 31 mars 2013 : 48 États, dont 2 pays Euromed (Maroc et Tunisie).

ATP APPROVED FOR TRANSPORT OF PERISHABLE FOODSTUFFS
Zugelassen zur Beförderung leichtverderlicher Lebensmittel 062051

APPROVAL NUMBER: **D TÜV 36-0709051**
TÜV Zulassungsnummer:

EQUIPMENT NUMBER: **05C1590-004**
Aufbau-oder Identnummer:

ATP MARK: **FRC**
ATP-Klasse:

VALID UNTIL: **11-2011**
Gültig bis:

TÜV SÜD Industrie Service GmbH, ATP-ZERTIFIKATE, Riederstraße 57, D-80339 München, Tel +49 (0)89 5190-3167, Fax: +49 (0)89 5195-1071



REGLEMENTATIONS AUTOMOBILES

L'Accord de 1958 concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces des véhicules à moteur établit le cadre juridique pour l'élaboration des règlements sur la sécurité et la pollution de tous types de véhicules à moteur construits en Europe et dans de nombreuses autres parties du monde. Ce document

juridique comprend 131 règlements des Nations Unies ; il a considérablement contribué au progrès technique, tout en améliorant la sécurité des véhicules et en réduisant de façon drastique les émissions polluantes. Parties contractantes au 31 mars 2013 : 48 États, dont l'Union européenne et 2 pays Euromed (Égypte et Tunisie).

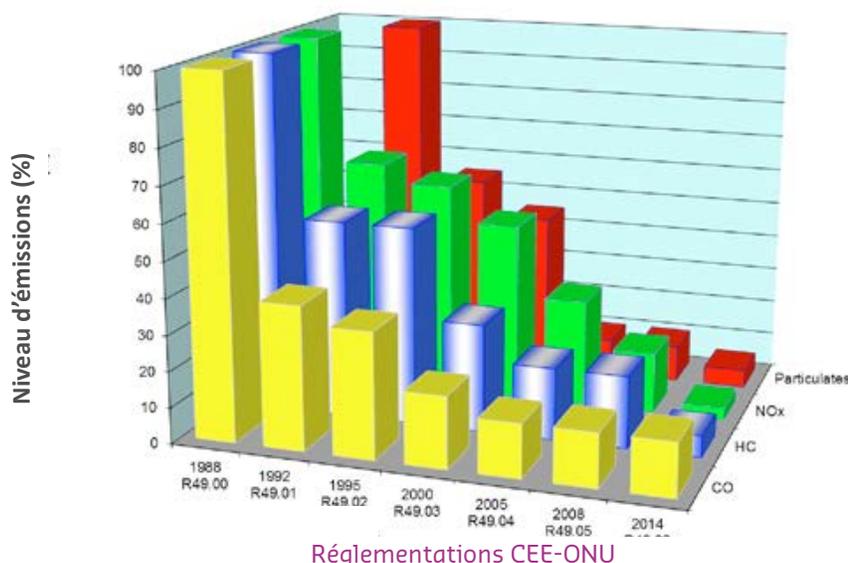


L'Accord de 1998 concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces des véhicules à moteur établit le cadre pour l'élaboration de règlements techniques mondiaux s'appliquant aux véhicules à moteur. 12 règlements techniques mondiaux des Nations Unies ont déjà été adoptés. Parties contractantes au 31 mars 2013: 33 parties, dont l'Union européenne et 1 pays Euromed (Tunisie).

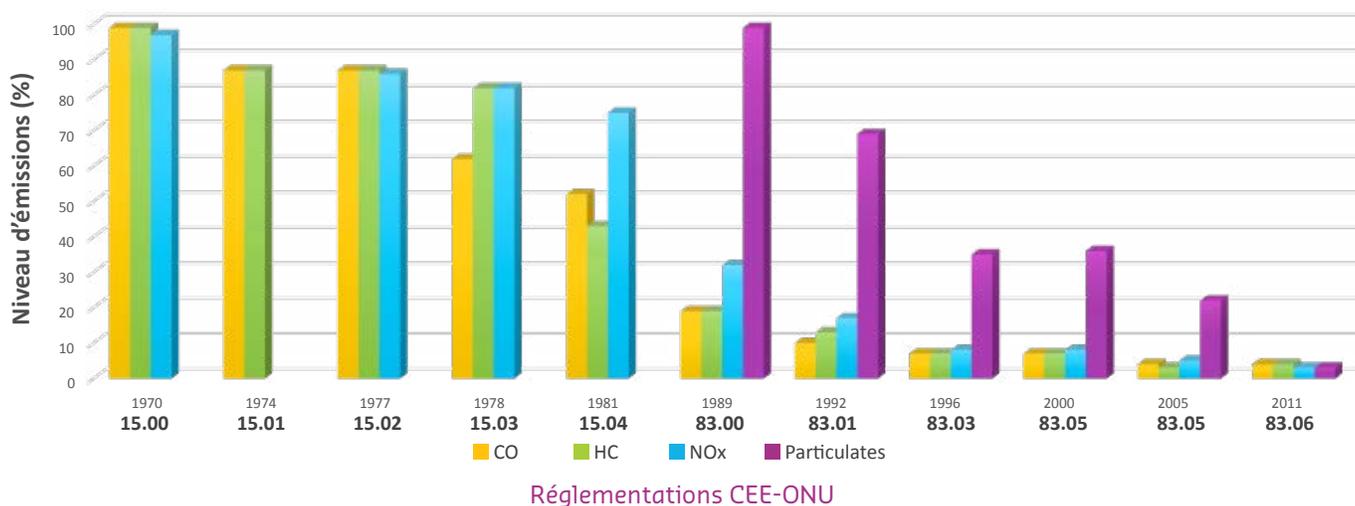
L'Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et à la reconnaissance réciproque des contrôles établit le cadre juridique pour les contrôles techniques des véhicules. Lui sont annexés 2 règles des Nations Unies, qui visent à assurer la sécurité des véhicules durant tout leur cycle de vie. Cet accord s'est avéré particulièrement utile dans les pays qui, jusqu'ici, n'étaient pas par-

venus à mettre en place un système de contrôle technique périodique pour les véhicules immatriculés. Parties contractantes au 31 mars 2013: 12 États et 17 signataires dans l'attente de sa ratification.

Évolution des limites d'émission des camions



Évolution des limites d'émission des voitures particulières



L'adhésion aux réglementations des Nations Unies relatives aux véhicules à moteur ainsi que leur mise en œuvre sont aussi importantes pour les pays qui produisent des voitures que pour ceux qui n'en produisent pas car elles

permettent de garantir la sécurité des véhicules, la protection de l'environnement et l'efficacité énergétique.

Les Accords de 1958 et de 1998 sur la construction des véhicules offrent de nombreuses opportunités commercial-

es aux constructeurs de véhicules et aux fabricants de pièces détachées du fait du principe de reconnaissance mutuelle des homologations de véhicules prévu dans le cadre de l'Accord de 1958.

La plupart des conventions et accords conclus dans le cadre des Nations Unies sont ouverts à tous les États membres des Nations Unies. Ainsi, sauf spécification contraire, tout État membre des Nations Unies peut déposer auprès du Secrétaire Général un instrument d'adhésion, d'acceptation ou d'approbation afin de devenir une partie contractante à l'un ou l'autre de ces accords ou conventions, faisant ainsi état de son intention de mettre en œuvre les dispositions du dit accord ou convention. Le fait de devenir une partie contractante n'implique aucune cotisation ou obligation financière.



Document publié par

SAFEGE
Parc de l'île, 15/27, rue du Port
92022 Nanterre Cedex
FRANCE

Tél.: +33.(0)1.46.14.71.00
Télécopie: +33.(0)1.47.24.77.88

www.safege.com
contact@safege.fr

Photographies

© UNECE © IRU

Conception

Semantics Design
www.semanticsdesign.eu

Impression

Drifosett Printing sa
www.drifosett.com

Cette brochure a été réalisée dans le cadre du projet Euromed « Route, Rail et Transports urbains », mis en œuvre par SAFEGE, en consortium avec SYSTRA, l'Université Nationale Technique d'Athènes, Dar Al Omran, IDOM, FIT Consulting, LTRC et LEEGO