



---

## **Commission économique pour l'Europe**

### **Comité des transports intérieurs**

#### **Soixante-seizième session**

Genève, 25-27 février 2014

Point 10 de l'ordre du jour provisoire

#### **Approbation de l'évaluation biennale des travaux du Comité pour 2012-2013**

### **Évaluation biennale du sous-programme sur les transports**

### **Évaluation des résultats du sous-programme pour 2012-2013**

#### **Note du secrétariat**

##### *Résumé*

Le présent document, qui donne une vue d'ensemble de l'évaluation du sous-programme sur les transports, 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.

Le Comité voudra sans doute examiner et adopter cette évaluation.



Les modules d'activités ci-après constituent le sous-programme de la CEE relatif aux transports.

---

<i>Numéro de module</i>	<i>Sous-programme 2 – Transports</i>
1	Coordination générale (Comité des transports intérieurs et Bureau du Comité)
2	Tendances et économie des transports (y compris Liaisons de transport Europe-Asie)
3	Harmonisation des Règlements concernant les véhicules, changements climatiques et systèmes de transport intelligents
4	Transport ferroviaire (Projet de chemin de fer transeuropéen (TER))
5	Transport par voie navigable
6	Transport intermodal et logistique
7	Problèmes douaniers intéressant les transports
8	Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE)
9	Transport des marchandises dangereuses (CEE)
10	Transport des marchandises dangereuses (Conseil économique et social)
11	Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) (Conseil économique et social)
12	Transport des denrées périssables
13	Statistiques des transports
14	Transport routier (Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM))
15	Sécurité de la circulation routière

---

## **Groupe d'activités 1 Coordination générale (Comité des transports intérieurs et Bureau du Comité)**

### **A. Réalisation escomptée (RE 1)**

1. Déroulement fructueux des réunions annuelles du Comité des transports intérieurs (CTI) et de son Bureau et de celles du Président et des Vice-Présidents du CTI avec le Comité exécutif.

### **B. Indicateurs de succès**

#### **1. Nombre d'États membres participant aux réunions du CTI (IS 1)**

*Mesure des résultats*

Référence 2011: **35 États membres et 18 organisations intergouvernementales (OIG) et organisations non gouvernementales (ONG), 130 participants en moyenne**

Objectif 2012-2013: 40 États membres et 18 OIG et ONG, 125 participants en moyenne

**Résultat obtenu en 2012-2013: 40 États membres (37 en 2012 et 43 en 2013) et 13 OIG et ONG, 165 participants en moyenne**

### **C. Évaluation des résultats**

2. Le Comité des transports intérieurs a tenu deux sessions et son bureau, quatre sessions.

3. Plus de 145 représentants de 37 pays ainsi que 14 OIG et ONG ont participé à la soixante-quatorzième session. Au cours de cette session, un débat de politique générale de haut niveau a été organisé sur le thème «La mobilité intelligente – penser les transports de demain». Les participants ont convenu que les systèmes de transport intelligents pouvaient contribuer à résoudre de nombreux problèmes de transport qui se posent aujourd'hui, tels que le manque d'infrastructures, certaines préoccupations environnementales, la crise de la sécurité routière mondiale, le financement, le saut d'étapes technologiques et l'interopérabilité, et se sont donc employés à formuler des recommandations visant à mieux exploiter le potentiel des systèmes de transport intelligents aux fins du transport national et international. Le Comité et son Bureau ont estimé que la session avait été bien organisée et qu'elle avait permis d'obtenir les résultats escomptés. Elle avait contribué à promouvoir la coopération internationale, le développement et la facilitation du transport et du commerce internationaux, tout en renforçant la pertinence, l'importance et la notoriété du Comité dans son rôle d'instance consultative pour les pays membres, les organisations internationales et le secrétariat.

4. Les quelque 186 participants à la soixante-quinzième session, qui représentaient 43 pays et 12 OIG et ONG, se sont félicités de l'organisation de la deuxième Réunion ministérielle sur les liaisons de transport Europe-Asie (LTEA). Le Comité a salué la signature, par des ministres et autres chefs de délégation de haut niveau de 32 pays, de la Déclaration commune sur le développement futur des liaisons de transport Europe-Asie, et a approuvé le bilan de la phase II du projet LTEA.

5. Les présidents des organes subsidiaires du Comité et des comités d'administration des instruments juridiques de la CEE, les membres du Bureau et les représentants des gouvernements présents à la soixante-quatorzième session du Comité ont participé à la deuxième réunion des présidents des organes subsidiaires du Comité. La réunion a porté sur l'examen de la réforme de la CEE ainsi que sur des questions relatives au renforcement de la coopération, des synergies et de l'interdépendance, et sur le partage d'expériences.

6. La troisième réunion des présidents des organes subsidiaires du Comité a eu lieu en 2013, lors de la soixante-quinzième session du Comité. Les participants ont examiné le mécanisme de prise de décisions concernant les instruments juridiques mondiaux dans le cadre des groupes de travail; l'accès des États non membres de la CEE aux instruments juridiques; et l'examen de la réforme de la CEE. La réunion a permis aux gouvernements participants de débattre des moyens de renforcer la coopération et d'aborder des problèmes communs, y compris l'utilisation au niveau mondial des conventions de l'ONU administrées par la CEE.

7. Le nombre d'États membres participant aux sessions annuelles a été supérieur à l'objectif tant en 2012 qu'en 2013.

#### **D. Enseignements tirés/améliorations à apporter**

8. L'organisation de débats de politique générale, de débats techniques et de séances de compte rendu pendant les sessions du Comité a permis de renforcer l'utilité de celles-ci et d'attirer des représentants de plus haut niveau d'un plus grand nombre d'États membres de la CEE et d'organisations internationales. Le débat de politique générale, désormais régulièrement organisé lors des sessions du Comité et consacré à un thème particulier, a été jugé très pertinent et opportun par un grand nombre de participants et devrait attirer encore davantage de hauts responsables. Afin de renforcer la notoriété et l'influence du Comité, il est nécessaire que les futures sessions attirent des représentants des États membres au plus haut niveau.

## **Groupe d'activités 2.a**

### **Tendances et économie des transports**

#### **(y compris Liaisons de transport Europe-Asie)**

#### **A. Réalisation escomptée (RE 2.1)**

9. 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 en vue du développement des liaisons de transport Europe-Asie.

#### **B. Indicateurs de succès**

##### **1. Nombre de pays participant aux réunions du Groupe de travail et du Groupe d'experts (IS 2.1 a))**

*Mesure des résultats*

Référence 2011: 32 pays

Objectif 2012-2013: 35 pays

**Résultat obtenu en 2012-2013: 46 pays (19 en 2012 et 27 en 2013)**

##### **2. Niveau de satisfaction des participants quant à l'utilité des renseignements obtenus ainsi que des réunions tenues et des activités menées, mesuré au moyen d'enquêtes à effectuer (IS 2.1 b))**

*Mesure des résultats*

Référence 2011: sans objet

Objectif 2012-2013: 75 % de satisfaction

**Résultat obtenu en 2012-2013: 100 % des délégués ayant participé à l'enquête se sont déclarés très satisfaits**

#### **C. Évaluation des résultats**

10. Pendant la période 2012-2013, le principal objectif du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) et du secrétariat a été de redynamiser les travaux du Groupe de travail et d'augmenter le nombre de pays participants en inscrivant à l'ordre du jour de nouvelles questions de fond attractives. Les travaux menés par le WP.5 sont particulièrement exigeants, parce qu'ils ne relèvent d'aucun accord et que le Groupe de travail peut être amené à traiter de n'importe quel aspect des transports. La première décision stratégique prise par le WP.5 a été de transformer le document officiel sur les tendances et l'économie des transports en publication annuelle. Cela a entraîné une augmentation de la participation des pays: auparavant, 10 pays en moyenne participaient au questionnaire sur les tendances des transports, alors que 37 pays y ont participé en 2012 (+270 %) et 33 pays en 2013 (+230 %), des taux de réponse qui témoignent du succès de cette publication. Par ailleurs, alors qu'au cours de la dernière décennie 10 pays en moyenne participaient aux réunions du WP.5, 19 pays (+90 %) et plusieurs organisations internationales ont participé à la session de 2012, et 27 pays (+170 %) à la session de 2013. Pour la période 2012-2013, alors que l'objectif était de réunir 35 pays, sans compter les OIG et les ONG, 46 pays ont participé aux sessions, un résultat qui dépasse l'objectif de 31 %.

11. La deuxième décision stratégique a été celle d'organiser un atelier dans le prolongement de la réunion du WP.5. En 2012, cet atelier a été consacré aux transports urbains et à la mobilité, et en 2013 au financement des infrastructures de transport. Les deux ateliers ont connu un grand succès, non seulement parce qu'ils ont stimulé la participation des pays au Groupe de travail mais aussi parce qu'ils ont inscrit à leur ordre du jour des points qui n'avaient encore jamais été abordés, tels que les transports urbains et la mobilité. En outre, à l'occasion de la session de 2013, un deuxième atelier sur les liaisons entre les ports et leur arrière-pays a été organisé, au cours duquel un projet concret a été présenté.

12. Les années 2012 et 2013 ont été très laborieuses pour le Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux qui s'est réuni à quatre reprises (trois fois en 2012 et une en 2013) et qui a collaboré à une conférence internationale organisée en Grèce. Des experts du monde entier ont mis leur expérience au service des gouvernements qui ont établi le rapport final complet. De nombreuses organisations internationales, notamment la Commission européenne, et des organes du système des Nations Unies, par exemple la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement et l'Organisation météorologique mondiale, ont participé à toutes les réunions. Le rapport final du Groupe d'experts, qui a fait l'objet d'une publication de la CEE, a pour but de sensibiliser à l'importance de l'adaptation aux changements climatiques, et fournit également un ensemble de pratiques optimales en matière de mesures d'adaptation.

#### **D. Enseignements tirés/améliorations à apporter**

13. Le Groupe de travail, qui est désormais axé sur les tendances des transports, a vu son ordre du jour considérablement étoffé. Le rôle de diverses organisations internationales telles que l'Union internationale des transports routiers (IRU) et l'**Union internationale des chemins de fer** (UIC), qui ont participé pour la première fois aux travaux, a été modifié et renforcé. Le WP.5 se transforme pour atteindre son objectif principal, qui est d'être l'organe d'analyse et de réflexion en ce qui concerne les transports intérieurs.

### **Groupe d'activités 2.b Tendances et économie des transports – Liaisons de transport Europe-Asie**

#### **A. Réalisation escomptée (RE 2.b)**

14. Renforcement de la coopération dans le cadre du développement des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie.

#### **B. Indicateurs de succès**

##### **1. Progrès accomplis dans l'établissement d'un mécanisme de coopération aux fins du développement des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie (IS 2.b a))**

###### *Mesure des résultats*

Référence 2011: Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie créé

Objectif 2012-2013: Phase II du projet menée à bonne fin

**Résultat obtenu en 2012-2013: Phase II du projet menée à bonne fin et phase III lancée**

## C. Évaluation des résultats

15. La deuxième Réunion ministérielle sur le projet LTEA, qui s'est tenue le 26 février 2013, a marqué la fin de la phase II du projet et le lancement de sa phase III (2013-2015). Au cours de la phase II du projet, la coordination des tâches de planification et de conception de liaisons de transport intérieur rationnelles et sûres entre l'Europe et l'Asie a été assurée grâce à l'évaluation et la hiérarchisation des projets d'infrastructure concernant les principales liaisons. Le Groupe de travail a favorisé le renforcement des capacités nationales en matière de facilitation du transport et du transit internationaux ainsi que l'échange de données d'expérience et de bonnes pratiques entre les pays engagés dans le projet. Le rapport sur la phase II du projet a été achevé. Des organisations intergouvernementales, notamment l'Organisation pour la coopération et la sécurité en Europe (OSCE), ont participé activement aux travaux et parrainé certaines manifestations.

16. Le Groupe de travail a recensé 404 projets prioritaires, qui représentent un budget de 271 milliards de dollars des États-Unis et dont 311 sont situés le long des itinéraires de transport Europe-Asie.

17. Un logiciel fondé sur un système d'information géographique a été achevé pour la région visée par le projet LTEA et pour chaque pays participant au projet. Il sera bientôt disponible sur Internet en accès libre. Les analyses des obstacles non physiques aux opérations de transport sur les itinéraires reliant l'Europe et l'Asie ont révélé que les longues attentes aux points de franchissement des frontières faisaient partie des principaux problèmes. Les temps d'attente sont également longs en ce qui concerne les contrôles vétérinaires et phytosanitaires ainsi que les contrôles des passeports, des opérations de transit et des visas, notamment.

18. L'analyse des menaces, des opportunités, des forces et des faiblesses (analyse MOFF) a confirmé la nécessité de renforcer la coordination et la coopération entre les pays engagés dans le projet LTEA afin de réaliser les infrastructures de transports prioritaires et de faciliter le transport et le transit.

19. Il ressort d'une étude comparative des liaisons maritimes et de certaines liaisons ferroviaires entre l'Europe et l'Asie que, dans 5 des 9 scénarios considérés, le transport ferroviaire est plus avantageux que le transport maritime en termes à la fois de coût et de temps. Dans l'ensemble des neuf scénarios, le transport ferroviaire l'emporte sur le transport maritime en termes de temps.

## D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

20. Au cours de la phase III, le Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie devrait collaborer étroitement avec les institutions financières internationales et d'autres bailleurs de fonds. Il conviendra de continuer de favoriser les cofinancements, afin de permettre le développement des infrastructures de transport et la facilitation du transport international en Europe et en Asie. Conformément au plan de travail adopté en septembre 2013 par le Groupe d'experts, il sera indispensable de rendre fonctionnelles les neuf routes et les neuf lignes ferroviaires de transport entre l'Europe et l'Asie qui ont été recensées et de passer d'activités générales à des activités concrètes.

## **Groupe d'activités 3**

### **Harmonisation des Règlements concernant les véhicules, changements climatiques et systèmes de transport intelligents**

#### **A. Réalisation escomptée (RE 3)**

21. Établissement de nouveaux règlements concernant les véhicules et modification des règlements en vigueur dans le but de rendre les véhicules plus sûrs et plus écologiques.

#### **B. Indicateurs de succès**

##### **1. Adoption de nouvelles règles et de nouveaux règlements concernant les véhicules ainsi que d'amendements s'y rapportant (IS 3 a))**

*Mesure des résultats*

Référence 2011: 228 amendements et nouveaux règlements

Objectif 2012-2013: 130 amendements et nouveaux règlements

**Résultat obtenu en 2012-2013: 214 amendements et nouveaux règlements adoptés jusqu'en juin 2013, d'autres devraient l'être à la session de novembre 2013**

##### **2. Une publication sur les casques de protection pour motocyclistes et une brochure sur les dispositifs de retenue pour enfants (IS 3 b))**

*Mesure des résultats*

Référence 2011: 1 publication

Objectif 2012-2013: 2 publications (casques et dispositifs de retenue pour enfants)

**Résultat obtenu en 2012-2013: 1 publication sur le WP.29**

#### **C. Évaluation des résultats**

22. Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) a continué de mettre à jour l'ensemble de la réglementation concernant les véhicules dans le cadre des Accords de 1958 et de 1998. Sept nouveaux règlements de l'ONU annexés à l'Accord de 1958 ont été adoptés au cours de l'exercice biennal en vue d'améliorer la sécurité des véhicules et de les rendre moins polluants. Le nouveau Règlement de l'ONU sur la sécurité des piétons vise à diminuer la gravité des blessures infligées aux piétons lorsqu'ils sont heurtés par un véhicule. Le nouveau Règlement de l'ONU sur les sources lumineuses à diodes électroluminescentes autorise l'utilisation de cette technologie, ce qui permettra d'améliorer l'éclairage pour les conducteurs et les autres usagers de la route. Le nouveau Règlement de l'ONU sur les systèmes améliorés de retenue pour enfants vise à offrir une meilleure protection aux enfants non seulement en cas de choc frontal mais aussi latéral et arrière. Le nouveau Règlement de l'ONU sur les systèmes d'avertissement de franchissement de ligne porte sur un dispositif qui avertit le conducteur lorsque le véhicule quitte sa voie de circulation. Le nouveau Règlement de l'ONU sur les systèmes actifs de freinage d'urgence prévoit l'activation automatique du système de freinage d'un véhicule dont le conducteur n'aurait pas vu un obstacle présent sur la route afin d'éviter ou d'atténuer le choc. Le Règlement de l'ONU sur les dispositifs antipollution non montés d'origine pour les véhicules utilitaires lourds, les tracteurs agricoles et forestiers et les engins mobiles non routiers à moteurs à allumage par compression vise à réduire les émissions provoquées par l'utilisation de ces véhicules. Enfin, le nouveau Règlement de l'ONU sur la recyclabilité des véhicules



automobiles dispose que 85 % de la masse totale des véhicules doit être réutilisable (c'est-à-dire que les composants des véhicules hors d'usage puissent être réutilisés aux mêmes fins que celles pour lesquelles ils ont été conçus) et/ou recyclable (c'est-à-dire que lesdits composants puissent faire l'objet d'un retraitement industriel de matériaux de rebut, aux mêmes fins ou à d'autres fins, à l'exclusion de la valorisation énergétique). De plus, il prévoit que 95 % de ladite masse doit être réutilisable et/ou valorisable (c'est-à-dire que les composants puissent faire l'objet d'un retraitement industriel de matériaux de rebut, aux mêmes fins ou à d'autres fins, ou d'un retraitement en vue de la production d'énergie). En outre, deux nouveaux Règlements techniques mondiaux de l'ONU ont également été adoptés. Le Règlement technique mondial de l'ONU sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible établit des prescriptions en matière de sûreté des véhicules à hydrogène et à pile à combustible, et le Règlement technique mondial de l'ONU sur les essais de choc latéral contre un poteau vise à améliorer de manière importante la sécurité des occupants des véhicules automobiles en cas de choc latéral contre un poteau (poteaux télégraphiques, panneaux ou arbres). Ce dernier Règlement complète les règlements existants concernant la protection des occupants des véhicules en cas de collision latérale entre deux véhicules.

23. Outre ces nouveaux règlements, le Forum mondial a adopté 181 amendements à des règlements existants afin de prendre en compte les technologies les plus avancées et de mettre en place des limites plus strictes améliorant la sécurité des véhicules ou les rendant moins polluants.

24. Le WP.29 a également adopté la Résolution mutuelle n° 1 (R.M.1) de l'Accord de 1958 et de l'Accord de 1998 sur la description et le fonctionnement 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.

25. Le WP.29 a également approuvé les principes de conception et de commande des systèmes actifs d'aide à la conduite établissant des prescriptions minimales harmonisées. Ces principes, qui sont énoncés dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), devront être pris en considération lorsque les dispositions relatives aux systèmes de transport intelligents destinés à seconder les conducteurs seront incorporées dans les règlements élaborés par le Forum mondial.

26. Le Forum mondial a entrepris de mettre au point un système international d'homologation de type du véhicule complet dans le cadre de l'Accord de 1958 en vue de la reconnaissance mutuelle au niveau mondial des véhicules ayant fait l'objet d'une homologation de type. Cela implique de réviser l'Accord de 1958 de manière qu'y soit prise en considération l'homologation de type internationale du véhicule complet. En outre, l'Accord de 1958 révisé intégrera de nouvelles dispositions visant à le rendre plus attractif pour les pays émergents, notamment en permettant l'homologation de type de véhicules et de systèmes conformes à des versions antérieures des Règlements de l'ONU.

#### **D. Enseignements tirés/améliorations à apporter**

27. Les résultats atteints au cours de l'exercice biennal ont dépassé les attentes, en raison de l'accélération de la mise au point de nouvelles technologies concernant les véhicules et de la nécessité d'intégrer au plus vite ces technologies dans la réglementation actuelle. Le fait que le secrétariat soit chargé d'établir les amendements et les nouveaux règlements nécessaires ainsi que le haut niveau technique de la documentation montrent que seul un personnel spécialisé peut s'acquitter de cette tâche. La décision du Comité exécutif de renforcer le personnel professionnel du secrétariat du WP.29 aidera celui-ci et ses six groupes de travail subsidiaires à répondre à la demande d'établissement de règlements nouveaux et techniquement plus complexes concernant les véhicules. L'éventuelle application de versions antérieures des Règlements de l'ONU requiert l'élaboration de textes récapitulants leurs versions successives, ce qui alourdira les tâches de nature technique et administrative, en particulier pour le personnel des services généraux de la Section.

## **Groupe d'activités 4.a Transport ferroviaire**

### **A. Réalisation escomptée (RE 4.a)**

28. 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 et 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 desdites activités et politiques.

### **B. Indicateurs de succès**

- 1. 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 tel que révélé par des enquêtes (IS 4.a a))**

*Mesure des résultats*

Référence 2011: 26 pays, OIG et ONG

Objectif 2012-2013: 30 pays, OIG et ONG

**Résultat obtenu en 2012-2013: 80 pays, OIG et ONG**

- 2. 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 (IS 4.a b))**

*Mesure des résultats*

Référence 2011: 1 amendement à l'AGC ou ligne actualisée ou modifiée dans son annexe I

Objectif 2012-2013: 1 amendement à l'AGC ou ligne actualisée ou modifiée dans son annexe I

**Résultat obtenu en 2012-2013: 0 amendement à l'AGC ou ligne actualisée ou modifiée dans son annexe I**

- 3. Nombre d'ateliers ou de séminaires thématiques organisés et nombre de participants (IS 4.a c))**

*Mesure des résultats*

Référence 2011: 2 ateliers ou séminaires thématiques

Objectif 2012-2013: 2 ateliers ou séminaires thématiques

**Résultat obtenu en 2012-2013: 2 ateliers ou séminaires thématiques**

## C. Évaluation des résultats

29. Pour le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) et le secrétariat, les objectifs principaux de l'exercice biennal 2012-2013 étaient de redynamiser les travaux du Groupe de travail et d'augmenter le nombre de pays participants en inscrivant à l'ordre du jour de nouvelles questions de fond attractives. Au cours de l'exercice 2012-2013, le nombre de pays participant aux sessions du Groupe de travail a augmenté de 290 % (au cours de la dernière décennie, 10 pays en moyenne ont participé aux sessions du SC.2, contre 39 pendant l'exercice 2012-2013). L'objectif de 30 pays, OIG et ONG participant à la réunion annuelle du Groupe de travail des transports pour 2012-2013 a été dépassé de 166 % (80 pays, OIG et ONG ont participé). Le nombre de participants aux sessions du SC.2 (en moyenne 35 au cours de la dernière décennie) s'est élevé à 70 en 2012 (+100 %) et à 53 en 2013 (+77 %). Six nouveaux points plus attractifs ont été inscrits à l'ordre du jour, à savoir le financement des infrastructures ferroviaires, les trains à grande vitesse, les systèmes de transport intelligents, la réforme des chemins de fer, la publication *Rail Review*, et les changements climatiques et le transport ferroviaire. En outre, d'autres points traditionnels de l'ordre du jour ont été repensés et améliorés, notamment les suivants:

- a) La sûreté des chemins de fer;
- b) La productivité dans le transport ferroviaire; pour la première fois, le secrétariat a produit des indicateurs en utilisant des cartes et un questionnaire pour recueillir des données directement auprès des gouvernements au lieu d'utiliser uniquement les données de l'UIC;
- c) La facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire et la mise en œuvre de l'annexe 9 à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières. La proposition de créer un plan d'action visant à contrôler la mise en œuvre de l'annexe 9 a été chaleureusement accueillie par les gouvernements.

Les relations avec la Commission européenne ont été renforcées, en particulier à l'occasion de l'établissement, pour la première fois, d'un document informel sur les activités de l'Union européenne (UE) en matière de transport ferroviaire. Cette initiative a été chaleureusement accueillie par le représentant de l'UE, qui a également contribué à l'établissement du document.

30. En outre, les travaux d'uniformisation du droit ferroviaire, qui exigent des efforts importants, revêtent une importance stratégique pour la Division des transports et pour les chemins de fer en général. Avec l'aide du Groupe d'experts, le Groupe de travail a établi une déclaration conjointe en faveur de l'uniformisation du droit ferroviaire qui a été signée par 37 ministres lors de la dernière session du Comité des transports intérieurs, en février 2013.

31. Deux ateliers ont été organisés dans le prolongement des sessions de 2012 et 2013 du SC.2. Le premier atelier, tenu à l'occasion de la session de 2012, a été consacré au financement des chemins de fer au moyen de partenariats public-privé. Selon les échos qu'en ont donnés les participants et les pays, cet atelier a été un succès, les participants étant parvenus à des conclusions et des recommandations concrètes qui ont été annoncées le lendemain, à la session du SC.2, par le Directeur général de la Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure. En conséquence, il a été décidé que le Groupe de travail s'occuperait davantage de ce thème. Le deuxième atelier, tenu à la session de 2013, a été consacré à la sûreté des chemins de fer. Une fois encore cet atelier et les recommandations concernant les mesures à prendre qui en sont issues ont été bien accueillis par tous les participants, qui ont demandé au secrétariat de proposer des mesures concrètes à la session de 2014. L'objectif des deux ateliers a été atteint.

32. Le Président et le Vice-Président du Groupe de travail ainsi que plusieurs participants ont félicité le secrétariat pour le travail accompli jusqu'à présent et les efforts de revitalisation en cours.

33. En ce qui concerne les préparatifs en vue du Comité d'administration de l'AGC et l'objectif concernant l'entrée en vigueur d'un amendement qui n'a pas été atteint, il convient de signaler ce qui suit:

a) L'AGC concerne les infrastructures ferroviaires, et il est difficile de trouver un consensus sur les amendements à apporter à de tels accords;

b) Deux propositions d'amendement ont été débattues au cours des deux dernières sessions. La première concerne le réagencement des liaisons ferroviaires et des liaisons de transport combiné entre l'Allemagne, le Danemark et la Suède. La deuxième concerne les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) de l'Union européenne. Aucune décision n'a encore été prise;

c) Le secrétariat a pris plusieurs mesures pour promouvoir l'accord et attirer de nouvelles Parties contractantes en participant à plusieurs ateliers et séminaires et en y présentant l'accord grâce à des cartes comparatives faisant apparaître les pays membres de l'AGC et de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) ainsi que ceux qui sont membres du projet de chemin de fer transeuropéen (TER) et du projet de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie, de manière à cibler les pays qui ne sont pas membres de l'AGC.

#### **D. Enseignements tirés/améliorations à apporter**

34. Les enseignements tirés du travail accompli au cours de la période 2012-2013 sont les suivants:

- Organisation et services de secrétariat assurés de manière efficace et en temps opportun à la session annuelle du Groupe de travail et à son Groupe d'experts;
- Poursuite de la coopération avec les représentants des délégations participantes, appui à leur participation aux travaux et attention portée à leurs besoins;
- Ordre du jour concret et de haute qualité, soumission en temps opportun des documents et rapports;
- Exécution de toutes les activités prescrites et mise en œuvre du programme de travail à la satisfaction des gouvernements;
- Les réunions devraient être organisées de manière efficace, rapide et sans donner lieu à des plaintes de la part des gouvernements;
- Les documents de réunion sont de haute qualité et établis à temps;
- Les rapports des réunions sont établis dans les quatre semaines suivant la réunion;
- Un suivi efficace est assuré;
- Des activités conjointes fructueuses sont menées avec les organisations concernées, telles que le Comité international des transports ferroviaires (CIT), l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et l'UIC.

### **Groupe d'activités 4.b Projet de chemin de fer transeuropéen (TER)**

#### **A. Réalisation escomptée (RE 4.b)**

35. Renforcement des capacités des pays de la CEE participant au projet TER.

## B. Indicateurs de succès

### 1. Nombre de pays de la CEE participant au projet TER (IS 3/6 a))

#### *Mesure des résultats*

Référence 2011: 19 pays

Objectif 2012-2013: 20 pays

**Résultat obtenu en 2012-2013: 14 pays**

## C. Évaluation des résultats

36. Le résultat de référence de 2011 (19 pays) ne peut être comparé avec le résultat constaté pour 2012-2013, pour la simple raison qu'ils se réfèrent à des indicateurs différents. L'indicateur de 2011 dénombre les pays ayant participé à la révision du plan directeur du projet, qui était un projet autonome pour la période 2010-2011. Le résultat réel pour la période 2012-2013 dénombre les pays qui ont participé aux réunions du projet. Pour l'avenir, le secrétariat envisage d'introduire pour le projet deux indicateurs très clairs et distincts: a) le nombre absolu des pays participant aux réunions du Comité directeur du projet au cours de la période faisant l'objet de l'évaluation; et b) le nombre absolu de pays ayant payé leur contribution au projet pour chaque année de ladite période.

37. Au cours de la période faisant l'objet de l'évaluation, la coopération entre le projet TER et le Groupe de travail des transports par chemin de fer a été renforcée. Une attention particulière a été accordée à l'élaboration d'un plan directeur concernant les trains à grande vitesse sur les lignes du projet TER et plus généralement dans la région de la CEE. Un accord a été atteint sur la méthode qui sera utilisée et les activités qui suivront.

38. En outre, la réunion du Comité directeur qui s'est tenue à Genève en octobre 2013 a été très importante pour le projet TER, car elle a marqué la fin d'une période très fructueuse pour le projet sous la direction de M. Meelich, et le début d'une nouvelle. Le projet a le privilège d'être désormais dirigé par un diplomate expérimenté spécialisé dans les chemins de fer, M. Bessonov, assisté par le Directeur adjoint du projet, M. Zimmer, un expert de haut niveau en matière ferroviaire, dont la collaboration est fournie à titre de contribution en nature par le Gouvernement russe et par le Gouvernement autrichien, respectivement.

39. Le nouveau plan de travail pour l'année 2014, qui est en cours d'élaboration, proposera des projets de fond et fournira des résultats concrets qui satisferont les gouvernements participant au projet.

## D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

40. Une coopération étroite avec les pays membres participants et un soutien des grandes institutions financières internationales ainsi que des entreprises ferroviaires des pays participant au projet TER seront indispensables pour réaliser les plans d'investissement et les projets prioritaires définis par le plan directeur révisé du projet. Il est nécessaire de revitaliser le projet et de mettre en place de nouvelles activités à valeur ajoutée et des projets susceptibles d'intéresser les gouvernements déjà impliqués et d'en attirer d'autres. Les nouveaux directeur et directeur adjoint du projet auront un rôle crucial à jouer pour atteindre cet objectif stratégique.

## Groupe d'activités 5

### Transport par voie navigable

#### A. Réalisation escomptée (RE 5)

41. Amélioration et actualisation du cadre réglementaire pour les infrastructures et les bateaux de navigation intérieure dans la région de la CEE.

#### B. Indicateurs de succès

1. **Promotion de la deuxième édition du *Livre bleu* de la CEE et mise à jour correspondante de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) et d'autres instruments pertinents de la CEE (IS 5 a))**

##### *Mesure des résultats*

Référence 2011: Adoption de la deuxième édition du *Livre bleu* de la CEE

Objectif 2012-2013: Adoption d'amendements à l'AGN et aux instruments juridiques pertinents de la CEE ayant trait aux infrastructures de transport, comme le Protocole à l'Accord européen de 1991 sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes concernant le transport combiné par voie navigable (AGTC)

##### **Résultat obtenu en 2012-2013:**

a) **La deuxième édition révisée du *Livre bleu* a été publiée en novembre 2012. Une base de données en ligne sur le réseau des voies navigables E, fondée sur les données du *Livre bleu*, a été mise en service;**

b) **Les amendements à l'AGN fondés sur l'édition révisée du *Livre bleu* ont été adoptés par le SC.3 en 2012. Trois notifications dépositaires ont été émises les 8 janvier, 15 juillet et 7 août 2013;**

c) **Les amendements à la résolution n° 49, intitulée «Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E», ont été adoptés par le SC.3, et la résolution révisée publiée;**

d) **Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la CEE a été invité à mettre à jour les annexes I et II du Protocole à l'AGTC conformément à l'AGN révisé.**

2. **Élaboration de la prochaine révision du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) en tenant compte des informations relatives à son application dans les États membres et par les commissions fluviales (IS 5 b))**

##### *Mesure des résultats*

Référence 2011: Élaboration d'un document sur l'état de la mise en œuvre du CEVNI, présentant des informations sur son application dans les États membres et par les commissions fluviales ainsi que sur les prescriptions nationales et régionales qui s'en écartent (chap. 9)

Objectif 2012-2013: Élaboration d'amendements au CEVNI en vue de préparer la prochaine révision de fond

**Résultat obtenu en 2012-2013:**

- a) Des amendements au CEVNI ont été adoptés par le SC.3 en 2012;
- b) Des amendements au CEVNI ont été adoptés par le SC.3 en 2013;
- c) Le dernier rapport annuel sur la mise en œuvre du CEVNI a été adopté par le SC.3 en 2013.

**C. Évaluation des résultats**

42. Le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a tenu deux sessions, et son organe subsidiaire – le Groupe de travail sur l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) – a tenu quatre sessions ordinaires.

43. Le Groupe de travail a axé ses activités sur les suites à donner aux recommandations politiques figurant dans le *Livre blanc pour un transport par voie navigable efficace et durable en Europe*, qui a été approuvé par le Comité des transports intérieurs en mars 2011.

44. Le SC.3 a contribué à coordonner le développement du réseau de voies navigables E (recommandation n° 1) en actualisant les paramètres des voies navigables et des ports dans l'Accord européen de 1996 sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) et en publiant une nouvelle édition de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E («Livre bleu») de la CEE. Depuis 2012, une base de données en ligne sur le réseau des voies navigables E, fondée sur les données du Livre bleu, est disponible gratuitement en anglais, français et russe sur le site Web de la CEE.

45. Parmi les mesures de coordination et d'appui visant à moderniser la flotte fluviale à l'échelle paneuropéenne (recommandation n° 2), citons les mises à jour régulières de la norme relative à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61 du SC.3) en tenant compte des dispositions en vigueur dans l'Union européenne et de la position des États non membres de l'UE.

46. La publication d'une version révisée des directives et recommandations pour les services d'information fluviale (résolution n° 57) et l'adoption d'une version révisée de la «recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur)» (résolution n° 48) ont constitué des contributions de premier plan à la promotion de l'usage de technologies d'information fluviale et d'autres technologies informatiques en navigation intérieure (recommandation n° 3). La résolution n° 48 révisée est maintenant la base du règlement n° 909/2013 de l'UE sur le système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur).

47. Le SC.3 a progressé dans la mise en œuvre de la recommandation n° 4, intitulée «Réagir avec efficacité aux nouvelles exigences du marché», en intensifiant sa coopération avec le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la CEE (WP.24). La mise en œuvre de la recommandation n° 5, intitulée «Faire face aux défis ayant trait au marché du travail à l'échelle paneuropéenne», a consisté à mettre en place un Groupe 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.

48. Pour faire face aux défis environnementaux et tenir compte de l’empreinte carbone des transports par voie navigable (recommandation n° 6), le SC.3 a lancé la révision du chapitre 10 du CEVNI sur la prévention de la pollution des eaux et l’élimination des déchets survenant à bord des bateaux. Les experts du SC.3 ont également contribué à des études de la CEE touchant à leur domaine, notamment le document de travail consacré aux gaz d’échappement des moteurs diesel.

49. Enfin, les travaux intensifs en cours sur la révision du CEVNI devraient aboutir à l’adoption de la cinquième édition du Code. Cela permettra d’accroître la transparence et le degré d’harmonisation des règles de navigation intérieure dans la région de la CEE et de renforcer le cadre institutionnel et réglementaire à l’échelle paneuropéenne (recommandation n° 7).

50. Pendant la période considérée, le SC.3 a fait paraître cinq publications officielles, à savoir l’Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau de voies navigables E, l’Inventaire révisé des principaux goulets d’étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49), les Directives et recommandations révisées pour les services d’information fluviale (résolution n° 57), la Recommandation révisée relative au système de visualisation des cartes électroniques et d’information pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur) (résolution n° 48), et la résolution n° 40 relative au certificat international de conducteur de bateau de plaisance (3<sup>e</sup> éd.).

#### **D. Enseignements tirés/améliorations à apporter**

51. Comme indiqué dans la précédente édition de ce rapport, les travaux de la CEE dans le domaine de la navigation intérieure restent d’un grand intérêt pour les États membres de la CEE, constituant le seul cadre au niveau paneuropéen pour les questions de politique générale et les aspects juridiques et techniques et associant l’ensemble des commissions fluviales d’Europe. La diversité des instruments de la CEE consacrés à la navigation intérieure traduit le nombre élevé d’obstacles qui s’opposent à une exploitation efficace et durable de ce mode de transport sous-utilisé. Les accords et résolutions de la CEE apportent des solutions pratiques qui permettent de lever la plupart de ces obstacles. On veille de plus en plus à contrôler et à faciliter la mise en œuvre de ces instruments en utilisant de nouveaux mécanismes de présentation de rapports, par exemple le rapport annuel sur la mise en œuvre du CEVNI. Des efforts constants sont déployés pour éviter les chevauchements avec le travail accompli par les commissions fluviales et les groupes d’experts internationaux ainsi que pour promouvoir et enrichir leurs travaux.

52. La tenue, à intervalles réguliers, de réunions et de consultations et, autant que possible, la réalisation d’activités conjointes avec la Commission européenne et les commissions fluviales sont indispensables à la poursuite et au renforcement des activités du SC.3. En outre, certains domaines très techniques (compétences professionnelles en navigation intérieure, prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure ou aspects environnementaux de la navigation intérieure) auraient beaucoup à gagner de la contribution d’experts nationaux et internationaux et devraient bénéficier d’un budget pour les services de consultants. Il est donc essentiel de consacrer des ressources suffisantes à ces travaux tout en rationalisant et en recentrant davantage les activités de la CEE dans le domaine des transports par voie navigable.



## **Groupe d'activités 6.a**

### **Transport intermodal et logistique**

#### **A. Réalisation escomptée (RE 6.a)**

53. 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 européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) et son Protocole).

#### **B. Indicateurs de succès**

##### **1. Nombre de pays, d'OIG et d'ONG participant aux deux réunions annuelles du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) (IS 6.a a))**

*Mesure des résultats*

Référence 2011: 35 pays

Objectif 2012-2013: 25 pays

**Résultat obtenu en 2012-2013: 30 pays**

##### **2. Nombre d'amendements et de lignes actualisées ou modifiées dans l'AGTC et son Protocole (IS 6.a b))**

*Mesure des résultats*

Référence 2011: 2 amendements

Objectif 2012-2013: 1 amendement

**Résultat obtenu en 2012-2013: 0 amendement**

##### **3. Révision et mise à jour des Directives OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des unités de transport intermodales (IS 6.a c))**

*Mesure des résultats*

Objectif visé pour l'achèvement: 2013

**Résultat obtenu en 2012-2013: achevé**

## Groupe d'activités 6.b Transport intermodal et logistique

### A. Réalisation escomptée (RE 6.b)

54. 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 (AGTC et son Protocole).

### B. Indicateurs de succès

#### 1. Nombre de nouvelles Parties contractantes à l'AGTC et à son Protocole (IS 6.b)

*Mesure des résultats*

Référence 2011: 3 nouvelles Parties contractantes

Objectif 2012-2013: 3 nouvelles Parties contractantes

**Résultat obtenu en 2012-2013: 0 nouvelle Partie contractante**

### C. Évaluation des résultats

55. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) a tenu deux sessions ordinaires et trois réunions de groupes d'experts ou ateliers informels dans le cadre des débats thématiques annuels découlant de la nouvelle feuille de route pour les activités et le fonctionnement futurs du Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.24/125, par. 21), adoptée en 2009 et approuvée en 2010 par le Comité des transports intérieurs. Les groupes d'experts composés de volontaires, qui ont œuvré efficacement à la préparation et au suivi du thème annuel du Groupe de travail, ont contribué à la tenue d'un débat pointu et intéressant.

56. Le nombre de pays, d'OIG et d'ONG participant aux sessions du Groupe de travail qui était fixé dans les objectifs a été atteint, mais il n'a pas été possible de progresser en ce qui concerne l'établissement et l'adoption de propositions d'amendement à l'AGTC faute de contributions émanant des États contractants et faute d'accord de leur part concernant les propositions du secrétariat, parmi lesquelles, des propositions visant à mettre à jour et étendre le réseau AGTC ainsi qu'à réviser les normes et critères d'efficacité du transport fluvial fixés dans l'AGTC et son Protocole. Il n'a pas non plus été possible d'augmenter le nombre des Parties contractantes à l'AGTC et à son Protocole. Il semble que tous les pays membres de la CEE qui encouragent le transport intermodal par rail et par voie navigable aient déjà adhéré à ces instruments juridiques.

57. Des efforts importants ont été déployés pour compléter, en coopération avec l'Organisation internationale du Travail (OIT) et l'Organisation maritime internationale (OMI), les directives actuelles concernant le chargement des cargaisons dans des unités de transport intermodales. Un groupe d'experts conjoint, qui a tenu quatre sessions et a achevé ses travaux en novembre 2013, a arrêté la version définitive du Code de bonne pratique pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (CTU) pour approbation par les organes compétents de la CEE, de l'OMI et de l'OIT dans le courant de l'année 2014.

**D. Enseignements tirés/améliorations à apporter**

58. Les nouvelles orientations adoptées en 2010 pour le Groupe de travail ont beaucoup fait pour que les sessions annuelles soient mieux préparées et ciblées. Cependant, la création et l'élaboration des documents techniques et l'animation des groupes d'experts en ligne imposent au secrétariat une importante charge de travail supplémentaire.

59. L'examen des paramètres techniques de l'AGTC et de son Protocole, dont le Groupe de travail constitue le Comité de gestion, continue de présenter des difficultés car les compétences techniques indispensables font défaut et la contribution des pays est insuffisante. Le secrétariat a établi des documents concernant l'extension et la mise à jour du réseau AGTC et l'examen des nouveaux critères techniques, et prévoit de collaborer avec des experts d'États membres et d'ONG pour mettre ces traités en conformité avec les besoins actuels en matière de transport ferroviaire et intermodal.

## **Groupe d'activités 7.a**

### **Problèmes douaniers intéressant les transports**

#### **A. Réalisation escomptée (RE 7.a)**

60. Nouvelles adhésions aux instruments juridiques internationaux concernant la facilitation du passage des frontières et amélioration de la mise en œuvre de ces instruments.

#### **B. Indicateurs de succès**

- 1. 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 (IS 7.a a))**

*Mesure des résultats*

Référence 2011: 56 pays et Parties contractantes et 900 participants

Objectif 2012-2013: 58 pays et 900 participants

**Résultat obtenu en 2012-2013: 53 pays, 400 délégations et 1 050 participants**

- 2. Nombre de nouveaux amendements adoptés ou examinés et nombre de nouvelles Parties contractantes (IS 7.a b))**

*Mesure des résultats*

Référence 2011: 4 amendements adoptés ou examinés et 2 nouvelles Parties contractantes

Objectif 2012-2013: 3 amendements et 3 nouvelles Parties contractantes

**Résultat obtenu en 2012-2013: 7 amendements et 3 nouvelles Parties contractantes**

#### **C. Évaluation des résultats**

61. Les instruments juridiques de la CEE dans le domaine de la facilitation du passage des frontières aident les Parties contractantes à trouver le juste équilibre entre la facilitation des transports et du commerce, d'une part, et la sécurité et la protection des recettes, d'autre part. La pertinence de ces instruments a été confirmée par la participation active de plusieurs pays, OIG et ONG aux réunions du WP.30 et de l'AC.2. L'intérêt des pays se mesure également au nombre de nouvelles Parties contractantes (trois en 2012-2013) et au nombre d'amendements aux conventions pertinentes qui sont entrés en vigueur et/ou ont été examinés (sept en 2012-2013) en vue d'adapter ces instruments aux besoins des services douaniers et des secteurs concernés. Par exemple, des amendements à la Convention TIR entrés en vigueur le 13 septembre 2012 visent à définir clairement les responsabilités des principaux acteurs du système TIR (services douaniers, entrepreneurs et garants) en cas de violation de la procédure TIR. Un autre vaste ensemble de propositions d'amendement est entré en vigueur en octobre 2013, sous la forme d'une nouvelle annexe 9 à la partie III de la Convention TIR. Ces amendements définissent les conditions et les prescriptions auxquelles une organisation internationale – actuellement l'Union internationale des transports routiers (IRU) – doit satisfaire pour être autorisée à assumer la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement efficaces d'un système de garantie international et à imprimer et distribuer les carnets TIR. Ces modifications, qui représentent un progrès important pour le fonctionnement du système TIR, ont été prises en compte dans le texte de l'accord CEE-IRU pour les années 2014-2016.

## D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

62. Les pays en développement sans littoral sont les principaux bénéficiaires potentiels des moyens fournis par les instruments juridiques de la CEE pour faciliter le franchissement des frontières. Or souvent, pour des raisons financières, les représentants de ces pays ne peuvent pas se permettre de participer aux réunions de la CEE à Genève. Pour remédier à ce problème on pourrait envisager, par exemple, la création d'un fonds d'affectation spéciale, avec l'aide du secteur privé, et/ou l'organisation de certaines réunions officielles dans ces pays plutôt qu'à Genève.

63. L'élaboration d'une nouvelle convention visant à faciliter le franchissement des frontières aux passagers et aux bagages transportés par voie ferrée, en remplacement de la Convention de 1952 qui est dépassée, fait partie des futures tâches à réaliser. Cette nouvelle convention répondrait aux besoins actuels du secteur en ce qui concerne l'introduction de nouvelles technologies relatives à l'échange de données informatisées (EDI) et d'autres solutions novatrices pour garantir des procédures de franchissement des frontières rapides. La récente crise du régime TIR en Fédération de Russie a également mis en évidence la nécessité d'apporter à la Convention TIR les nouveaux amendements, actuellement à l'examen. Un certain nombre des amendements proposés mettent tout particulièrement l'accent sur la communication efficace et rapide des nouvelles mesures de contrôle et sur le rôle et les responsabilités des organes intergouvernementaux TIR face aux situations de crise afin d'éviter qu'elles ne se répètent. Plus important encore, les manières dont les participants à la chaîne de garantie s'acquittent de leurs responsabilités, les termes des accords de garantie conclus entre les autorités douanières et les associations nationales, ainsi que les possibilités existantes d'autoriser plusieurs garants sur un seul territoire sont autant de questions très complexes qui doivent être réexaminées à la lumière des besoins et des demandes que cette crise a mis au jour. Enfin et surtout, il sera indispensable de trouver le moyen d'utiliser au mieux et d'encadrer juridiquement l'utilisation des nouvelles technologies et l'échange électronique de données pour garantir l'efficacité du régime TIR dans les années à venir.

## Groupe d'activités 7.b. Problèmes douaniers intéressant les transports

### A. Réalisation escomptée (RE 7.b)

64. Nouvelles adhésions aux instruments juridiques internationaux concernant la facilitation du passage des frontières et amélioration de la mise en œuvre de ces instruments.

### B. Indicateurs de succès

#### 1. Nombre d'enquêtes sur la mise en œuvre des instruments juridiques concernant le passage des frontières (IS 7.b)

*Mesure des résultats*

Référence 2011: 2 enquêtes

Objectif 2012-2013: 2 enquêtes

**Résultat obtenu en 2012-2013: 2 enquêtes**

### **C. Évaluation des résultats**

65. Un suivi régulier est indispensable pour vérifier que les instruments juridiques sont convenablement appliqués au niveau national. C'est la raison pour laquelle des mécanismes de suivi sont prévus dans les principales conventions de la CEE sur la facilitation du passage des frontières, à savoir la Convention sur l'harmonisation et la Convention TIR. En 2012-2013, une enquête a notamment été réalisée auprès des Parties contractantes sur l'application au niveau national de l'annexe 8 à la Convention sur l'harmonisation. Ces résultats ont été présentés au WP.30 pour examen. Une autre enquête sur les demandes de paiement pour la période 2009-2012 et le niveau de garantie TIR est actuellement menée en ligne auprès des Parties contractantes TIR. Les résultats seront présentés pour examen à la Commission de contrôle TIR (TIRExB) et à l'AC.2 en 2014. On peut donc estimer que les résultats ont été satisfaisants. Le *Handbook of Best Practices at Border Crossing – A Trade and Transport Facilitation Perspective* a été publié en 2012 en anglais et en russe puis traduit dans d'autres langues.

### **D. Enseignements tirés/améliorations à apporter**

66. La CEE est censée contrôler les progrès de l'application de la Convention sur l'harmonisation tous les deux ans, ce qu'elle fait pour le moment en réalisant des enquêtes auprès des autorités compétentes des Parties contractantes. Bien qu'utiles, les éléments recueillis ne permettent toutefois pas d'avoir une image détaillée de l'application de la Convention sur le terrain. Il conviendrait de les compléter par des données provenant des utilisateurs privés (les «clients») qui sont mieux informés de la situation réelle au passage des frontières des différents pays. Il faudrait donc créer les outils pour collecter ces données auprès du secteur privé, y compris des mécanismes financiers.

## **Groupe d'activités 8**

### **Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE)**

#### **A. Réalisation escomptée (RE 8)**

67. Meilleure intégration des politiques relatives au transport, à la santé et à l'environnement par l'échange de données d'expérience et de bonnes pratiques et le renforcement des capacités, 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).

#### **B. Indicateurs de succès**

##### **1. Plus grand engagement des États membres et des coordonnateurs du Programme PPE-TSE dans les domaines des transports, de la santé et de l'environnement, dans le cadre du Programme (IS 8)**

###### *Mesure des résultats*

Référence 2011: 40 pays et 20 OIG et ONG; 3 ateliers de renforcement des capacités et 2 sessions du Comité directeur

Objectif 2012-2013: 40 pays et 20 OIG et ONG; 3 ateliers de renforcement des capacités et 2 sessions du Comité directeur

**Résultat obtenu en 2012-2013: 44 pays et 16 OIG et ONG; 2 ateliers de renforcement des capacités (Moscou et Almaty) et 2 sessions du Comité directeur**

#### **C. Évaluation des résultats**

69. En 2009, les participants à la troisième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement ont adopté la Déclaration d'Amsterdam, qui prévoit des objectifs prioritaires, des mécanismes de mise en œuvre et un plan de travail pour 2009-2014 pour le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) administré conjointement par la CEE et le Bureau régional pour l'Europe de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS). Le Comité directeur du PPE-TSE, qui supervise l'application du Programme, a tenu deux sessions en 2012 et en 2013. En 2012, un atelier de renforcement des capacités a été organisé à Moscou (Fédération de Russie) et en 2013 un atelier similaire a été organisé à Almaty (Kazakhstan) dans le cadre d'une course de relais du PPE-TSE, centré sur les transports urbains durables et sains. En 2013, le Bureau élargi du PPE-TSE a consacré trois sessions aux préparatifs de la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Paris, 14-16 avril 2014) et à la négociation du Document final (Déclaration de Paris). Une étude sur la signalisation pour les piétons et les cyclistes a été achevée et sera publiée en anglais, en français et en russe pour la quatrième Réunion de haut niveau à Paris.

**D. Enseignements tirés/améliorations à apporter**

70. Le fonctionnement et la gestion des activités intersectorielles et interinstitutions du PPE-TSE imposent au secrétariat de mobiliser des ressources considérables pour coordonner les activités entre de nombreuses parties prenantes, et notamment veiller à la coopération entre les trois secrétariats concernés. Il en va de même pour l'organisation d'activités de renforcement des capacités qui nécessitent la coopération, au minimum, des ministères chargés des transports, de la santé et de l'environnement des pays d'Europe orientale et centrale ainsi que des pays du Caucase (principalement). Le secrétariat ne dispose pas de fonds extrabudgétaires suffisants pour exploiter pleinement les possibilités du Mécanisme d'échange d'informations du PPE-TSE et permettre à celui-ci de jouer un rôle central dans le fonctionnement et le rayonnement du PPE-TSE. En fait, aucune ressource n'a pu être mise à la disposition du gestionnaire du contenu du Mécanisme et, à la suite de la migration vers un nouveau serveur et des opérations de maintenance informatique auxquelles la CEE a dû procéder en urgence, le Mécanisme a continué de fonctionner sur un mode automatique, ce qui à l'évidence n'a pas incité ses clients à mettre en ligne régulièrement des documents.



## Groupe d'activité 9.a

### Transport des marchandises dangereuses (CEE)

#### A. Réalisation escomptée (RE 9.a)

71. Adoption d'amendements à l'ADR<sup>1</sup> et, à l'issue d'activités communes entreprises avec l'OTIF et la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), respectivement, d'amendements au RID<sup>2</sup> et à l'ADN<sup>3</sup>, afin de conserver le niveau nécessaire de sûreté, de sécurité et de protection de l'environnement dans un dispositif réglementaire uniforme, 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.

#### B. Indicateurs de succès

- Amendements à l'Accord ADR, au Règlement RID et à l'Accord ADN adoptés en 2011 et 2012, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013 pour le transport international et applicables à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2013 pour la circulation intérieure dans tous les pays membres de l'Union européenne et de l'Espace économique européen (EEE), reprenant notamment les Recommandations de l'ONU de 2011 relatives au transport des marchandises dangereuses (Règlement type, 17<sup>e</sup> éd. révisée) (IS 9.a a))**

##### *Mesure des résultats*

Référence 2011: 1 série d'amendements à l'ADR, au RID et à l'ADN

Objectif 2012-2013: 1 série d'amendements à chaque instrument juridique

**Résultat obtenu en 2012-2013: 1 série d'amendements à chaque instrument juridique (Notifications dépositaires de l'ONU C.N.344.2012.TREATIES.XI.B.14 et C.N.566.2012.TREATIES-XI.B.14; CN.327.2012.TREATIES-XI.D6, C.N.464.2012.TREATIES-XI-D6, CN.565.2012.TREATIES-XI.D6 et CN.688.2012.TREATIES-XI.D6; Notifications de l'OTIF A81-03/503.2012 et A.81-03/506.2012)**

- Publication des éditions 2013 complètes et révisées de l'ADR et de l'ADN avant la fin de 2012 (IS 9.a b))**

##### *Mesure des résultats*

Référence 2011: 1 ADR et 1 ADN

Objectif 2012-2013: 1 ADR et 1 ADN

**Résultat obtenu en 2012-2013: 1 ADR (ECE/TRANS/225, vol. I et II, numéro de vente F.12.VIII.1), 1 ADN (ECE/TRANS/231, vol. I et II, numéro de vente F.12.VIII.2)**

<sup>1</sup> Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route.

<sup>2</sup> Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses.

<sup>3</sup> Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures.

## **Groupe d'activités 9.b**

### **Transport des marchandises dangereuses (CEE)**

#### **A. Réalisation escomptée (RE 9.b)**

72. Adoption d'un plan d'établissement des structures administratives requises pour la mise en œuvre de l'ADR. Élaboration de recommandations et/ou d'orientations fondées sur ce plan.

#### **B. Indicateurs de succès**

##### **1. Plan d'établissement adopté et recommandations/orientations disponibles (IS 9.b)**

###### *Mesure des résultats*

Objectif 2012-2013: 1 plan d'établissement et recommandations correspondantes disponibles en 2013

**Résultat obtenu en 2012-2013: 1 plan d'établissement et recommandations correspondantes disponibles (ECE/TRANS/WP.15/217, annexe IV)**

#### **C. Évaluation des résultats**

73. Confrontées à la nécessité de faciliter la circulation internationale des marchandises et de renforcer la sûreté et la sécurité des transports, les Parties contractantes ont continué de mettre à jour l'ADR, le RID et l'ADN en tenant compte de l'évolution des techniques, des nouvelles exigences et des nouveaux besoins dans le secteur des transports. Afin d'harmoniser les dispositions entre les modes de transport, elles ont adopté des amendements visant à transposer le Règlement type de l'ONU de 2011 (17<sup>e</sup> éd. révisée) sans rouvrir de débats techniques, s'agissant de la classification des substances solides comburantes; du transport des gaz adsorbés; des batteries au lithium (y compris batteries au lithium endommagées ou défectueuses, batteries au lithium pour élimination ou recyclage); des condensateurs asymétriques; des emballages mis au rebut; du nitrate d'ammonium et des matières radioactives; des épreuves des cartouches à gaz et des cartouches pour piles à combustible; du marquage des cadres de bouteille et de l'applicabilité des normes ISO à la fabrication de nouveaux récipients à pression ou équipements de service. Leurs travaux ont été axés sur les questions concernant les différents modes de transport.

74. S'agissant des transports routiers, le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a adopté des prescriptions révisées pour les extincteurs d'incendie portatifs ainsi que de nouvelles restrictions au transport de marchandises dangereuses dans les tunnels routiers. Les amendements à l'ADR et au RID sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013.

75. Les amendements correspondants pour l'ADN ont été élaborés par le Comité de sécurité de l'ADN et adoptés par le Comité d'administration de l'ADN, avec d'autres amendements visant la navigation intérieure et sont également entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013.

76. La Directive 2008/68/CE exigeant que les États membres de l'UE et de l'EEE appliquent les dispositions de l'ADR, du RID et de l'ADN à la circulation intérieure a été modifiée en conséquence par la Directive 2012/45/UE de la Commission du 3 septembre 2012 ordonnant l'application des dispositions modifiées à compter du 30 juin 2013 au plus tard.

77. Le secrétariat a établi des éditions complètes de l'ADR et de l'ADN en anglais et en français, lesquelles ont été publiées en juin 2012 pour l'ADR (ECE/TRANS/225, vol. I et II) et en novembre 2012 pour l'ADN (ECE/TRANS/231). Les éditions russes de l'ADR et de l'ADN ont été publiées en janvier et février 2013, respectivement.

78. Le Tadjikistan a adhéré à l'ADR, portant le nombre des Parties contractantes à 48, ce qui témoigne de l'intérêt que les pays continuent de manifester à l'égard de ce traité international.

#### **D. Enseignements tirés/améliorations à apporter**

79. Les mécanismes établis dans la région de la CEE pour réglementer le transport intérieur des marchandises dangereuses continuent de fonctionner convenablement. La coopération de la CEE avec l'OTIF et la CCNR et l'engagement qu'elles ont pris de transposer les dispositions recommandées par l'ONU dans les trois principaux instruments juridiques (RID/ADR/ADN) régissant le transport international des marchandises dangereuses par rail, route ou voies de navigation intérieures dans la région ont permis une harmonisation complète de ces instruments entre eux et avec d'autres instruments semblables régissant les transports maritimes et aériens. Cette harmonisation est essentielle pour la facilitation du commerce international et du transport multimodal. L'engagement de l'UE à appliquer les dispositions du RID, de l'ADR et de l'ADN à la circulation intérieure y contribue pour beaucoup. L'application nationale de ces dispositions signifie également que les pays membres de l'UE attachent une importance croissante à la compatibilité des dispositions RID/ADR/ADN avec les normes européennes élaborées par le Comité européen de normalisation (CEN), dont un grand nombre s'appliquent aujourd'hui de façon obligatoire par l'intermédiaire du RID, de l'ADN ou de l'ADR, bien que de nombreuses Parties ne participent pas à leur élaboration.

80. Les données concernant les réunions montrent une forte participation des pays membres de l'UE, de la Norvège, de la Suisse, de la Fédération de Russie et des ONG, comme à l'accoutumée, mais aussi une participation bien plus élevée de pays tels que la Croatie, le Kazakhstan, la Serbie, la Turquie et l'Ukraine. Cependant, plusieurs pays en transition tels que l'Albanie, l'Azerbaïdjan, le Bélarus, l'ex-République yougoslave de Macédoine, le Maroc, la République de Moldova et la Tunisie ne sont toujours pas représentés, probablement en raison de contraintes financières. Ces pays auraient intérêt à participer davantage aux réunions non seulement pour mieux prendre part au processus de mise à jour, mais aussi pour soumettre les problèmes de mise en œuvre qu'ils peuvent avoir à des pays plus expérimentés et pour les examiner avec eux. Malheureusement, les ressources financières et le personnel affectés à l'assistance technique restent insuffisants, même si la Division des transports a pu organiser un atelier pour les pays du Programme spécial des Nations Unies pour les économies et pays d'Asie centrale (SPECA) en 2013 et si l'Union européenne a pu lancer une série de séminaires dans les pays d'Afrique du Nord et du Moyen-Orient, dans le cadre de son projet EuroMed, afin de promouvoir les instruments juridiques en matière de transports routiers de la CEE et notamment l'ADR.

## **Groupe d'activités 10.a**

### **Transport des marchandises dangereuses**

#### **(Conseil économique et social)**

#### **A. Réalisation escomptée (RE 10.a)**

81. Adoption d'amendements aux Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses (Règlement type) et au Manuel d'épreuves et de critères et publication de nouvelles recommandations en 2012. Publication en 2013 des nouvelles versions complètes du Règlement type et du Manuel d'épreuves et de critères, comprenant les amendements et les nouvelles recommandations.

#### **B. Indicateurs de succès**

1. **Amendements à la dix-septième édition révisée du Règlement type et à la cinquième édition révisée du Manuel d'épreuves et de critères adoptés en 2012 (IS 10.a a))**

*Mesure des résultats*

Référence 2011: 2 séries d'amendements

Objectif 2012-2013: 2 séries d'amendements

**Résultat obtenu en 2012-2013: 2 séries d'amendements (ST/SG/AC.10/40/Add.1, ST/SG/AC.10/40/Add.2)**

2. **Publication de la dix-huitième édition révisée du Règlement type et de la sixième édition révisée du Manuel (ou de l'amendement 2 à la cinquième édition révisée) avant la fin de 2013 (IS 10.a b))**

*Mesure des résultats*

Référence 2010-2011: 1 Règlement type et 1 Manuel d'épreuves et de critères

Objectif 2012-2013: 1 Règlement type et 1 Manuel d'épreuves et de critères

**Résultat obtenu en 2012-2013: Règlement type (ST/SG/AC.10/1/Rev.18, numéro de vente F.13.VIII.1); Manuel d'épreuves et de critères (ST/SG/AC.10/11/Rev.5/Amend.2, numéro de vente F.13.VIII.3)**

## **Groupe d'activités 10.b**

### **Transport des marchandises dangereuses**

#### **(Conseil économique et social)**

#### **A. Réalisation escomptée (RE 10.b)**

82. Application effective des recommandations au moyen d'instruments juridiques nationaux et internationaux.

## B. Indicateurs de succès

1. **Nombre d'instruments juridiques internationaux modifiés pour reprendre les Recommandations de l'ONU de 2011 relatives au transport des marchandises dangereuses (Règlement type, 17<sup>e</sup> éd. révisée) (IS 10.b a))**

### *Mesure des résultats*

Référence 2011: 6 instruments juridiques internationaux

Objectif 2012-2013: 6 instruments juridiques internationaux

**Résultat obtenu en 2012-2013: 6 instruments juridiques internationaux**

2. **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 (IS 10.b b))**

### *Mesure des résultats*

Référence 2011: 38 gouvernements

Objectif 2012-2013: 38 gouvernements

**Résultat obtenu en 2012-2013: 38 gouvernements**

## C. Évaluation des résultats

83. Les grandes organisations participant à l'élaboration des règlements relatifs au transport des marchandises dangereuses ont toutes examiné les dispositions nouvelles ou modifiées figurant dans la dix-septième édition révisée du Règlement type de l'ONU, publiée en 2011. Elles ont actualisé leurs instruments juridiques respectifs pour maintenir une cohérence et une harmonisation totales, et les amendements sont tous entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013, comme suit:

- Organisation maritime internationale (OMI): Code maritime international des marchandises dangereuses, amendement 36-12;
- Organisation de l'aviation civile internationale (OACI): Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, édition 2013-2014;
- CEE: Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR 2013); Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN 2013);
- OTIF: Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID 2013);
- UE: Directive 2008/68/CE telle que modifiée par la Directive 2012/45/UE de la Commission (application des dispositions de l'ADR, du RID et de l'ADN à la circulation intérieure).

84. Les dispositions de la dix-septième édition révisée ont été prises en compte dans la législation nationale applicable aux transports intérieurs des 28 États membres de l'UE ainsi que de l'Islande, de la Norvège, du Liechtenstein, de la Suisse, de la Turquie et des États-Unis d'Amérique (49 CFR), soit 34 pays au moins. La législation néo-zélandaise (Règle relative aux transports terrestres: amendement 2011 concernant les marchandises dangereuses) est encore fondée sur la seizième édition révisée, mais sa mise à jour est en cours d'examen. En Australie, le texte des modifications visant à mettre la septième édition du Code australien des marchandises dangereuses en conformité avec la dix-septième édition révisée du Règlement type est soumis à l'examen du public pour observations, tandis qu'au Canada, de nouvelles modifications du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses sont à l'étude depuis août 2013. Le secrétariat n'a pas les ressources suffisantes pour suivre au jour le jour la mise en œuvre du Règlement type dans tous les pays du monde.

85. En 2011 et 2012, le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU a continué de mettre à jour ses recommandations. En décembre 2012, il a adopté deux séries d'amendements au Règlement type et au Manuel d'épreuves et de critères, qui ont été incorporées dans la dix-huitième édition révisée du Règlement type et dans la cinquième édition révisée du Manuel d'épreuves et de critères en tant qu'amendement 2. Ces amendements seront pris en compte dans la mise à jour de 2015 des instruments juridiques internationaux et nationaux. Ils se rapportent notamment aux questions suivantes: marchandises dangereuses utilisées pour la réfrigération ou le conditionnement, conteneurs pour vrac souples, récipients à pression de secours, batteries au lithium, marchandises dangereuses emballées en quantités limitées, marchandises dangereuses emballées en quantités infimes et instructions d'emballage. Un nouveau cycle de travaux de deux ans a débuté en 2013.

#### **D. Enseignements tirés/améliorations à apporter**

86. Les grandes organisations internationales qui s'intéressent aux règlements régissant le transport international des marchandises dangereuses (OMI, OACI et CEE) demeurent toutes résolues à donner effet aux Recommandations de l'ONU en transposant les dispositions correspondantes dans leurs instruments juridiques respectifs. Elles maintiennent ainsi un niveau de sûreté élevé pour tous les modes de transport international, mais aussi la cohérence entre les règlements s'appliquant aux différents modes. Beaucoup de pays, en particulier les pays membres de l'UE, les États-Unis d'Amérique et le Canada, appliquent ces recommandations à la circulation intérieure et les actualisent en suivant le rythme de la mise à jour des instruments internationaux. La mise en œuvre dans les pays qui ne sont pas membres de la CEE progresse chaque année, principalement dans les pays qui participent aux travaux du Sous-Comité (Afrique du Sud, Australie, Brésil, Chine et Japon, par exemple), même si les pays en développement ont généralement des difficultés à suivre le rythme bisannuel de mise à jour. Bien qu'ils acceptent les marchandises dangereuses importées dans leur pays selon les conditions de transport prévues dans la dernière édition des Recommandations de l'ONU, ils adaptent généralement leur propre réglementation nationale moins souvent, à savoir tous les cinq à dix ans. Faute de ressources suffisantes, il est assez difficile pour le secrétariat de suivre la situation dans les pays situés en dehors de la région de la CEE. Les données concernant les réunions du Sous-Comité indiquent une très forte participation (120 à 170 représentants à chaque session) d'une trentaine de pays de toutes les régions et d'un grand nombre d'ONG (principalement des organisations représentant les secteurs de l'industrie chimique et des transports, les fabricants d'emballages et les constructeurs de citernes). L'intérêt porté à la question ne cesse d'augmenter, ce qui se traduit par un nombre toujours croissant de représentants, de documents soumis et de demandes d'informations ou d'appui au titre du renforcement des capacités, et donc par une augmentation continue de la charge de travail du groupe du secrétariat chargé de gérer les activités visées.

## **Groupe d'activités 11.a**

### **Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH)**

#### **A. Réalisation escomptée (RE 11.a)**

87. Adoption d'amendements au Système général harmonisé visant à continuer de clarifier ou d'harmoniser les critères de classification et d'étiquetage actuels ou à adopter de nouveaux critères, de façon à maintenir ou renforcer le niveau de protection de l'environnement et des personnes fabriquant, manipulant, transportant ou utilisant des produits chimiques dangereux, en veillant à l'harmonisation et à la cohérence et en facilitant la mise en œuvre effective des dispositions dans la législation internationale et nationale, et publication en 2013 de la cinquième édition révisée du SGH.

#### **B. Indicateurs de succès**

##### **1. Une série d'amendements au SGH adoptée en 2012 (IS 11.a a))**

*Mesure des résultats*

Référence 2011: 1 série d'amendements

Objectif 2012-2013: 1 série d'amendements

**Résultat obtenu en 2012-2013: 1 série d'amendements**

##### **2. Publication de la cinquième édition révisée du SGH avant la fin de 2013 (IS 11.a b))**

*Mesure des résultats*

Référence 2010-2011: 1 SGH

Objectif 2012-2013: 1 SGH

**Résultat obtenu en 2012-2013: 1 SGH**

## **Groupe d'activités 11.b**

### **Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH)**

#### **A. Réalisation escomptée (RE 11.b)**

88. Application effective du SGH au moyen d'instruments juridiques nationaux et internationaux.

## B. Indicateurs de succès

1. **Nombre d'instruments juridiques internationaux, de codes, de directives ou de normes ayant été adoptés ou modifiés pour tenir compte des dispositions du SGH (IS 11.b a))**

### *Mesure des résultats*

Référence 2011: 16 instruments juridiques internationaux

Objectif 2012-2013: 16 instruments juridiques internationaux

**Résultat obtenu en 2012-2013: 16 instruments juridiques internationaux**

2. **Nombre de gouvernements ayant intégré les dispositions du SGH ou les amendements à celui-ci dans leur réglementation nationale applicable à la classification et à l'étiquetage des produits chimiques dans les secteurs autres que celui des transports (IS 11.b b))**

### *Mesure des résultats*

Référence 2011: 41 gouvernements

Objectif 2012-2013: 50 gouvernements

**Résultat obtenu en 2012-2013: 51 gouvernements**

## C. Évaluation des résultats

89. Conscients qu'il était important de veiller à ce que les informations sur les risques associés aux produits chimiques soient uniformisées et disponibles, de façon à renforcer la protection de la santé humaine et de l'environnement, et que l'uniformisation favoriserait en outre une plus grande cohérence dans les exigences nationales en matière de classification et de communication des risques des produits chimiques, auxquelles les entreprises menant des activités de commerce international doivent satisfaire, les États membres ont accompli des efforts considérables pour modifier leurs textes juridiques se rapportant à la protection contre les risques chimiques ou pour promulguer de nouvelles lois visant à mettre en œuvre le SGH.

90. En 2012-2013, et selon les informations fournies au secrétariat, plusieurs instruments juridiques, lignes directrices, normes ou codes internationaux portant sur l'exposition à des produits chimiques potentiellement dangereux dans toutes les situations d'utilisation – y compris la production, le stockage, le transport, l'utilisation sur le lieu de travail ou la présence dans l'environnement – ont été modifiés pour reprendre des dispositions du SGH. Il s'agit notamment de la quatrième adaptation au progrès technique du Règlement de l'UE mettant en œuvre le SGH (Règlement n° 1272/2008 de l'UE) et de la dix-septième édition révisée du Règlement type de l'ONU (et ses instruments modaux connexes pour le transport maritime, aérien et terrestre des marchandises dangereuses). Ces deux instruments ont un impact sur de nombreux autres textes législatifs (il existe par exemple plus de 11 directives de l'UE relatives au Règlement n° 1272/2008 de l'UE et au moins 6 instruments modaux internationaux sont modifiés conformément au Règlement type de l'ONU). Les dispositions du SGH sont également utilisées pour l'évaluation des propriétés dangereuses des produits chimiques qui entrent dans le champ d'application de conventions, directives ou codes internationaux tels que la «Convention de Rotterdam sur la procédure de consentement préalable en connaissance de cause applicable à certains produits chimiques et pesticides dangereux qui font l'objet d'un commerce international» ou la «Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants», la «Classification des pesticides par danger recommandée par l'OMS», les «Résumés succincts internationaux sur l'évaluation des risques chimiques» ou les «Fiches internationales sur la sécurité en matière de produits chimiques». Cela signifie que le nombre de 16 instruments internationaux visé a été dépassé.



91. Un travail est également entrepris depuis 2013 pour mettre les dispositions de l'annexe I à la Convention sur les effets transfrontières des accidents industriels de la CEE en conformité avec le SGH.

92. Le nombre visé de gouvernements ayant intégré (ou intégrant actuellement) 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 des secteurs autres que celui des transports continue d'augmenter. Les pays qui ont pris des mesures appropriées pour mettre en œuvre les dispositions du SGH sont les suivants: les 28 pays membres de l'UE, les 3 pays membres de l'EEE, la Suisse, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, Maurice, l'Uruguay, Singapour, le Japon, la Chine, la Fédération de Russie, la République de Corée, le Mexique, le Brésil, les États-Unis d'Amérique, le Canada, la Serbie, les Philippines, l'Afrique du Sud, la Zambie, le Viet Nam et la Thaïlande (soit 51 pays au moins).

93. Le Sous-Comité d'experts du SGH a adopté une série d'amendements à la quatrième édition révisée du SGH à la fin de son cycle de travaux de deux ans, en décembre 2012. Les amendements ainsi adoptés ont été approuvés par le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du SGH, et par le Conseil économique et social dans sa résolution 2013/25 du 25 juillet 2013.

#### **D. Enseignements tirés/améliorations à apporter**

94. Le SGH étant un instrument applicable à plusieurs domaines (les transports, la sécurité des consommateurs, la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles et l'environnement), sa pleine et entière application nécessite de la part des États membres de grands efforts de modification de tous les textes juridiques existants relatifs à la protection contre les risques chimiques dans chaque secteur, ou de promulgation de nouvelles lois.

95. Le SGH a déjà été largement mis en œuvre dans le secteur du transport des marchandises dangereuses au moyen du Règlement type et des instruments juridiques connexes (voir le groupe d'activités 12), qui ont été modifiés de façon à répercuter les dispositions de la quatrième édition révisée du Système à compter de 2013. La situation est toutefois plus complexe dans d'autres secteurs pour lesquels la mise en œuvre peut prendre du temps du fait qu'elle nécessite la modification ou la révision d'un très grand nombre de textes juridiques et de directives d'application (par exemple, l'adoption du SGH par l'UE en 2008 a demandé des amendements substantiels à 11 directives européennes concernant différents domaines réglementaires et la promulgation d'un nouveau règlement (règlement CLP)).

96. En dépit des efforts faits par le secrétariat pour recueillir des informations sur les progrès dans la mise en œuvre du SGH (voir [www.unece.org/trans/danger/publi/ghs/implementation\\_e.html](http://www.unece.org/trans/danger/publi/ghs/implementation_e.html)), il n'est pas toujours possible d'obtenir ces renseignements de sources fiables pour les pays et les organisations qui ne participent pas aux sessions du Sous-Comité. De plus, un grand nombre de textes législatifs sont visés, et la mise en œuvre peut avancer à un rythme variable dans un même pays selon le secteur. Ainsi, il se peut que les indicateurs de succès communiqués pour la période d'évaluation considérée rendent compte d'un niveau de mise en œuvre du SGH inférieur à ce qu'il est dans la réalité, car les données fournies sont fondées sur les renseignements reçus par le secrétariat.

97. La coopération avec l'Organisation internationale du Travail (OIT), l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et l'Institut des Nations Unies pour la formation et la recherche (UNITAR), ou avec d'autres organisations telles que la Commission européenne, l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et l'Association de coopération économique Asie-Pacifique (APEC) en matière d'activités de renforcement des capacités est des plus utiles pour la mise en œuvre.

98. Le taux de participation aux réunions sur le SGH est élevé (environ 120 représentants à chaque session), et l'intérêt porté à la participation augmente avec le développement de la mise en œuvre dans le monde.

## **Groupe d'activités 12.a Transport des denrées périssables**

### **A. Réalisation escomptée (RE 12.a)**

99. Renforcement et mise à jour des prescriptions régissant le transport international des denrées périssables.

### **B. Indicateurs de succès**

- 1. 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 (IS 12.a a))**

*Mesure des résultats*

Référence 2010-2011: 10 amendements

Objectif 2012-2013: 10 amendements

**Résultat obtenu en 2012-2013: 11 amendements**

- 2. Nombre de pays ayant répondu au questionnaire sur l'application de l'ATP (IS 12.a b))**

*Mesure des résultats*

Référence 2010-2011: 12 pays

Objectif 2012-2013: 20 pays

**Résultat obtenu en 2012-2013: 16 pays**

## **Groupe d'activités 12.b Transport des denrées périssables**

### **A. Réalisation escomptée (RE 12.b)**

100. Renforcement et mise à jour des prescriptions régissant le transport international des denrées périssables, y compris leur application plus rigoureuse.

### **B. Indicateurs de succès**

- 1. Nombre total de Parties contractantes à l'ATP (IS 12.b)**

*Mesure des résultats*

Référence 2010-2011: 45 Parties contractantes

Objectif 2012-2013: 47 Parties contractantes

**Résultat obtenu en 2012-2013: 48 Parties contractantes**

### C. Évaluation des résultats

101. À sa soixante-huitième session, en 2012, le WP.11 a adopté deux propositions d'amendements à l'ATP, qui figurent dans l'annexe I au rapport de la session (ECE/TRANS/WP.11/226). À sa soixante-neuvième session, en 2013, il a adopté neuf propositions d'amendements à l'ATP, qui figurent dans l'annexe I au rapport de la session (ECE/TRANS/WP.11/228). Le nombre de nouveaux amendements adoptés a ainsi dépassé l'objectif fixé de 10 amendements.

102. L'objectif visant à obtenir l'adhésion de deux nouvelles Parties contractantes supplémentaires à l'ATP a été atteint pour l'exercice biennal 2012-2013. Les nouvelles Parties contractantes sont le Tadjikistan (depuis décembre 2011), le Kirghizistan (octobre 2012) et la Turquie (décembre 2012). Le nombre de Parties contractantes s'élève à présent à 48.

103. En 2013, tout comme en 2012, 16 pays ont répondu au questionnaire sur la mise en œuvre de l'ATP. L'objectif de 20 réponses n'a donc pas été atteint.

### D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

104. De nombreuses modifications proposées à l'ATP étaient d'ordre rédactionnel. Le nombre de modifications de fond sera par conséquent calculé dans le cadre de l'évaluation biennale 2014-2015.

105. Les chances d'enregistrer de nouvelles adhésions restent réelles. Parmi les 56 États membres de la CEE, l'Arménie, le Canada, Chypre, l'Islande, Israël, le Liechtenstein, Malte, Saint-Marin, la Suisse et le Turkménistan ne sont pas encore Parties contractantes à l'ATP. Des efforts sont également entrepris pour attirer d'autres pays du pourtour méditerranéen tels que l'Algérie, Israël et la Jordanie.

106. Le nombre de réponses au questionnaire sur la mise en œuvre de l'ATP est insuffisant et des efforts seront faits pour améliorer le taux de réponse. Toutefois, certains pays déclarent qu'ils ne sont pas en mesure de fournir les données requises en raison de leurs structures administratives.

## Groupe d'activités 13

### Statistiques des transports

#### A. Réalisation escomptée (RE 13)

107. Accroissement du volume et de la portée des statistiques disponibles sur les transports.

#### B. Indicateurs de succès

##### 1. Nombre de produits statistiques fiables disponibles sur l'Internet (IS 13 a))

*Mesure des résultats*

Référence 2011: Extension de la base de données statistiques en ligne à la sécurité routière

Objectif 2012-2013: Base de données statistiques complète en ligne

**Résultat obtenu en 2012-2013: Base de données statistiques complète en ligne**

##### 2. Exploitation des données mesurée en fonction du nombre de téléchargements depuis le site Web (IS 13 b))

*Mesure des résultats*

Référence 2011: 84 000 téléchargements

Objectif 2012-2013: 85 000 téléchargements

**Résultat obtenu en 2012-2013: 86 000 téléchargements**

#### C. Évaluation des résultats

108. Le système de classification des statistiques du transport des marchandises (NST 2007) a été mis à jour avec l'adoption de désignations succinctes courtes à deux chiffres. La version Internet du questionnaire commun sur les statistiques des transports de la CEE, d'Eurostat et du Forum international des transports a été révisée et une version russe en a été établie. Une version illustrée de la quatrième édition du glossaire sur les statistiques des transports a été publiée en ligne dans toutes les langues officielles. La coopération avec le secrétariat de la Base de données communautaire sur les accidents de la circulation routière (CARE) a sensiblement atténué la charge imposée aux États membres. La base de données en ligne sur les statistiques des transports a été améliorée, et les délais de communication des données, notamment s'agissant des statistiques relatives aux accidents de la route, sont désormais plus courts. De nouveaux indicateurs de résultats établis à partir de données provenant de la base de données de la CEE ont été diffusés (en particulier pour la sécurité routière). Des profils de pays ainsi que des graphiques et des tendances permettant d'établir des comparaisons entre les pays ont été publiés sur le site Web. En outre, une fiche statistique annuelle sur les principaux indicateurs du secteur des transports a été publiée en 2011 et en 2012. Deux publications en série ont été élaborées et publiées en ligne: Statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord (RAS) et Statistiques des transports de la CEE pour l'Europe et l'Amérique du Nord (qui remplace le Bulletin annuel de statistiques des transports pour l'Europe et l'Amérique du Nord). Des recommandations détaillées à l'intention des pays participant à la campagne 2015 de recensement de la circulation sur les routes E et du trafic

sur les lignes ferroviaires E ont été établies. Plusieurs questionnaires pilotes (données sur le transport de gaz par conduites, sur la circulation routière et sur le transport de passagers par autobus et autocars), établis en coopération avec Eurostat et le Forum international des transports, ont été adoptés et devraient être intégrés dans le processus de collecte régulière de données. Un atelier de renforcement des capacités sur la collecte de données en ligne a été organisé en Ukraine. Enfin, l'harmonisation des méthodes en statistiques des transports s'est poursuivie.

#### **D. Enseignements tirés/améliorations à apporter**

109. L'analyse des lacunes effectuée par le secrétariat a montré qu'il fallait mettre l'accent davantage sur la coopération avec les pays d'Europe orientale et centrale, du Caucase et d'Asie centrale. Le secrétariat a organisé un atelier sur la collecte de données par Internet au cours du présent exercice biennal, qui a contribué à établir des contacts directs avec des fournisseurs de données. Il faudrait cependant y consacrer plus d'efforts, en particulier dans les pays d'Asie centrale. Davantage d'activités de renforcement des capacités devraient être organisées afin d'améliorer le taux de réponse de ces pays. En outre, la refonte du Questionnaire commun contribuera à la collecte de données, au moins sur les principaux indicateurs, et permettra d'obtenir des données dans des délais plus courts. Le Groupe de travail doit promouvoir des échanges techniques axés sur le travail méthodologique en matière de statistiques des transports. En 2011, il a organisé un débat sur «les indicateurs statistiques d'efficacité en matière de sécurité routière». Il a été décidé, comme mesure du suivi, de s'employer à améliorer la disponibilité et la rapidité d'obtention des données en matière de sécurité routière et d'élaborer une nouvelle définition de la notion de «blessé grave». En 2012, le processus de collecte de données, de la survenance de l'accident à la diffusion des données, a été examiné en détail.

## **Groupe d'activités 14.a Transport routier**

### **A. Réalisation escomptée (RE 14.a)**

110. Renforcement de la mise en œuvre de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR).

### **B. Indicateurs de succès**

#### **1. Nombre de domaines posant problème mis en évidence et de propositions visant à les résoudre (IS 14.a a))**

*Mesure des résultats*

Référence 2011: 4 domaines

Objectif 2012-2013: 4 domaines

**Résultat obtenu en 2012-2013: 4 domaines**

#### **2. Nombre de séminaires et d'ateliers (IS 14.a b))**

*Mesure des résultats*

Référence 2011: 3 séminaires et ateliers

Objectif 2012-2013: 4 séminaires et ateliers

**Résultat obtenu en 2012-2013: 6 séminaires et ateliers**

#### **3. Nombre de participants par séminaire et atelier (IS 14.a c))**

*Mesure des résultats*

Référence 2011: 33 participants

Objectif 2012-2013: 40 participants

**Résultat obtenu en 2012-2013: 22 participants (sans compter les participants à la sixième réunion)**

## **Groupe d'activités 14.b Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM)**

### **A. Réalisation escomptée (RE 14.b)**

111. Accroissement des capacités des pays membres de la CEE participant aux projets TEM et TER.

## **B. Indicateurs de succès**

### **1. Nombre de pays de la CEE participant au projet TEM (IS 3/6 a))**

#### *Mesure des résultats*

Référence 2011: 17 pays

Objectif 2012-2013: 19 pays

**Résultat obtenu en 2012-2013: 12 pays**

## **C. Évaluation des résultats**

112. À la fin de 2013, tous les pays sauf un avaient pleinement mis en œuvre les mesures nécessaires à l'utilisation du tachygraphe numérique. Le mandat du Groupe d'experts de l'AETR a été prolongé jusqu'au 31 décembre 2014 pour faciliter l'obtention d'un consensus sur les modifications proposées à l'article 22 *bis* de l'AETR (procédure d'amendement de l'appendice 1B). Le nombre moyen de représentants d'États membres de la CEE également membres de l'UE aux réunions du Groupe d'experts de l'AETR était plus faible que prévu, ce qui peut s'expliquer par le fait que ces États sont représentés par la Commission européenne, qui participe activement à chaque réunion.

113. Le nombre de plus en plus faible de pays participant au projet TEM s'explique en partie par la coïncidence entre l'achèvement de la révision du plan directeur du TEM et l'entrée des pays d'Europe de l'Est dans l'UE et l'importance croissante du projet de liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) de la CEE.

## **D. Enseignements tirés/améliorations à apporter**

114. Les initiatives et mesures prises pour remédier aux problèmes relatifs à la mise en œuvre du tachygraphe numérique affichent des progrès sensibles. Même si le secrétariat a tout mis en œuvre pour faire progresser les négociations entre les Parties contractantes concernées, c'est avant tout des décisions politiques permettant de trouver une solution qui soit satisfaisante pour tous que dépend la modification de l'accord AETR afin de garantir l'égalité des droits et obligations de toutes les Parties.

115. Il est nécessaire de lever les incertitudes pesant sur le Bureau central et la gestion du projet TEM afin de renforcer l'intérêt et la participation des pays au projet.

## Groupe d'activités 15 Sécurité de la circulation routière

### A. Réalisation escomptée (RE 15)

116. Renforcement de la mise en œuvre des Conventions de Vienne sur la circulation et la signalisation routières de 1968, des Accords européens de 1971 les complétant et des Résolutions d'ensemble sur la circulation routière et sur la signalisation routière.

### B. Indicateurs de succès

#### 1. Nombre de nouvelles Parties contractantes aux Conventions et aux Accords européens (IS 15 a))

*Mesure des résultats*

Référence 2011: 3 nouvelles Parties contractantes

Objectif 2012-2013: 3 nouvelles Parties contractantes

**Résultat obtenu en 2012-2013: 3 nouvelles Parties contractantes**

#### 2. Nombre de séminaires, d'ateliers, de conférences, de campagnes et de manifestations sur la sécurité routière (IS 15 b))

*Mesure des résultats*

Référence 2011: 8 séminaires, ateliers, conférences, campagnes ou manifestations

Objectif 2012-2013: 6 séminaires, ateliers, conférences, campagnes ou manifestations

**Résultat obtenu en 2012-2013: 8 séminaires, ateliers, conférences, campagnes ou manifestations**

#### 3. Nombre total de participants par séminaire, atelier, conférence ou manifestation, y compris ceux organisés par les Parties contractantes (IS 15 c))

*Mesure des résultats*

Référence 2011: 104 participants

Objectif 2012-2013: 120 participants

**Résultat obtenu en 2012-2013: 180 participants (60 participants pour les manifestations de la Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière et 120 pour le Forum Europe-Asie de la sécurité routière)**

### C. Évaluation des résultats

117. En 2012, le Comité des transports intérieurs de la CEE a adopté un plan de la CEE pour la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière (ECE/TRANS/2012/4 et Corr. 2), en lui assignant les trois objectifs suivants: 1) élargir le plus possible la couverture géographique des instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière; 2) aider les pays, dans la région de la CEE et au-delà, à mettre en œuvre la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière; 3) progresser sur la voie de



la stabilisation et de la réduction du nombre de décès imputables aux accidents de la route dans la région de la CEE et au-delà. Le plan de la CEE comprend des initiatives et des mesures devant être mises en œuvre par plusieurs groupes de travail de la CEE, qui ont un impact sur la sécurité routière. Il traite également des domaines de travail prioritaires ainsi que de la poursuite et de l'application de mesures pour chacun des objectifs, dans sa région et au-delà.

118. En mai 2013, la CEE a célébré la deuxième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière (instaurée par une résolution de l'Assemblée générale), en organisant plusieurs manifestations importantes avec ses partenaires au Palais des Nations: un symposium sur les perspectives régionales en matière d'alcool au volant, une session interactive réunissant jeunes et jeunes dirigeants sur le thème: «La recherche d'une sécurité routière mondiale», une table ronde sur la Journée internationale de sensibilisation aux passages à niveau 2013, et un forum de discussion sur les assurances et la sécurité routière. La CEE a organisé les manifestations en partenariat avec le Centre international des politiques en matière d'alcool (ICAP), l'Organisation internationale du mouvement scout, Scouting Ireland, l'Institut grec de la sécurité routière «Panos Mylonas», l'Union internationale des chemins de fer et le Conseil des Bureaux. De plus, elle a travaillé en partenariat avec le Ministère italien de l'infrastructure et des transports, le Groupe ASTM-SIAS, les quotidiens nationaux *Il Giorno* et *LeStrade*, afin de faire connaître la Semaine dans des journaux et magazines locaux à grande diffusion. Ils ont également distribué 230 000 marque-pages spécialement fabriqués pour l'occasion dans des écoles du pays et des cabines de péage sur environ 1 300 kilomètres d'autoroutes en Lombardie, dans le Piémont, en Ligurie, dans le Val d'Aoste, en Émilie-Romagne et en Toscane.

119. Du 4 au 6 décembre 2013, la Division des transports a organisé à New Delhi (Inde) un Forum inaugural Europe-Asie de la sécurité routière, qui a été suivi par la soixante-septième session du WP.1, d'une durée de deux jours. La manifestation était organisée en partenariat avec le Ministère indien des transports routiers, l'Institute of Road Traffic Education et en collaboration avec la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP).

#### **D. Enseignements tirés/améliorations à apporter**

120. Les aspects à améliorer, qui ont déjà été évoqués lors de l'exercice biennal précédent, sont toujours les mêmes et gagnent à être rappelés:

- Les gouvernements et les principaux partenaires jouent un rôle central pour promouvoir les objectifs de sécurité routière, mobiliser des ressources supplémentaires et relayer le message auprès du public pour assurer sa participation active. C'est aux gouvernements qu'il incombe au premier chef d'améliorer la sécurité routière, mais ce n'est pas seulement affaire de volonté et d'engagement: cela demande également un effort concerté et des moyens financiers significatifs;
- L'augmentation du nombre de Parties contractantes aux Conventions précitées est un objectif qu'il convient de poursuivre. En outre, ces Conventions doivent être révisées de manière à prendre en compte les nouvelles questions et les meilleures pratiques;
- On n'est toujours pas parvenu à un accord sur un mécanisme de suivi de la mise en œuvre capable de mesurer efficacement le degré de réussite de l'application de ces instruments à l'échelon national.