



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

Genève, 23-25 février 2010

Point 12 de l'ordre du jour provisoire

Évaluation et organisation des futurs travaux**Planification fonctionnelle en vue de l'évaluation du programme de travail 2010-2011 et approbation du cadre stratégique pour l'exercice biennal 2012-2013****Note du secrétariat***Résumé*

On trouvera dans le présent document un aperçu des évaluations des résultats prévues pour le sous-programme relatif aux transports au titre de l'exercice biennal 2010-2011. On y trouvera également le cadre stratégique du sous-programme pour l'exercice 2012-2013, formulé dans le contexte de l'établissement du budget-programme de l'ONU. Conformément au processus de planification des programmes de la Commission économique pour l'Europe (CEE), le cadre stratégique a été examiné par le Bureau du Comité avant d'être soumis au Comité exécutif puis au Siège de l'ONU en 2009.

À sa session de novembre 2009, le Bureau a constaté que les indicateurs de succès choisis pour l'évaluation des résultats des différents groupes d'activités au titre de l'exercice biennal 2010-2011 étaient pour la plupart quantitatifs, et non qualitatifs, et a par conséquent jugé nécessaire de les réexaminer. Conformément à cette décision du Bureau, le secrétariat a communiqué le document aux présidents des organes subsidiaires du Comité, en leur demandant de faire part de leurs observations, avant de le soumettre à ce dernier.

Conformément à la décision du Bureau, les observations reçues par le secrétariat seront portées à l'attention du Comité à sa prochaine session. Le Comité est invité à examiner les propositions relatives aux réalisations escomptées et aux indicateurs de succès pour chaque groupe d'activités, et à les entériner, en tenant compte des observations faites par les présidents des organes subsidiaires.

Mandat

1. Conformément à la décision prise par la Commission à sa session de 2004, les comités sectoriels ont été priés de procéder à une évaluation biennale de leurs sous-programmes respectifs et de tenir compte des résultats de cette évaluation pour établir leur programme de travail (E/ECE/1416, par. 28, al. c, et E/ECE/1415/Add.1).
2. En application de cette décision, le présent document définit le cadre de cette évaluation pour l'exercice biennal 2010-2011. Conformément au système de gestion et de budgétisation axé sur les résultats, il convient, pour tous les sous-programmes, avant chaque exercice biennal, d'établir un cadre stratégique définissant les objectifs en termes de «réalisations escomptées» et, pour chaque réalisation, des indicateurs de succès. Le cadre stratégique pour 2010-2011 du sous-programme sur les transports a été approuvé par l'Assemblée générale (A/64/6 (sect. 19)).

Introduction

3. La CEE est censée planifier ses activités à l'avance et avec la participation des parties prenantes, de sorte que la Cinquième Commission de l'Assemblée générale puisse prendre les décisions nécessaires en matière de financement. Dans le même ordre d'idées, au bout de deux ans, les responsables d'un programme doivent faire état des réalisations qu'ils ont obtenues et ont l'obligation de rendre compte des résultats.
4. Conformément au système de gestion axé sur les résultats qui a été mis en place au sein de l'ONU, les programmes sont évalués sur la base des résultats obtenus, et non pas simplement en fonction des produits élaborés. Ce changement d'orientation nécessite la mise en place de mécanismes permettant de suivre les réalisations obtenues et les enseignements tirés, puis d'en faire rapport, ce qui devrait conduire à une meilleure exécution des programmes.
5. Généralement, il existe deux cadres formels pour la planification des programmes, l'évaluation de leur exécution et l'établissement de rapports: a) le système d'évaluation obligatoire à l'échelle de l'ONU, conforme aux instructions données par l'Assemblée générale et le Siège; et b) les évaluations biennales des résultats de la CEE, qui doivent être réalisées par les comités sectoriels à la demande de la Commission.

I. Système d'évaluation obligatoire à l'échelle de l'ONU

6. Afin d'obtenir les meilleurs résultats possibles, et comme prévu par l'ONU, toutes les entités de l'Organisation utilisent deux instruments clefs pour s'assurer que les travaux menés correspondent bien aux objectifs fixés et répondent aux besoins des utilisateurs et des parties prenantes: a) le cadre de gestion et de budgétisation axé sur les résultats; et b) les auto-évaluations.
7. Outre les évaluations précitées, il est également demandé aux gestionnaires de sous-programmes de procéder à des auto-évaluations pour certains domaines de travail, projets ou activités clefs. Ces auto-évaluations visent principalement à garantir l'efficacité et l'utilité des travaux entrepris et à en optimiser l'impact. À titre d'exemple, en ce qui concerne l'exercice biennal 2008-2009, une auto-évaluation a été prévue dans les domaines du transport routier et de la sécurité routière.

II. Évaluations biennales des résultats de la CEE pour l'exercice 2010-2011

8. Les États membres de la CEE, résolus à garantir la transparence et l'efficacité de la gestion des programmes, sont convenus à la session de 2004 de la Commission de mettre davantage l'accent sur l'évaluation comme instrument de gestion des travaux de la Commission. Celle-ci a donc demandé aux comités sectoriels de procéder à une évaluation biennale de leurs sous-programmes respectifs et de tenir compte des résultats de cette évaluation pour établir leur programme de travail. La réforme de la CEE lancée en 2005 a encore consolidé cette approche.

9. Les évaluations biennales devraient être l'occasion pour les membres de chaque comité sectoriel d'examiner et de réaffirmer périodiquement la pertinence des activités et de leurs regroupements en vue de la réalisation des objectifs des sous-programmes. Les résultats de ces évaluations devraient servir à établir les priorités des sous-programmes et à réaffecter les ressources en conséquence.

10. Dans le cadre des évaluations biennales, chaque comité sectoriel a été chargé de recenser des groupes d'activités et de convenir pour chacun d'eux des réalisations escomptées pour 2008-2009, en précisant les indicateurs de succès et les méthodes de mesure qui y sont associés. Cette approche permet de rendre compte plus fidèlement de la réalité propre au contexte de la CEE que l'approche inévitablement plus globale appliquée à l'échelle de l'Organisation (voir la section I ci-dessus), tout en suivant la même méthode axée sur les résultats.

11. Les évaluations biennales devraient comporter deux phases: a) une phase de planification, avant le début de chaque exercice biennal comme indiqué plus haut; et b) une phase d'évaluation, vers la fin de l'exercice biennal, pour faire le point sur chaque réalisation escomptée, y compris en tirant des enseignements et en élaborant des recommandations en vue d'éventuels ajustements des programmes.

12. Le secrétariat a formulé des propositions concernant les réalisations escomptées et les indicateurs de succès pour chaque groupe d'activités, en vue de leur examen et de leur approbation par le Comité. En 2010, il sera demandé au Comité, à sa session annuelle, de prêter attention à certains éléments d'évaluation clefs (pertinence, efficacité, impact et utilité) lors de l'examen des réalisations obtenues dans chaque groupe d'activités relevant du sous-programme. Le Groupe chargé de la planification, du contrôle et de l'évaluation à la CEE a élaboré pour ces évaluations un certain nombre de principes directeurs que l'on trouvera dans la brochure intitulée «Guide for biennial evaluations of subprogramme performance by UNECE Sectoral Committees», disponible sur le site Web de la CEE à l'adresse <http://www.unece.org>.

13. Les propositions relatives aux groupes d'activités, aux réalisations escomptées et aux indicateurs de succès pour le sous-programme sur les transports sont présentées à l'annexe I.

III. Cadre stratégique de l'ONU pour 2012-2013

14. Conformément au processus de planification des programmes de la CEE, le projet de cadre stratégique doit être examiné par les comités sectoriels (ou par leur bureau, dans le cas des comités qui ne se sont pas réunis au cours des quatre derniers mois de 2009) avant d'être soumis au Comité exécutif en novembre ou décembre 2009 et au Siège de l'ONU au début de 2010.

15. Comme il est indiqué à l'annexe II, le cadre stratégique pour 2012-2013 relatif au sous-programme comporte les éléments suivants:

- a) L'objectif fixé pour le sous-programme;
- b) Les réalisations escomptées et les indicateurs de succès;
- c) La stratégie à mettre en œuvre pour obtenir les réalisations escomptées et atteindre l'objectif fixé.

16. Le Comité souhaitera peut-être noter que le cadre stratégique a été examiné par le Bureau du Comité avant d'être soumis au Comité exécutif, puis au Siège de l'ONU au début de 2010.

Annexe I

Réalisations escomptées et indicateurs de succès pour le sous-programme sur les transports, par groupe d'activités, aux fins de l'évaluation biennale des résultats pour l'exercice 2010-2011

Sous-programme 2 – Transports

<i>Cadre stratégique 2010-2011</i>			<i>Évaluation biennale 2010-2011</i>	
<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>	<i>Groupe d'activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>
1. Renforcement du cadre juridique et réglementaire concernant les transports terrestres internationaux (routiers, ferroviaires, fluviaux et intermodaux), les infrastructures et les services, la facilitation du passage des frontières, le transport des marchandises dangereuses, la construction automobile et d'autres questions liées aux transports	1. i) Augmentation de la proportion d'instruments juridiques relatifs aux transports entrés en vigueur parmi ceux adoptés par la CEE (56 grands instruments juridiques) <i>Mesure des résultats:</i> Référence: 85 % Objectif 2010-2011: 84 %	1.1 Coordination générale	1.1 Succès de la tenue des réunions annuelles du Comité des transports intérieurs (CTI) et de son Bureau ainsi que de celles du Président et des Vice-Présidents du CTI avec le Comité exécutif	a) Nombre d'États membres participant aux réunions du CTI <i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 32+14 OIG/ONG, 90 au total Objectif 2010-2011: 35+20 OIG/ONG, 95 au total
	1. ii) Nombre de nouveaux règlements concernant les véhicules et d'amendements aux dispositions existantes <i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 130 amendements et règlements Objectif 2010-2011: 130 amendements et règlements	1.2 Harmonisation des règlements concernant les véhicules	1.2 Un ensemble de règles et de règlements amélioré et actualisé, comprenant notamment des règlements mondiaux	1.2 a) Nombre d'amendements apportés à des règles ou à des règlements existants concernant les véhicules <i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 140 amendements Objectif 2010-2011: 130 amendements

<i>Cadre stratégique 2010-2011</i>			<i>Évaluation biennale 2010-2011</i>	
<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>	<i>Groupe d'activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>
				1.2 b) Nombre de nouveaux règlements adoptés en ce qui concerne les véhicules
				<i>Mesure des résultats:</i>
				Référence 2009: 2 règlements
				Objectif 2010-2011: 1 règlement
				1.2 c) Nombre de règlements techniques mondiaux adoptés
				<i>Mesure des résultats:</i>
				Référence 2009: 3 règlements
				Objectif 2010-2011: 2 règlements
	1. iii) Nombre d'instruments juridiques internationaux modifiés pour tenir compte de la révision la plus récente des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses	1.3 Transport des marchandises dangereuses (CEE)	1.3 Adoption d'amendements à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et, à l'issue d'activités communes entreprises avec l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) respectivement, d'amendements au	1.3 a) Amendements à l'Accord ADR, au Règlement RID et à l'Accord ADN adoptés en 2009 et 2010, entrés en vigueur avant le 1 ^{er} janvier 2011 pour le transport international et avant le 1 ^{er} juillet 2011 pour la circulation intérieure dans tous les pays membres de l'Union européenne et faisant partie de l'Espace économique européen (EEE), et reprenant notamment les Recommandations de l'ONU de 2009 relatives au transport
	<i>Mesure des résultats:</i>			
	Référence 2009: 6 instruments juridiques			
	Objectif 2010-2011: 6 instruments juridiques			

<i>Cadre stratégique 2010-2011</i>			<i>Évaluation biennale 2010-2011</i>	
<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>	<i>Groupe d'activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>
			Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) et à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), afin de conserver le niveau nécessaire de sûreté, de sécurité et de protection de l'environnement dans un dispositif réglementaire harmonisé et cohérent applicable au transport des marchandises dangereuses en s'inspirant des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses; mise en application effective par la voie de la législation internationale et nationale	des marchandises dangereuses (Règlement type, seizième édition révisée) <i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 1 série d'amendements à chaque instrument juridique Objectif 2010-2011: 1 série d'amendements à chaque instrument juridique 1.3 b) Avant la fin de 2010, publication d'une version révisée 2011 regroupant l'ADR et l'ADN <i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 1 ADR et 1 ADN Objectif 2010-2011: 1 ADR et 1 ADN
		1.4 Transport des marchandises dangereuses (Conseil économique et social)	1.4 Élaboration et examen de recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, présentées sous la forme d'un Règlement type, compte tenu des progrès techniques, de l'apparition de nouvelles matières et de nouveaux matériaux, des exigences liées aux systèmes de transport modernes et,	1.4 a) Nombre d'instruments juridiques internationaux modifiés pour reprendre les Recommandations de l'ONU de 2009 relatives au transport des marchandises dangereuses (Règlement type, seizième édition révisée); <i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 6

<i>Cadre stratégique 2010-2011</i>			<i>Évaluation biennale 2010-2011</i>	
<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>	<i>Groupe d'activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>
			<p>en premier lieu, des impératifs de sûreté et de sécurité des personnes et des biens et de protection de l'environnement. Ces recommandations doivent constituer un ensemble de dispositions fondamentales permettant d'établir de façon uniforme des règlements nationaux et internationaux s'appliquant aux divers modes de transport.</p>	<p>Objectif 2010-2011: 6</p> <p>1.4 b) Nombre de gouvernements ayant adopté les dispositions de la dernière édition révisée des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses (Règlement type) pour la réglementation du transport intérieur;</p> <p><i>Mesure des résultats:</i></p> <p>Référence 2009: 38</p> <p>Objectif 2010-2011: 38</p> <p>1.4 c) Amendements à la quinzième édition révisée du Règlement type et à la cinquième édition révisée du Manuel d'épreuves et de critères adoptés en 2010 et repris dans la dix-septième édition révisée du Règlement type et la cinquième édition révisée du Manuel d'épreuves et de critères avant la fin de 2011</p> <p><i>Mesure des résultats:</i></p> <p>Référence 2009: 2 séries d'amendements</p> <p>Objectif 2010-2011: 2 séries d'amendements</p>

<i>Cadre stratégique 2010-2011</i>			<i>Évaluation biennale 2010-2011</i>	
<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>	<i>Groupe d'activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>
		1.5 Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques	1.5 Développement et révision, selon les besoins, du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH), afin de garantir sa pertinence et son utilité pratique (et, le cas échéant, élaboration de lignes directrices supplémentaires sur son interprétation et son utilisation afin de favoriser une application cohérente), et surveillance de la mise en œuvre du SGH dans le monde entier. Le SGH devrait servir de base pour l'harmonisation des règles et règlements sur les produits chimiques à l'échelle nationale, régionale et mondiale, l'objectif étant une meilleure protection de la santé humaine et de l'environnement durant la manipulation, le transport, le stockage et l'utilisation de produits chimiques.	<p>1.5 a) Nombre d'instruments juridiques internationaux, de codes, de directives ou de normes ayant été adoptés ou modifiés pour tenir compte des dispositions du SGH</p> <p><i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 16 Objectif 2010-2011: 16</p> <p>1.5 b) Nombre de gouvernements ayant intégré les dispositions du SGH ou les amendements au SGH dans leur réglementation nationale applicable à la classification et à l'étiquetage des produits chimiques dans les secteurs autres que celui des transports</p> <p><i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 41 Objectif 2010-2011: 50</p> <p>1.5 c) Adoption en 2010 d'une série d'amendements au SGH, indiquant que des activités qui devaient être achevées avant la fin de 2010, selon le programme de travail 2009-2010, ont effectivement été menées à bien.</p>

<i>Cadre stratégique 2010-2011</i>			<i>Évaluation biennale 2010-2011</i>	
<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>	<i>Groupe d'activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>
				<i>Mesure des résultats:</i>
				Référence 2009: 1 série d'amendements
				Objectif 2010-2011: 1 série d'amendements
		1.6 Transport ferroviaire	1.6 Meilleure compréhension des activités et des politiques en matière de transport ferroviaire dans la région, notamment en ce qui concerne les infrastructures, le franchissement des frontières, l'interopérabilité, ainsi que le suivi et l'actualisation des instruments juridiques pertinents, et renforcement de la coopération entre les pays membres de la CEE dans la mise en œuvre des dites activités et politiques	1.6 a) Nombre de pays, d'OIG et d'ONG participant à la réunion annuelle du Groupe de travail des transports par chemin de fer et degré de satisfaction révélé par des enquêtes
				<i>Mesure des résultats:</i>
				Référence 2009: 27
				Objectif 2010-2011: 30
				1.6 b) Nombre d'amendements à l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) et de lignes actualisées ou modifiées dans son annexe I dont le Groupe de travail a assuré l'entrée en vigueur.
				<i>Mesure des résultats:</i>
				Référence 2009: 0
				Objectif 2010-2011: 2
				1.6 c) Nombre d'ateliers ou de séminaires thématiques organisés et nombre de participants

<i>Cadre stratégique 2010-2011</i>			<i>Évaluation biennale 2010-2011</i>	
<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>	<i>Groupe d'activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>
				<i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 2 Objectif 2010-2011: 2
		1.7 Transport de denrées périssables	1.7 Renforcement et mise à jour des prescriptions régissant le transport international des denrées périssables	1.7 a) Nombre de nouveaux amendements à l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) adoptés par le Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) <i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 10 Objectif 2010-2011: 10 1.7 b) Nombre de documents examinés lors des sessions du WP.11 et nombre de documents contenant des propositions d'amendement transmis à la Section des traités de l'ONU à New York <i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 32+3 Objectif 2010-2011: 32+3

<i>Cadre stratégique 2010-2011</i>		<i>Évaluation biennale 2010-2011</i>	
<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>	<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>
		1.8 Tendances et économie des transports (y compris les liaisons Europe-Asie)	<p>1.8 Meilleure compréhension par les États membres des grandes tendances et de l'évolution des transports dans la région de la CEE et renforcement de la coopération dans le cadre du développement des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie</p> <p>1.8 a) Nombre de pays participant aux réunions et aux activités</p> <p><i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 51 Objectif 2010-2011: 52</p> <p>1.8 b) Niveau de satisfaction des participants quant à l'utilité des renseignements obtenus ainsi que des réunions et des activités, mesuré au moyen d'enquêtes à mener</p> <p><i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 83 % de satisfaction Objectif 2010-2011: 85 % de satisfaction</p>
		1.9 Transport intermodal et logistique	<p>1.9 Meilleure compréhension des activités et des politiques concernant le transport intermodal durable et la logistique dans la région, et meilleure coopération entre les pays membres de la CEE dans l'examen des questions abordées, grâce à l'échange de données d'expérience et de bonnes pratiques. Ces questions concernent les infrastructures, le passage des frontières, ainsi que le suivi et la mise à jour des</p> <p>1.9 a) Nombre de pays, d'organisations intergouvernementales et d'ONG participant aux deux réunions annuelles du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24)</p> <p><i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 39 pays Objectif 2010-2011: 35 pays</p> <p>1.9 b) Nombre d'amendements et de lignes actualisées ou modifiées</p>

<i>Cadre stratégique 2010-2011</i>			<i>Évaluation biennale 2010-2011</i>	
<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>	<i>Groupe d'activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>
			instruments juridiques pertinents (Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) et son Protocole).	<p>dans l'AGTC et son Protocole</p> <p><i>Mesure des résultats:</i></p> <p>Référence 2009: 2 amendements</p> <p>Objectif 2010-2011: 2 amendements</p>
		1.10 Problèmes douaniers intéressant les transports	1.10 Nouvelles adhésions aux instruments juridiques internationaux concernant la facilitation du passage des frontières et amélioration de la mise en œuvre de ces instruments	<p>1.10 a) Nombre de pays et de participants aux réunions du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30), du Comité de gestion TIR (AC.2) et des groupes d'experts</p> <p><i>Mesure des résultats:</i></p> <p>Référence 2009: 475 pays et parties contractantes et 1 300 participants</p> <p>Objectif 2010-2011: 300 pays et 900 participants</p> <p>1.10 b) Nombre de nouveaux amendements adoptés ou examinés et nombre de nouvelles Parties contractantes</p> <p><i>Mesure des résultats:</i></p> <p>Référence 2009: 7 amendements adoptés ou examinés et 15 nouvelles Parties contractantes</p>

<i>Cadre stratégique 2010-2011</i>			<i>Évaluation biennale 2010-2011</i>	
<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>	<i>Groupe d'activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>
		1.11 Transports par voie navigable	1.11 Amélioration et actualisation du cadre réglementaire pour l'infrastructure et les bateaux de navigation intérieure dans la région de la CEE	<p>Objectif 2010-2011: 3 amendements et 3 nouvelles Parties contractantes</p> <p>1.11 a) Harmonisation des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure dans la région de la CEE dans le cadre de la Résolution n° 61 – «Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure»</p> <p><i>Mesure des résultats:</i></p> <p>Référence 2009: Adoption par le Groupe de travail des transports par voie navigable des nouveaux chapitres 20 et 21</p> <p>Objectif 2010-2011: Adoption d'amendements à la résolution n° 61 (notamment aux chapitres 1, 2 et 15 et aux appendices) pour tenir compte des tous derniers amendements apportés à la Directive européenne 2006/87/CE établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure (ci-après la Directive 2006/87/CE)</p>

<i>Cadre stratégique 2010-2011</i>			<i>Évaluation biennale 2010-2011</i>	
<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>	<i>Groupe d'activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>
				<p>1.11 b) Mise en œuvre de la quatrième version révisée du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI)</p> <p><i>Mesure des résultats:</i></p> <p>Référence 2009: Dernière révision du CEVNI</p> <p>Objectif 2010-2011: collecte d'informations sur les dispositions nationales et régionales s'écartant du CEVNI, conformément aux instructions du nouveau chapitre 9 intitulé «Prescriptions régionales et nationales spéciales»; suivi de la révision des règlements des commissions fluviales en fonction des nouvelles dispositions du CEVNI</p>
		1.12 Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE)	1.12 Échange de données d'expérience et de bonnes pratiques et renforcement des capacités en vue de l'intégration des politiques relatives aux transports, à l'environnement et à la santé, en mettant l'accent sur les pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale (EOCAC) et les pays d'Europe du Sud-Est (ESE)	<p>1.12 a) Nombre de pays et d'ONG participant aux réunions du Comité directeur du PPE-TSE et aux ateliers organisés dans ce cadre</p> <p><i>Mesure des résultats:</i></p> <p>Référence 2009: 89</p> <p>Objectif 2010-2011: 50</p>

<i>Cadre stratégique 2010-2011</i>			<i>Évaluation biennale 2010-2011</i>	
<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>	<i>Groupe d'activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>
				1.12 b) Préparation et organisation efficaces d'ateliers et de séminaires dans le cadre du PPE-TSE <i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 2 Objectif 2010-2011: 3
				1.12 c) Effet avéré du PPE-TSE sur les méthodes d'action nationales visant à intégrer les transports, la santé et l'environnement, mesuré par le nombre de documents téléchargés sur le site d'échange d'informations du PPE-TSE <i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 92 Objectif 2010-2011: 110
		1.13 Statistiques des transports	1.13 Accroissement du volume et de la portée des statistiques disponibles sur les transports	1.13 a) Nombre de produits statistiques fiables disponibles sur l'Internet <i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: base de données statistiques partielle en ligne Objectif 2010-2011: base de données statistiques complète en ligne

<i>Cadre stratégique 2010-2011</i>			<i>Évaluation biennale 2010-2011</i>	
<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>	<i>Groupe d'activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>
				1.13 b) Exploitation des données mesurée en fonction du nombre de téléchargements effectués depuis le site Web <i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 77 500 téléchargements Objectif 2010-2011: 82 000 téléchargements
2. Meilleure application des lois ainsi que des instruments juridiques élaborés et des recommandations formulées par la CEE dans le domaine des transports	2. i) Accroissement du nombre de participations (adhésions, ratifications ou autres) aux instruments juridiques relatifs aux transports élaborés par la CEE <i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 1 620 participations Objectif 2010-2011: 1 640 participations	2.1 Transport routier	2.1 Renforcement de la mise en œuvre de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)	2.1 a) Nombre de pays non membres de l'Union européenne répondant à l'enquête <i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 7 Objectif 2010-2011: 8 2.1 b) Nombre de problèmes mis en évidence et de propositions visant à les résoudre <i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 4 Objectif 2010-2011: 4
	2. ii) Nombre de mécanismes de suivi de l'application adoptés et mis en place par les États membres	2.2 Sécurité de la circulation routière	2.2 Renforcement de la mise en œuvre des Conventions de Vienne sur la circulation et la signalisation routières et des Accords européens les complétant	2.2 a) Nombre de pays répondant à l'enquête <i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 11 pays Objectif 2010-2011: 13 pays

Cadre stratégique 2010-2011			Évaluation biennale 2010-2011	
Réalisations escomptées	Indicateurs de succès	Groupe d'activités	Réalisations escomptées	Indicateurs de succès
	<p><i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 4 mécanismes Objectif 2010-2011: 4 mécanismes</p>			<p>2.2 b) Nombre de domaines pouvant faire l'objet d'une évaluation <i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 4 domaines Objectif 2010-2011: 4 domaines 2.2 c) Nombre de nouvelles Parties contractantes aux Conventions et Accords européens <i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 3 Objectif 2010-2011: 3</p>
		2.3 Transport des denrées périssables	2.3 Renforcement et mise à jour des prescriptions régissant le transport international des denrées périssables	<p>2.3 a) Nombre total de Parties contractantes à l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) <i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 45 Objectif 2010-2011: 47</p>
		2.4 Problèmes douaniers intéressant les transports	2.4 Nouvelles adhésions aux instruments juridiques internationaux concernant la facilitation du passage des frontières et amélioration de la mise en œuvre de ces instruments	<p>2.4 a) Nombre d'enquêtes sur la mise en œuvre des instruments juridiques concernant le passage des frontières <i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 2 Objectif 2010-2011: 2</p>

<i>Cadre stratégique 2010-2011</i>			<i>Évaluation biennale 2010-2011</i>	
<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>	<i>Groupe d'activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>
3. Renforcement des capacités nationales de développement d'infrastructures de transport paneuropéennes et transcontinentales, en particulier dans les pays d'Europe orientale et d'Europe du Sud-Est, ainsi que dans le sud du Caucase et en Asie centrale	3. i) Accroissement du nombre de participations aux 4 grands instruments, ce qui devrait permettre de mieux couvrir la région de la CEE par des accords relatifs aux infrastructures de transport. <i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 147 participations Objectif 2010-2011: 155 participations	3.1 Transport intermodal et logistique	3.1 Meilleure compréhension des activités et des politiques concernant le transport intermodal durable et la logistique dans la région, et meilleure coopération entre les pays membres de la CEE dans l'examen des questions abordées, grâce à l'échange de données d'expérience et de bonnes pratiques. Ces questions concernent les infrastructures, le passage des frontières, ainsi que le suivi et la mise à jour des instruments juridiques pertinents (Accord AGTC et son Protocole).	3.1 a) Nombre de nouvelles Parties contractantes à l'Accord AGTC et à son Protocole <i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 3 Parties contractantes Objectif 2010-2011: 3 Parties contractantes
	3. ii) Accroissement du nombre de pays de la CEE participant à des projets sous-régionaux, ce qui devrait permettre de mieux couvrir la région de la CEE par des plans d'investissement dans les transports régionaux et sous-régionaux <i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 53 pays Objectif 2010-2011: 60 pays	3.2 Tendances et économie des transports (y compris les liaisons Europe-Asie)	3.2 Renforcement de la coopération dans le cadre du développement des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie	3.2 a) Progrès accomplis dans la réalisation des objectifs du Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie <i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: Création du Groupe d'experts Objectif 2010-2011: Le Groupe d'experts poursuit ses activités. 3.2 b) Nombre de pays de la CEE participant au projet relatif aux liaisons de transport Europe-Asie

Cadre stratégique 2010-2011			Évaluation biennale 2010-2011	
Réalisations escomptées	Indicateurs de succès	Groupe d'activités	Réalisations escomptées	Indicateurs de succès
				<i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 18 pays Objectif 2010-2011: 21 pays
		3.3 Projets TEM et TER	3.3 Accroissement du nombre de pays de la CEE participant aux projets TEM et TER	3.3 a) Nombre de pays de la CEE participant aux projets TEM et TER <i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 18+17 pays Objectif 2010-2011: 20+19 pays
4. Facilitation accrue du commerce et des transports, une attention particulière étant portée aux pays en transition sans littoral et aux pays de transit voisins, grâce à une application plus étendue de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR).	4. Augmentation du nombre de carnets TIR délivrés <i>Mesure des résultats:</i> Référence 2009: 6,2 millions de carnets délivrés Objectif 2010-2011: 6,3 millions de carnets délivrés	4.1 Problèmes douaniers intéressant les transports	4.1 Nouvelles adhésions aux instruments juridiques internationaux concernant la facilitation du passage des frontières et amélioration de la mise en œuvre de ces instruments	4.1 a) Augmentation du nombre de carnets TIR délivrés <i>Mesure des résultats</i> Référence 2009: 6,2 millions de carnets délivrés Objectif 2010-2011: 6,3 millions de carnets délivrés

Annexe II

Sous-programme 2 – Transports

Cadre stratégique proposé pour la période 2012-2013

Sous-programme 2 – Transports

Objectif de l'Organisation: faciliter les mouvements internationaux de personnes et de marchandises par les moyens de transport terrestres et porter la sûreté, la protection de l'environnement, l'efficacité énergétique et la sécurité des transports à des niveaux qui contribuent véritablement au développement durable

<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>
a) Renforcement du cadre juridique et réglementaire concernant les transports terrestres internationaux (routiers, ferroviaires, fluviaux et intermodaux), les infrastructures et les services, la facilitation du passage des frontières, le transport des marchandises dangereuses, la construction automobile et d'autres questions liées aux transports	<p>a) i) Augmentation de la proportion d'instruments juridiques relatifs aux transports entrés en vigueur parmi ceux adoptés par la CEE (57 instruments juridiques)</p> <p><i>Mesure des résultats:</i> 2010-2011 (estimation): 84 % 2012-2013 (objectif): 86 %</p> <p>ii) Nombre de nouveaux règlements concernant les véhicules et d'amendements aux dispositions existantes</p> <p><i>Mesure des résultats:</i> 2010-2011 (estimation): 134 amendements et règlements 2012-2013 (objectif): 130 amendements et règlements</p> <p>iii) Nombre d'instruments juridiques internationaux modifiés pour tenir compte de la révision la plus récente des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses</p> <p><i>Mesure des résultats:</i> 2010-2011 (estimation): 6 instruments juridiques 2012-2013 (objectif): 6 instruments juridiques</p>

<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>
b) Extension de la couverture géographique des instruments juridiques et des recommandations de la CEE dans le domaine des transports et amélioration de leur mise en œuvre	<p>b) i) Accroissement du nombre d'États parties aux instruments juridiques relatifs aux transports élaborés par la CEE</p> <p><i>Mesure des résultats:</i> 2010-2011 (estimation): 1 680 participations 2012-2013 (objectif): 1 720 participations</p> <p>ii) Nombre de mécanismes de suivi de l'application adoptés et mis en place par les États membres</p> <p><i>Mesure des résultats:</i> 2010-2011 (estimation): 3 mécanismes 2012-2013 (objectif): 5 mécanismes</p>
c) Renforcement des capacités nationales de développement 'infrastructures de transport paneuropéennes et transcontinentales, en particulier dans les pays d'Europe orientale et d'Europe du Sud-Est, ainsi que dans le sud du Caucase et en Asie centrale, et d'application de mesures de facilitation des transports, en s'intéressant particulièrement aux pays en transition sans littoral et aux pays voisins	<p>c) i) Accroissement du nombre d'États parties aux quatre grands instruments, ce qui devrait permettre de mieux couvrir la région de la CEE par des accords relatifs aux infrastructures de transport</p> <p><i>Mesure des résultats:</i> 2010-2011 (estimation): 119 participations 2012-2013 (objectif): 122 participations</p> <p>ii) Accroissement du nombre de pays de la CEE participant à des projets sous-régionaux, ce qui devrait permettre de mieux couvrir la région de la CEE par des plans d'investissement dans les transports régionaux et sous-régionaux</p> <p><i>Mesure des résultats:</i> 2010-2011 (estimation): 49 pays 2012-2013 (objectif): 52 pays</p>
d) Renforcement de la capacité des pays d'Europe orientale et d'Europe du Sud-Est et des pays du Caucase et d'Asie centrale à mettre en œuvre les instruments juridiques, normes et autres textes pertinents de la CEE	<p>d) i) Pourcentage de participants à des ateliers, à des séminaires ou à d'autres activités de renforcement des capacités ayant jugé ceux-ci utiles dans la perspective de leurs futurs travaux</p> <p><i>Mesure des résultats:</i> 2010-2011 (estimation): 65 % 2012-2013 (objectif): 75 %</p> <p>ii) Accroissement du nombre de pays ayant fixé des objectifs de renforcement de la sécurité routière</p> <p><i>Mesure des résultats:</i> 2010-2011 (estimation): 28 pays 2012-2013 (objectif): 35 pays</p>

Stratégie

1. Le sous-programme, qui relève de la Division des transports, s'articulera autour de quatre grands axes: le renforcement du cadre juridique et réglementaire des transports terrestres internationaux; l'extension de la couverture géographique des instruments juridiques et réglementaires et l'amélioration de leur mise en œuvre; le renforcement des capacités nationales de développement d'infrastructures de transport paneuropéennes et transcontinentales et de facilitation des transports et du commerce; et le renforcement des capacités des pays d'Europe orientale et d'Europe du Sud-Est et des pays du Caucase et d'Asie centrale.
2. Le renforcement du cadre juridique et réglementaire consistera à élaborer de nouvelles recommandations et de nouveaux instruments relatifs aux transports, ainsi qu'à mettre à jour et à réviser les 57 accords en vigueur et de nombreux règlements et recommandations. Il s'appliquera au secteur des transports terrestres (routiers, ferroviaires, fluviaux et intermodaux) ainsi qu'à certains domaines d'intérêt tels que la construction automobile et le transport des marchandises dangereuses, le tout sur la base des consensus et des communautés de vues qui se seront dégagés des réunions intergouvernementales de la CEE sur les transports.
3. Pour ce qui est d'étendre l'application des textes de loi et de contrôler cette application, on incitera de nouveaux pays à adhérer aux instruments juridiques négociés par la CEE. On s'efforcera de promouvoir l'application desdits instruments et on la surveillera au moyen de meilleurs dispositifs de suivi visant le plus grand nombre de ces instruments. À cette fin, l'intégration de certains instruments juridiques de la CEE (comme les règlements concernant les véhicules et le transport des marchandises dangereuses) dans l'acquis communautaire de l'Union européenne continuera de jouer un rôle important.
4. Afin de soutenir l'intégration économique paneuropéenne et eurasiatique, l'accent sera mis sur la coopération régionale et sous-régionale visant à renforcer les capacités nationales de développement d'infrastructures de transport. On s'attachera à promouvoir le développement des liaisons de transport Europe-Asie en coopération avec la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique et les gouvernements des pays membres. L'extension des liaisons entre l'Europe et l'Afrique et entre l'Europe et le Moyen-Orient, y compris par la Méditerranée, sera favorisée en coopération avec la Commission économique pour l'Afrique et la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale. La facilitation des transports et du commerce portera essentiellement sur le transit et le passage des frontières. L'application de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières et la réalisation de projets pilotes visant à mesurer les résultats obtenus aux frontières contribueront à la généraliser. Des activités d'assistance technique et d'analyse seront menées en vue de répondre aux besoins particuliers des pays en transition sans littoral et des pays de transit voisins.
5. Une attention particulière sera accordée au renforcement de la capacité des pays d'Europe orientale et d'Europe du Sud-Est ainsi que des pays du Caucase et d'Asie centrale à mettre en application les instruments juridiques, normes et règlements pertinents de la CEE. Les activités de renforcement des capacités, qui prendront la forme de missions consultatives, de séminaires et d'ateliers, seront organisées avec le concours des gouvernements concernés et avec l'assistance d'experts internationaux et de membres du personnel de la Division.
6. La coopération et les partenariats avec l'Union européenne et d'autres organisations internationales menant des activités dans le domaine des transports seront renforcés, notamment dans le cadre du Forum international des transports. La coopération se poursuivra avec les autres commissions régionales et avec tous les partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration sur la sécurité routière afin de renforcer la sécurité

routière dans le monde et de faire davantage respecter la législation, conformément aux résolutions de l'Assemblée générale. On développera aussi la concertation entre secteur public et secteur privé en coopérant davantage avec les organisations non gouvernementales représentant les transporteurs, les industries concernées, les usagers et les consommateurs.

7. La CEE lancera de nouveaux projets multisectoriels, en accordant une attention particulière à l'accroissement du rendement énergétique dans les transports, dans le cadre de la lutte contre le réchauffement de la planète, et développera les projets en cours dans les domaines suivants: transports, santé et environnement; facilitation du commerce et des transports; chaînes d'approvisionnement mondiales et compétitivité, notamment.

8. La Division des transports assure également le secrétariat du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques et de ses organes subsidiaires, qui relèvent du Conseil économique et social.
