



---

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

Genève, 23-26 février 2016

Point 12 de l'ordre du jour provisoire

**Approbation de l'évaluation biennale  
des travaux du Comité pour 2014-2015****Évaluation biennale du sous-programme  
sur les transports****Évaluation des résultats du sous-programme  
pour 2014-2015****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-seizième session, en 2014.

Le Comité voudra peut-être 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 (STI)
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 2013 : 40 États membres et 13 organisations intergouvernementales (OIG) et organisations non gouvernementales (ONG), 165 participants en moyenne

Objectif 2014-2015 : 40 États membres et 15 OIG et ONG, 170 participants en moyenne

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 43 États membres (42 en 2014 et 44 en 2015) et 36 OIG et ONG, 170 participants en moyenne**

### **C. Évaluation des résultats**

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

3. Plus de 160 représentants de 42 pays ainsi que 36 OIG et ONG ont participé à la soixante-sixième session. Au cours de cette session, un débat de politique générale de haut niveau a été organisé sur le thème « L'innovation au service de la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité durable ». Les participants ont estimé dans leur ensemble que les innovations dans les domaines de la mobilité et des transports durables pouvaient contribuer à résoudre un grand nombre des problèmes actuels de transports, notamment le manque d'infrastructures, les préoccupations environnementales, la crise mondiale de la sécurité routière et l'insuffisance de financements appropriés. Les discussions ont révélé que la demande d'innovations augmenterait de façon à répondre aux principaux défis qu'étaient la sécurité routière, les évolutions démographiques (populations vieillissantes), les coûts économiques des encombrements et la dynamique sociale (notamment les personnes ayant des besoins particuliers). En dépit des derniers progrès cependant, des lacunes importantes subsistent dans la mise en œuvre complète des innovations au service de la mobilité et des transports durables.

4. La soixante-dix-septième session a réuni plus de 170 participants représentant 44 pays et plus d'une trentaine d'OIG et d'ONG. Au cours de cette session, un débat de politique générale de haut niveau a été organisé sur le thème « Repenser les transports urbains et la mobilité durables pour relever les défis d'une nouvelle ère ». Les participants au débat de politique générale ont constaté qu'à l'échelle mondiale les villes des pays en développement connaissaient une croissance rapide et que la hausse de la demande qui en découlait au niveau du transport de marchandises et de personnes s'accompagnait presque toujours d'une augmentation du nombre des véhicules en circulation. Ce large constat, qui comporte quelques variantes, concerne les économies développées et en développement. En l'absence de politiques de

transport innovantes, l'utilisation de la voiture individuelle va continuer d'augmenter, entraînant davantage de problèmes d'encombrement, de pollution, de sécurité et d'incidences sur le climat. Pour répondre à ces problèmes, de nombreux pays ont mis en place des instruments économiques ayant pour but d'inciter la population à ne pas utiliser de véhicules privés, par exemple les péages urbains, ou de stimuler la demande de produits intégrant les nouvelles technologies au moyen de mesures incitatives telles que l'exonération de taxes ou l'octroi de subventions à l'achat de véhicules dont le taux d'émissions est faible ou nul.

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 ayant participé aux soixante-seizième et soixante-dix-septième sessions du Comité ont assisté aux quatrième et cinquième réunions des présidents des organes subsidiaires du Comité respectivement. Les deux réunions des présidents des organes subsidiaires étaient consacrées à l'accroissement de la participation des pays non membres de la CEE qui avaient adhéré aux instruments juridiques administrés par la CEE, qui avaient l'intention de le faire ou qui les avaient ratifiés, ainsi qu'à des questions liées au renforcement de la coopération, des synergies et de l'interdépendance, et à l'échange de données d'expérience.

6. Dans le cadre de la coopération qui s'exerce entre les divisions de l'environnement et des transports durables de la CEE en matière d'études de performance environnementale (EPE), le personnel des divisions a activement participé à l'élaboration et à la rédaction du chapitre sur les transports de la troisième étude de la Géorgie, du Bélarus et du Tadjikistan (en cours) et à la mission d'information réalisée à cette fin. Toutes les études renfermaient une analyse effectuée grâce à l'outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS), en vue d'évaluer les émissions de CO<sub>2</sub> imputables aux transports dans chaque pays.

7. Le nombre d'États membres participant aux sessions annuelles a été supérieur à l'objectif fixé tant en 2014 qu'en 2015.

#### **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 un plus grand nombre de représentants d'États membres de la CEE et d'organisations internationales de plus haut niveau. 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 Liasons 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 2012-2013 : 35

Objectif 2014-2015 : 37

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 101 (53 en 2014 et 48 en 2015)**

### 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 2013 : 75 % de satisfaction

Objectif 2014-2015 : 75 % de satisfaction

**Résultat obtenu en 2014-2015 : plus de 80 % des représentants ayant participé à l'enquête se sont déclarés très satisfaits**

## C. Évaluation des résultats

10. Pendant la période 2014-2015, 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 continuer 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 faire du document officiel sur les tendances et l'économie des transports une publication annuelle. Cela a entraîné un accroissement de la participation des pays : auparavant, 10 pays en moyenne participaient au questionnaire sur les tendances des transports, alors que 36 pays y ont participé en 2014 (+70 %), des taux de réponse qui témoignent du succès de cette publication. En outre, on a constaté une augmentation de 60 % de la participation des pays aux réunions du WP.5. Alors qu'au cours de la dernière décennie 10 pays en moyenne avaient participé aux réunions du WP.5, 26 pays et plusieurs organisations internationales ont participé à la session de 2014, et 16 pays à la session de 2015, sans compter la participation aux réunions du Groupe d'experts administré par le Groupe de travail. Pour la période 2014-2015, alors que l'objectif était de réunir 37 pays, sans compter les OIG et les ONG, 101 pays ont participé aux sessions, y compris ceux ayant participé aux réunions du Groupe d'experts, résultat qui dépasse l'objectif de 63 %.

11. La deuxième décision stratégique tendait à organiser au moins un atelier au cours de la session du Groupe de travail. En 2014, trois ateliers ont été organisés sur les nouveaux outils applicables au financement des transports, sur les tendances et l'économie dans la région méditerranéenne et sur les liaisons entre ports maritimes et arrière-pays et les procédures douanières. En 2015, deux ateliers ont été organisés, l'un sur les couloirs routiers et ferroviaires en Europe et en Asie, l'autre sur la vulnérabilité et la sécurité des infrastructures de transport essentielles. Ces cinq ateliers ont connu un grand succès, non seulement parce qu'ils ont stimulé la participation des pays au WP.5 mais aussi parce qu'ils avaient inscrit à leur ordre du

jour des points qui n'avaient encore jamais été abordés, tels que la sécurité et les financements novateurs.

12. Les années 2014 et 2015 ont été très exigeantes pour le Groupe d'experts administré par le Groupe de travail, qui a examiné des questions comme les liaisons de transport Europe-Asie ainsi que les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux et nœuds de transport. La deuxième phase des travaux du Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements a été approuvée en 2014 et a débuté en 2015 avec la première réunion du Groupe, en juin 2015.

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

13. Le Groupe de travail, dont l'action est désormais axée 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) 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 pour 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 (LTEA) [IS 2.b a)]**

*Mesure des résultats :*

Référence 2013 : Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie créé

Objectif 2014-2015 : Phase III du projet en cours

**Résultat obtenu en 2014-2015 : Phase III du projet lancée et en cours**

#### **C. Évaluation des résultats**

15. La deuxième Réunion ministérielle sur le projet LTEA, qui s'est tenue le 26 février 2013, a lancé la Phase III du projet LTEA (2013-2015). L'objectif est de rendre opérationnels les axes Europe-Asie recensés. Le Groupe d'experts du projet LTEA a défini des types de fret susceptibles d'être transportés par voie terrestre. Il s'agit de produits qui peuvent être mis dans des conteneurs, qui ont une valeur relativement élevée et qui doivent être livrés rapidement sur le lieu de destination. Des travaux sur les horaires et les coûts des services de transports internationaux le long des itinéraires Europe-Asie sont en cours. Il en va de même en ce qui concerne l'élimination des obstacles aux transports et au commerce créés par l'homme.

16. Des organisations intergouvernementales internationales telles que l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), le Conseil turcique et l'Organisation pour la coopération des chemins de fer ont activement participé aux réunions d'experts qui ont favorisé une plus grande implication des pays membres et permis de diffuser les informations recueillies dans le cadre du projet LTEA. L'Institut hellénique des transports a également contribué aux travaux du Groupe d'experts du projet LTEA.

17. Compte tenu de la diversité et de l'ampleur des travaux, le Groupe d'experts n'a pas pu achever sa mission dans le délai prescrit (2013-2015). Le Groupe a demandé que son mandat soit prorogé d'une année supplémentaire. La procédure administrative est en cours. Il est prévu que cette prorogation sera accordée au printemps 2016, suite à l'approbation du Comité des transports intérieurs et du Comité exécutif.

18. En attendant la prorogation officielle du mandat, le Groupe d'experts a poursuivi ses travaux de façon informelle. Le Conseil turcique a accueilli la première réunion informelle du Groupe (20 et 21 octobre 2015 à Istanbul) et l'OSCE sera l'hôte de la deuxième réunion informelle (2 et 3 février 2016 à Vienne).

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

19. Les liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie ont suscité un intérêt croissant et obtenu le soutien de plusieurs organisations intergouvernementales internationales, ce qui a contribué à leur visibilité et à leur impact. Le projet LTEA fait fond sur des ressources extrabudgétaires. La participation de représentants de la Communauté d'États indépendants (CEI) a été financée par des fonds reçus du Gouvernement de la Fédération de Russie. Alors que l'élément du projet LTEA « Système d'information géographique (SIG) » représente une réalisation majeure dudit projet, il n'a été possible, malgré les besoins et la demande exprimés, de le mettre à jour en raison du manque de ressources financières. D'où la nécessité d'obtenir un soutien financier pour assurer cette mise à jour.

20. L'action du Groupe d'experts est appuyée par les contributions existantes et futures d'instituts de recherche réputés. On estime qu'une année supplémentaire devrait laisser suffisamment de temps pour achever les travaux de la phase III du projet LTEA.

### **Groupe d'activités 3 Harmonisation des Règlements concernant les véhicules**

#### **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 (Règlements et RTM (Règlements techniques mondiaux) de l'ONU) ainsi que d'amendements y relatifs [IS 3. a)]**

*Mesure des résultats :*

Référence 2012-2013 : 214 amendements et nouveaux Règlements

Objectif 2014-2015 : 100 amendements et nouveaux Règlements

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 161 amendements et nouveaux Règlements adoptés**

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

Objectif 2014-2015 : 1 publication sur les casques et 1 brochure sur les dispositifs de retenue pour enfants

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 1 publication sur les casques de protection pour motocyclistes et 1 brochure sur les dispositifs de retenue pour enfants**

### 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. Quatre 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 sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible (VHPC) établit les prescriptions en matière de sécurité applicables à ces véhicules en ce qui concerne leurs systèmes de stockage de l'hydrogène comprimé. Le nouveau Règlement sur les essais de choc latéral contre un poteau renforce les prescriptions en matière de sécurité applicables aux véhicules en cas de choc latéral contre un poteau. Le nouveau Règlement sur les deux-roues à propulsion électrique et les véhicules électriques de la catégorie L (EV-L) établit les prescriptions en matière de sécurité applicables à ces véhicules en ce qui concerne leur système de stockage de l'énergie électrique. Enfin, le nouveau Règlement sur le choc avant, l'accent étant mis sur le système de retenue, renforce les prescriptions en matière de sécurité applicables aux véhicules en cas de choc frontal de tout l'avant du véhicule contre une glissière de sécurité.

23. En outre, deux nouveaux Règlements techniques mondiaux (RTM) de l'ONU ont également été adoptés. Le nouvel RTM sur les Procédures d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP) prévoit un cycle d'essai plus transitoire et rend ainsi mieux compte des conditions de circulation réelles. Ces Procédures permettent d'effectuer des essais plus réalistes des émissions de CO<sub>2</sub> ainsi que d'autres émissions toxiques produites par les véhicules, notamment de monoxydes de carbone, d'hydrocarbures ou d'oxydes d'azote. Le nouvel RTM sur les pneus prévoit une certification et une homologation mondiales harmonisées.

24. Outre ces nouveaux Règlements, le Forum mondial a adopté 161 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.

25. Le WP.29 a également adopté la Résolution mutuelle n° 2 (R.M.2) de l'Accord de 1958 et de l'Accord de 1998 sur la définition des systèmes de propulsion des véhicules, qui est nécessaire pour évaluer la conformité des véhicules à roues, des équipements et des pièces aux prescriptions techniques énoncées dans les Règlements et les Règlements techniques mondiaux de l'ONU.



26. Le WP.29 a également approuvé les désignations de différentes catégories de véhicules agricoles ainsi que les prescriptions régissant la qualité du carburant. Les principes correspondants, qui sont énoncés dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), seront pris en considération lorsque les dispositions relatives aux véhicules agricoles seront incorporées dans les Règlements élaborés par le Forum mondial.

27. Le Forum mondial a entrepris de mettre au point un système international d'homologation de type de l'ensemble du véhicule 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. D'où la nécessité de réviser l'Accord de 1958 pour qu'il prenne en compte l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule. En outre, l'Accord de 1958 révisé intégrera de nouvelles dispositions visant à le rendre plus attrayant 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. Par ailleurs, une base de données d'homologation de l'ONU doit être mise en place dans le cadre de la CEE pour appuyer à l'avenir le fonctionnement du système.

28. Eu égard à l'importance du contrôle technique périodique et de l'Accord de 1997 pour la sécurité routière et la protection de l'environnement, le WP.29 a entrepris des travaux sur l'adoption de règles harmonisées concernant le matériel d'essai, les compétences, la formation et la certification des inspecteurs, ainsi que les mesures de contrôle amélioré grâce aux récentes évolutions. À cet effet, un nouveau groupe de travail informel du contrôle technique périodique a été établi.

29. Le WP.29 a poursuivi ses activités en vue d'élaborer des prescriptions applicables aux systèmes de transport intelligents et aux systèmes d'aide à la conduite pour les véhicules automatisés, ouvrant ainsi la voie aux futurs véhicules autonomes. À cette fin, il a recentré certaines de ses activités au sein du Groupe de travail informel sur les STI et la conduite autonome pour tenir compte et tirer efficacement avantage de l'évolution technologique rapide dans ce domaine. S'agissant des éléments de sécurité active, il examine actuellement les modifications à apporter aux Règlements de l'ONU ainsi que de nouvelles prescriptions liées aux fonctions de conduite automatisée, qu'il s'agisse des manœuvres effectuées à faible vitesse comme le stationnement automatique et le système de pilotage automatique en embouteillage, ou de la conduite sur route ou voie express à l'aide du système de pilotage automatique.

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

30. Les résultats obtenus 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 en vigueur. 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. L'élaboration de textes récapitulant les différentes versions des Règlements de l'ONU, qui alourdira les tâches de nature technique et administrative, en particulier pour le personnel des services généraux de la Section, porte à leurs limites les ressources en personnel disponibles. En outre, des ressources budgétaires supplémentaires seront nécessaires pour assurer l'hébergement et l'exploitation d'une base de données d'homologation de l'ONU à la CEE.

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

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

31. 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 aux deux réunions annuelles du Groupe de travail des transports par chemin de fer du projet TER et degré de satisfaction tel que révélé par des enquêtes [IS 4.a a)]**

*Mesure des résultats :*

Référence 2012-2013 : 30

Objectif 2014-2015 : 40

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 80**

- 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 2012-2013 : 1

Objectif 2014-2015 : 1

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 2**

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

*Mesure des résultats :*

Référence 2012-2013 : 2

Objectif 2014-2015 : 2

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 2**

### **C. Évaluation des résultats**

32. Pour le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) et le secrétariat, le principal objectif de l'exercice biennal 2014-2015 était 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 attrayantes. Au cours de l'exercice, le nombre de pays ayant participé aux sessions du Groupe de travail a augmenté de 50 % (au cours de la dernière décennie, 10 pays en moyenne ont participé aux sessions du SC.2, contre 43 pendant l'exercice 2014-2015). L'objectif de 40 pays, OIG et ONG participant à la réunion annuelle du Groupe de travail pour

2014-2015 a été dépassé de 50 % (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 77 en 2014 et à 79 en 2015 (+50 %). Six nouveaux points plus attrayants 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*, ainsi que 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.

33. 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. En outre, les travaux d'uniformisation du droit ferroviaire, qui exigent des efforts importants, revêtent une importance stratégique pour la Division des transports durables et pour les chemins de fer en général. Avec l'aide du Groupe d'experts, le Groupe de travail a élaboré les dispositions d'une législation ferroviaire unifiée.

34. Deux ateliers ont été organisés pendant les sessions de 2014 et 2015 du SC.2. Le premier atelier, tenu à la session de 2014, était consacré au thème « Comment rendre les transports ferroviaires plus compétitifs ». Selon les échos qu'en ont donnés les participants et les pays, cet atelier a été un grand succès, les participants étant parvenus à des conclusions et des recommandations concrètes. En conséquence, il a été décidé que le Groupe de travail s'occuperait davantage de ce thème et prendrait en compte lesdites recommandations dans le cadre de son ordre du jour. Le deuxième atelier, tenu à la session de 2015 et organisé de concert avec l'UIC, était consacré à la sûreté des chemins de fer. Là encore, cet atelier et les recommandations concernant les mesures à prendre qui en étaient issues ont été bien accueillis par tous les participants, qui ont demandé au secrétariat de proposer des mesures concrètes à la session de 2016.

35. 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.

36. S'agissant des préparatifs en vue du Comité d'administration de l'AGC et de l'objectif concernant l'entrée en vigueur d'un amendement qui a 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 un tel accord;
- b) Deux propositions d'amendement ont été débattues et adoptées 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 la conformité aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI) de l'Union européenne;

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 au moyen de 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) de même que ceux qui sont membres du projet TER et du projet LTEA, de manière à cibler les pays qui ne sont pas membres de l'AGC.

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

37. Les enseignements tirés du travail accompli au cours de la période 2014-2015 sont les suivants :

- Organisation et service de la session annuelle du Groupe de travail et de son Groupe d'experts assurés de manière efficace et en temps opportun;
- 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 grande 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 grande 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 pour la coopération des chemins de fer, 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)**

38. 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 2012-2013 : 14 pays

Objectif 2014-2015 : 14 pays

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 14 pays**

### **C. Évaluation des résultats**

39. Le résultat réel pour la période 2014-2015 dénombre les pays qui ont contribué au Fonds d'affectation spéciale TER. Le nombre de pays qui ont participé aux réunions des comités directeurs du projet (4) s'est établi à 29.

40. 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.

41. En outre, la réunion du Comité directeur qui s'est tenue à Genève en novembre 2015 a été très importante pour le projet TER, les représentants ayant approuvé un plan d'action concret pour la période à venir. Le projet bénéficie du concours d'un nouveau directeur, un diplomate expérimenté spécialisé dans les chemins de fer, M. Bessonov, dont la collaboration est fournie à titre de contribution en nature par le Gouvernement russe. Il sera assisté par un Directeur adjoint, M. Zimmer, expert de haut niveau en matière ferroviaire, dont la collaboration sera fournie à titre de contribution en nature par le Gouvernement autrichien; son contrat doit encore être finalisé.

42. Un nouveau plan de travail pour l'année 2016 a été élaboré. Il prévoit des projets de fond et fournira des résultats concrets propres à satisfaire les gouvernements participant au projet.

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

43. Une coopération étroite avec les pays membres participants et le soutien de grandes institutions financières internationales ainsi que d'entreprises ferroviaires des pays participant au projet TER seront indispensables pour réaliser les plans d'investissement et les projets prioritaires définis dans le plan directeur révisé du projet. Il est nécessaire de revitaliser le projet et de mettre en place de nouveaux projets et activités à valeur ajoutée, 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)**

44. 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 sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) concernant le transport combiné par voie navigable

Objectif 2014-2015 : Publication de la troisième édition révisée de l'AGN (sur papier et en ligne)

#### Résultat obtenu en 2014-2015 :

a) Les amendements apportés à l'AGN (ECE/TRANS/SC.3/193/Add.1) sont entrés en vigueur le 7 novembre 2014 (notification dépositaire C.N.517.2014, TREATIES-XI.D.5); la troisième édition révisée de l'AGN (ECE/TRANS/120/Rev.3) est disponible sur le site Web de la CEE depuis novembre 2014, à l'adresse [www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/sc3wp3/ECE-TRANS-120r3efr.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/sc3wp3/ECE-TRANS-120r3efr.pdf);

b) Les amendements à apporter au Livre bleu ont été adoptés par le SC.3 à sa cinquante-septième session (novembre 2014) sous la forme d'un deuxième additif à la deuxième édition révisée du Livre bleu (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.2/Add.2), qui peut être consulté sur le site Web de la CEE à l'adresse [www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-144-Rev2-Add2f.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-144-Rev2-Add2f.pdf);

c) La base de données en ligne du réseau des voies navigables E gérée par la CEE a été enrichie et complétée par des informations concernant les ports E et peut être consultée sur le site Web de la CEE à l'adresse [www.unece.org/trans/main/sc3/bluebook\\_database.html](http://www.unece.org/trans/main/sc3/bluebook_database.html);

d) Les amendements à la Résolution n° 49 (« Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E ») ont été adoptés, à titre provisoire, par le SC.3 en 2014 (ECE/TRANS/SC.3/2014/3) avant l'adoption d'une dernière série d'amendements à cette Résolution;

e) À sa quarante-septième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a approuvé une proposition tendant à aligner les annexes I et II du Protocole à l'AGTC sur les annexes révisées de l'AGN (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/82, par. 12). Cette proposition sera examinée à la cinquante-neuvième session du SC.3 et à la cinquante-huitième session du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) (ECE/TRANS/SC.3/2015/3-ECE/TRANS/WP.24/2015/12).

### 2. Élaboration et adoption de la prochaine révision du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), compte tenu 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 la mise en œuvre du CEVNI, dans lequel seront présentées des informations sur l'application du Code dans les États

membres et par les commissions fluviales, et sur les différences entre les prescriptions nationales et régionales et celles du Code (chap. 9)

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

Objectif 2014-2015 : Élaboration et adoption de la révision 5 du CEVNI et mise en ligne du Code

#### Résultats obtenus en 2014-2015 :

a) Le SC.3 a adopté en 2014 la synthèse de la proposition d'amendement à la Résolution n° 24 (CEVNI) en tant que Résolution n° 81 (ECE/TRANS/SC.3/197/38).

b) Une version papier de la révision 5 du CEVNI a été publiée dans les trois langues de travail de la CEE en septembre 2015.

c) La révision 5 du CEVNI peut être consultée sur le site Web de la CEE aux adresses suivantes :

[www2.unece.org/wiki/pages/viewpage.action;jsessionid=297496B41ABC4621DBFE021E7C8C569D?pageId=25265142](http://www2.unece.org/wiki/pages/viewpage.action;jsessionid=297496B41ABC4621DBFE021E7C8C569D?pageId=25265142) (version en ligne);

[www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/finaldocs/sc3/ECE-TRANS-SC3-115-Rev.5e\\_WEB.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/finaldocs/sc3/ECE-TRANS-SC3-115-Rev.5e_WEB.pdf) (version pdf téléchargeable).

d) Le document sur la mise en œuvre du CEVNI a été publié en 2014 pour la cinquante-huitième session du SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/2014/5) et en 2015 pour sa cinquante-neuvième session (ECE/TRANS/SC.3/2015/7).

### C. Évaluation des résultats

45. Le SC.3 a tenu deux sessions, la cinquante-huitième en novembre 2014 et la cinquante-neuvième en novembre 2015, et son organe subsidiaire (SC.3/WP.3) a tenu quatre sessions ordinaires, les quarante-quatrième et quarante-cinquième en 2014 et les quarante-sixième et quarante-septième en 2015.

46. Le Groupe de travail s'est employé à donner suite aux recommandations pratiques figurant dans le Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe, qui a été approuvé par le Comité des transports intérieurs en mars 2011. On trouvera un aperçu des activités menées pour ce faire dans le document ECE/TRANS/SC.3/2015/1.

47. Au cours de la période considérée, le SC.3 a fait paraître huit publications officielles : la troisième édition révisée de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN); la révision 5 du CEVNI; le deuxième additif à la deuxième édition révisée de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E de la CEE (Livre bleu); la Résolution n° 79 (« Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure »); la Résolution n° 80 (« Norme internationale relative aux avis à la batellerie en navigation intérieure »); la Résolution n° 63 (« Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT) »); la Résolution n° 48 (« Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur) ») (novembre 2015, lorsque le SC.3 l'aura adoptée à sa cinquante-neuvième session); et la Résolution n° 40 (révision 4).

## D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

48. Le Groupe de travail des transports par voie navigable et ses organes subsidiaires restent le centre d'excellence pour l'échange d'informations dans toute la région de la CEE. Le Groupe continue de mener ses activités qui sont essentielles pour la gestion des différents instruments juridiques intéressant le secteur. Le niveau des débats et de la participation à ses réunions témoigne de l'importance de ses activités. Toutefois, en 2015, suite à l'évolution de l'environnement réglementaire, il a été nécessaire d'examiner la meilleure façon de recentrer ces activités. Le Groupe a procédé à cet examen en se fondant sur un document du secrétariat prévoyant une future stratégie pour le SC.3 dont l'objet était de mettre à jour le mandat du Groupe.

49. Il faut encore améliorer la collaboration et les consultations avec les États membres car les changements récents et permanents intervenus au sein du secrétariat ces dernières années ont eu pour effet de couper le secrétariat de ses principaux partenaires. Le secrétariat a étoffé sa participation à des réunions clés dans le secteur concerné pour faire en sorte que cette collaboration se développe et celle-ci devrait encore être renforcée dans les prochaines années.

## Groupe d'activités 6 Transport intermodal et logistique

### A. Réalisation escomptée (RE 6.a)

50. Cadre renforcé pour les activités et politiques de transport intermodal et de logistique durables 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 notamment les infrastructures et le passage des frontières, ainsi que le suivi et la mise à jour des instruments juridiques pertinents (AGTC et son Protocole concernant le transport combiné par voie navigable).

### 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)]

*Mesure des résultats :*

Référence 2012-2013 : 26

Objectif 2014-2015 : 30

**Résultat obtenu en 2014 : 24, en 2015 : 31**

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

*Mesure des résultats :*

Référence 2012-2013 : 0 amendement

Objectif 2014-2015 : 1 amendement

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 1 notification dépositaire avec des modifications**



### 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 :*

Référence 2012-2013 : Achevé

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 2014 : publiées en ligne en anglais, 2015 : publiées en ligne en français, espagnol, russe, arabe et chinois. 2015 : mise au point de la version Web en anglais**

## C. Évaluation des résultats

51. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) a tenu deux sessions ordinaires et deux 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.

52. L'objectif fixé pour 2015 pour le nombre de pays, d'OIG et d'ONG participant aux sessions du Groupe de travail a été atteint. L'objectif fixé pour les amendements à apporter à l'AGTC et à son Protocole a également été atteint, mais de nombreux amendements restent en suspens et seront traités lors du prochain exercice biennal.

53. Après l'achèvement des travaux consacrés au Code de bonne pratique OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU) en 2013, les directives ont été adoptées par le Comité des transports intérieurs en février 2014, par le Comité de la sécurité maritime de l'OMI en juin 2014 et par le Conseil d'administration du BIT en novembre 2014. Depuis lors, le Code CTU a été établi sous une forme permettant de le consulter en ligne et il a également été mis à disposition en format pdf sur le site Web dans toutes les langues officielles de l'ONU. D'autres pays ont été invités à fournir au secrétariat des versions linguistiques supplémentaires et le site Web de la CEE propose également une traduction en allemand.

## D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

54. La nouvelle approche consistant à tenir coup sur coup les sessions et les débats thématiques annuels et la session du Groupe de travail a donné d'excellents résultats en permettant d'assurer une participation accrue à la fois aux ateliers et à la session proprement dite. En outre les contacts directs noués avec les parties prenantes a également assuré une meilleure participation en 2015, après une tendance à la baisse les années précédentes. D'autres efforts doivent être faits dans les prochaines années pour accroître la participation en veillant à ce que les ateliers et les sessions présentent un plus grand intérêt pour les participants.

55. Au cours de l'exercice biennal, il a été possible de procéder à l'alignement du Protocole de l'AGTC et de l'AGN, mais la participation des États membres, qui est nécessaire pour actualiser et rendre conformes aux besoins de ces derniers l'AGTC et le Protocole de l'AGTC, dont le Groupe de travail constitue le Comité de gestion, continue de soulever des difficultés. Le secrétariat s'est employé à renouer des contacts avec certains États membres en matière de transport intermodal et il a obtenu

quelques résultats à cet égard. Toutefois, d'autres efforts doivent être entrepris dans ce domaine.

## **Groupe d'activités 7.a**

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

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

56. 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 2012-2013 : 400 délégations, 1 050 participants

Objectif 2014-2015 : 400 délégations, 1 000 participants

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 436 délégations, 1 082 participants**

##### **2. Nombre de nouveaux amendements adoptés et/ou examinés et nombre de nouvelles Parties contractantes [IS 7.a b)]**

*Mesure des résultats :*

Référence 2012-2013 : 4 amendements adoptés ou examinés et 3 nouvelles Parties contractantes

Objectif 2014-2015 : 3 amendements et 3 nouvelles Parties contractantes

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 10 amendements adoptés ou examinés et 1 nouvelle Partie contractante**

#### **C. Évaluation des résultats**

57. 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 d'un nombre croissant de pays, d'OIG et d'ONG aux réunions du WP.30 et de l'AC.2. L'intérêt des pays se mesure également au nombre de nouvelles Parties contractantes aux diverses conventions. En 2015, le Pakistan a adhéré à la Convention TIR, devenant sa soixante-neuvième Partie contractante, et la Chine a indiqué son intention d'y adhérer dans un proche avenir. Quatre nouveaux amendements à la Convention TIR sont entrés en vigueur ou ont été examinés, avec comme principal objectif d'améliorer la gouvernance et la protection des recettes. Par exemple, des propositions tendant à établir une liste de contrôle des documents que doit soumettre à la Commission de contrôle TIR l'organisation internationale autorisée en vertu de l'annexe 9, troisième partie, à assumer la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement efficaces d'un système de garantie international et à imprimer et

distribuer des carnets TIR, des propositions tendant à préciser les prescriptions applicables en matière de vérification à l'organisation internationale autorisée, ainsi que le rôle et les tâches du Comité de gestion TIR dans le cadre de ce processus, et des propositions tendant à modifier le système de garantie internationale de manière à assurer aux gouvernements une meilleure protection de leurs recettes en cas de violation des dispositions de la Convention TIR.

58. Le WP.30 a approuvé les résultats définitifs du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) et a prié le secrétariat de réunir de nouveau le GE.1 chaque fois que des questions relatives à la mise à jour ou à la modification du modèle de référence eTIR, qui renferme une description complète du projet eTIR, l'imposeraient. Une première session du Groupe d'experts chargé des aspects juridiques de l'informatisation de la procédure TIR (GE.2) a été organisée avec succès en novembre 2015.

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

59. 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, comme cela se pratique déjà.

60. 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. Un premier projet a été présenté à la fin de 2015 au WP.30 et au SC.2 pour qu'ils puissent l'examiner. En 2015, le WP.30 a également commencé à examiner des propositions tendant à modifier la Convention sur l'harmonisation en y ajoutant une nouvelle annexe 10 sur les ports maritimes. D'autre part, la persistance de la crise avec la Fédération de Russie montre à l'évidence que l'actuelle structure intergouvernementale n'est pas dotée des pouvoirs requis lorsqu'il est clairement établi que l'application de la Convention TIR est compromise par une Partie contractante. Des propositions tendant à favoriser la présentation en temps voulu de nouvelles mesures de contrôle aux organes compétents, en particulier la Commission de contrôle TIR, ont été adoptées, mais il faut encore que les Parties contractantes manifestent leur volonté de les respecter pour qu'elles soient suivies d'effet. Enfin et surtout, en particulier maintenant que le GE.2 a entrepris ses activités, 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 que le régime TIR puisse continuer à l'avenir de jouer un rôle majeur.

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

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

61. 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 2012-2013 : 2

Objectif 2014-2015 : 2

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 2**

## **C. Évaluation des résultats**

62. Un suivi régulier est indispensable pour faire en sorte que les instruments juridiques soient 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 particulier, au cours de l'exercice 2014-2015, une enquête biennale a été réalisée auprès des Parties contractantes sur l'application au niveau national de l'annexe 8 à la Convention sur l'harmonisation. Les résultats montrent que tous les pays interrogés ont mis en œuvre les dispositions de l'annexe 8 ou s'emploient à le faire. Une autre enquête sur les demandes de paiement émises par les douanes pour la période 2011-2014 et le niveau de garantie TIR est actuellement menée en ligne auprès des Parties contractantes TIR. Les résultats seront présentés à la Commission de contrôle TIR et à l'AC.2 en 2016. Le document « UNECE Spectrum of Border Crossing Facilitation Activities », qui donne des informations sur les diverses activités de facilitation du franchissement des frontières, régies par les conventions pertinentes des Nations Unies, a été publié en 2015 en anglais et sera également disponible en français et en russe en 2016.

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

63. La CEE est censée contrôler les progrès de l'application de la Convention sur l'harmonisation tous les deux ans. Les réponses à la dernière enquête montrent que de bons résultats ont été obtenus dans les domaines suivants notamment : a) la publication officielle de l'annexe 8 dans les pays; b) l'octroi de visas aux conducteurs professionnels; c) l'échange d'informations sur les questions relatives aux visas; d) l'information des parties prenantes aux transports internationaux; e) la facilitation des contrôles des envois urgents; les dispositions en matière d'infrastructures (installations de contrôle conjoint, séparation des flux, stationnement approprié, etc.) aux points de franchissement des frontières, etc. Toutefois, le nombre de procédures de contrôle transférées aux lieux de départ et de destination est encore trop faible, et les progrès sont insuffisants en ce qui concerne la reconnaissance du Certificat international de contrôle technique et du Certificat international de pesée de véhicule. Ces domaines de travail impliquent un suivi continu, éventuellement à travers l'organisation d'ateliers spécialisés ou l'organisation d'une session du Comité de gestion de la Convention sur l'harmonisation (AC.3).

## **Groupe d'activités 8**

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

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

64. 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 2013 : 40 pays et 20 OIG et ONG; 3 ateliers de renforcement des capacités et 2 sessions du Comité directeur

Objectif 2014-2015 : 40 pays et 20 OIG et ONG; 3 ateliers de renforcement des capacités et 2 sessions du Comité directeur

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 46 pays et 22 OIG et ONG; 3 ateliers de renforcement des capacités (Kaunas, Irkoutsk et Moscou) et 2 sessions du Comité directeur**

#### **C. Évaluation des résultats**

65. La quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement a adopté la Déclaration de Paris qui prévoit des objectifs prioritaires pour 2014, des mécanismes de mise en œuvre et un plan de travail pour 2014-2019 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 2014 et 2015. En 2014, un atelier de renforcement des capacités a été organisé à Kaunas (Lituanie) et en 2015 deux ateliers similaires ont été organisés à Irkoutsk et Moscou (Fédération de Russie), l'accent ayant été mis sur les transports urbains durables et sains. En 2015, le Bureau élargi du PPE-TSE a consacré trois sessions à la mise en œuvre de la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Paris, 14-16 avril 2014) et sur la négociation du Document final (Déclaration de Paris). Une étude sur la signalisation pour les piétons et les cyclistes a été achevée et publiée en anglais, en français et en russe pour la quatrième Réunion de haut niveau à Paris. Une analyse ForFITS a été réalisée au niveau de la ville (Kaunas) et du pays (Lituanie) à l'occasion de la course de relais organisée à Kaunas.

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

66. 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 en mode automatique, ce qui à l'évidence n'a pas incité ses clients à mettre en ligne régulièrement des documents. Dans le même temps, on constate un accroissement général de l'intérêt porté aux modes de transport promus par le PPE-TSE (mobilité active), d'où une hausse de la demande pour les produits et services fournis par celui-ci. Sans ressources supplémentaires, il sera très difficile de répondre à la demande avec les ressources existantes.

## **Groupe d'activité 9.a**

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

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

67. 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), d'amendements au RID<sup>2</sup> et à l'ADN<sup>3</sup> respectivement, 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, compte tenu 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**

- 1. Amendements à l'Accord ADR, au Règlement RID et à l'Accord ADN adoptés en 2013 et 2014, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015 pour le transport international et applicables à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2015 pour la circulation intérieure dans tous les pays membres de l'Union européenne et de l'Espace économique européen (EEE), correspondant notamment à la dix-huitième édition révisée des Recommandations de l'Organisation des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses (Règlement type) [IS 9.a a)]**

*Mesure des résultats :*

Référence 2013 : 1 série d'amendements à l'ADR, au RID et à l'ADN

Objectif 2014-2015 : 1 série d'amendements pour chaque instrument juridique

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 1 série d'amendements à chaque instrument juridique (Notifications depositaires de l'ONU C.N.448.2014.TREATIES.XI.B.14**

<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.

et CN.664.2014.TREATIES.XI.B.14; CN.425.2014.TREATIES-XI.D.6 et C.N.657.2014.TREATIES-XI.D.6; Notifications de l'OTIF A81-03/504.2014 et A.81-03/508.2014.

**1 série supplémentaire d'amendements à l'ADR (Notification dépositaire de l'ONU C.N.354.2015.TREATIES-XI.B.14).**

**1 série supplémentaire d'amendements à l'ADN (Notification dépositaire de l'ONU C.N.529.2014.TREATIES-XI.D.6).**

## **2. Publication des éditions 2015 complètes et révisées de l'ADR et de l'ADN avant la fin 2014 [IS 9.a b)]**

*Mesure des résultats :*

Référence 2013 : 1 ADR et 1 ADN

Objectif 2014-2015 : 1 ADR et 1 ADN

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 1 ADR (ECE/TRANS/242, vol. I et II, numéro de vente F.14.VIII.1), 1 ADN (ECE/TRANS/243, vol. I et II, numéro de vente F.14.VIII.3)**

## **C. Évaluation des résultats**

68. Face 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 2013 (18<sup>e</sup> éd. révisée) sans rouvrir de débats techniques (s'agissant par exemple de la classification des substances solides comburantes, du transport des gaz adsorbés, des batteries au lithium, des condensateurs asymétriques). Leurs travaux ont été axés sur des questions concernant les différents modes de transport.

69. S'agissant des transports routiers, le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a adopté des prescriptions nouvelles et révisées concernant les dispositifs pour additifs sur les citernes, et la teneur des instructions écrites qui doivent se trouver à bord des véhicules. Les amendements à l'ADR et au RID sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015.

70. 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 2015.

71. 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 2014/103/EU de la Commission du 21 novembre 2014 ordonnant l'application des dispositions modifiées à compter du 30 juin 2015 au plus tard.

72. 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 2014 pour l'ADR (ECE/TRANS/242, vol. I et II) et en novembre 2014 pour l'ADN (ECE/TRANS/243). Les éditions russes de l'ADR et de l'ADN ont été publiées en décembre 2014 et mars 2015, respectivement.

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

73. Les mécanismes établis dans la région de la CEE pour régler 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.

74. 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, de la Turquie et de l'Ukraine ainsi que d'ONG, comme à l'accoutumée. Cependant, plusieurs pays en transition tels que l'Albanie, l'Azerbaïdjan, le Bélarus, l'ex-République yougoslave de Macédoine, le Kazakhstan, 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. Toutefois, la Division des transports durables a pu participer en 2014 à une série de séminaires lancée par l'Union européenne dans les pays d'Afrique du Nord et du Moyen-Orient, dans le cadre de son projet EuroMed, afin de promouvoir les instruments juridiques de la CEE en matière de transports routiers et notamment l'ADR.

## **Groupe d'activités 9.b Transport des marchandises dangereuses (CEE)**

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

75. 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 2014-2015 : sans objet



## Groupe d'activités 9.c

### Transport des marchandises dangereuses (CEE)

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

76. Suivi de l'application du plan pour l'adhésion à l'ADR et sa mise en œuvre (ECE/TRANS/238) à l'intention des nouvelles Parties contractantes à l'ADR et des Parties contractantes existantes.

#### B. Indicateurs de succès

##### 1. Informations des pays sur l'ADR et notifications obligatoires (informations sur les certificats de formation des conducteurs et informations spécifiées à l'annexe I du plan) complétées et affichées sur le site Web de la CEE (IS 9.c)

*Mesure des résultats :*

Objectif 2014-2015 : Informations disponibles pour 75 % des Parties contractantes à l'ADR

**Résultat obtenu en 2014-2015 : Informations disponibles pour 75 % des Parties contractantes à l'ADR**

#### C. Évaluation des résultats

77. L'ADR compte 48 Parties contractantes.

78. Sur le site Web de la CEE, la page présentant des informations sur les pays<sup>4</sup> contient les adresses des autorités et des organismes désignés par elles qui sont compétents selon le droit national pour l'application de l'ADR. Cette page est régulièrement mise à jour par le secrétariat en fonction des informations reçues des Parties contractantes. Pour 34 pays, ces informations sont détaillées et régulièrement mises à jour. Pour 12 autres pays (Albanie, Andorre, Azerbaïdjan, Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Chypre, Estonie, Islande, Kazakhstan, Liechtenstein, Monténégro, Maroc), les coordonnées de la principale autorité compétente sont disponibles. Pour un pays (Tadjikistan) les informations sont absentes.

79. La page consacrée aux certificats de conducteur ADR<sup>5</sup> contient des échantillons de certificats ADR de formation de conducteur, délivrés conformément aux prescriptions du 8.2.2.8.5 ADR. Trente et un pays ont envoyé leur modèle de certificat. On ne sait pas si des certificats sont délivrés dans les autres pays.

80. La page consacrée aux versions linguistiques (ADR, consignes écrites)<sup>6</sup> contient les traductions officielles des consignes écrites conformément à la section 5.4.3.4 de l'ADR envoyées par les autorités compétentes. En tant qu'aide en situation d'urgence lors d'un accident pouvant survenir au cours du transport, ces consignes écrites doivent être remises aux membres de l'équipage du véhicule en une (des) langue(s) que chaque membre peut lire et comprendre. Pour 11 pays (Albanie, Andorre, Azerbaïdjan, Bulgarie, Croatie, ex-République yougoslave de Macédoine, Islande, Monténégro, Maroc, Tunisie et Ukraine), la traduction dans la (les) langue officielle(s) du pays n'est pas disponible sur le site Web. D'autres langues majeures non officielles

<sup>4</sup> [http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/country-info\\_e.html](http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/country-info_e.html).

<sup>5</sup> [http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr\\_certificates.html](http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_certificates.html).

<sup>6</sup> [http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr\\_linguistic\\_e.html](http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_linguistic_e.html).

utilisées dans le pays peuvent être disponibles. Pour les autres pays (77 %), au moins une langue officielle est disponible.

81. La page consacrée aux accords multilatéraux<sup>7</sup> contient la liste des accords bilatéraux et multilatéraux valides, conclus conformément à la section 1.5.1 de l'ADR. Cette page est mise à jour toutes les semaines par le secrétariat à l'aide des informations reçues des autorités compétentes pour l'ADR. On estime que les informations disponibles sur cette page sont exhaustives.

82. La page consacrée aux rapports d'accident<sup>8</sup> contient les rapports sur des accidents ou incidents graves, notifiés par les Parties contractantes conformément au 1.8.5.2 de l'ADR. Depuis 2004, les rapports reçus des Parties contractantes ont été publiés sur le site Web de la CEE, mais seulement avec la permission de l'autorité compétente, car certains rapports peuvent renfermer des informations confidentielles. En outre, certains pays se sont portés volontaires pour alimenter la base de données expérimentale fournie par la France dans le cadre des travaux de la Réunion commune. Les informations téléchargées dans la base de données ne sont pas considérées comme une notification officielle puisque l'on n'en est encore qu'à la phase pilote. Les pays participant à cette expérience sont l'Allemagne, la Belgique, la Croatie, l'Espagne, la Finlande, la France, les Pays-Bas, la Suède et la Suisse.

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

83. À sa quatre-vingt-dix-neuvième session, le Groupe de travail a conclu que plus de 75 % des informations étaient disponibles. Les informations sur les pays pourraient être améliorées en ce qui concerne les pays pour lesquels seules les coordonnées de l'autorité compétente principale sont disponibles. Le Groupe de travail a indiqué qu'au moins une adresse électronique serait utile pour faciliter les communications entre les Parties contractantes. Les pays pour lesquels ces informations ne sont pas disponibles sont invités à communiquer au secrétariat de la CEE les adresses des autorités et des organismes désignés par elles qui sont compétents selon le droit national pour l'application de l'ADR, en mentionnant dans chaque cas la disposition pertinente de l'ADR, ainsi que les adresses auxquelles il y a lieu de soumettre les demandes y relatives. Le cas échéant, les pays sont invités à confirmer que seule l'autorité compétente principale a compétence pour toutes les prescriptions de l'ADR.

84. Le Groupe de travail a également invité les pays qui ne l'avaient pas encore fait à envoyer les modèles de certificats ADR de formation de conducteur qu'ils délivrent, ou à confirmer qu'aucun certificat n'était délivré dans leur pays le cas échéant.

### **Groupe d'activités 10.a Transport des marchandises dangereuses (Conseil économique et social)**

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

85. 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 en 2014 de nouvelles recommandations et en 2015 de nouvelles versions récapitulatives du Règlement type et du Manuel d'épreuves et de critères tenant compte des amendements et des nouvelles recommandations.

<sup>7</sup> <http://www.unece.org/trans/danger/multi/multi.html>.

<sup>8</sup> <http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/accidents.html>.

## B. Indicateurs de succès

### 1. Amendements à la dix-huitième édition révisée du Règlement type et à la cinquième édition révisée du Manuel d'épreuves et de critères adoptés en 2014 [IS 10.a a)]

*Mesure des résultats :*

Référence 2012-2013 : 2 séries d'amendements

Objectif 2014-2015 : 2 séries d'amendements

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 2 séries d'amendements (ST/SG/AC.10/42/Add.1, ST/SG/AC.10/42/Add.2)**

### 2. Publication de la dix-neuvième édition révisée du Règlement type et de la sixième édition révisée du Manuel (ou de l'amendement 3 à la cinquième édition révisée) avant la fin de 2015 [IS 10.a b)]

Référence 2012-2013 : 1 Règlement type et 1 amendement au Manuel

Objectif 2014-2015 : 1 Règlement type et 1 Manuel (ou amendement 3 à la cinquième édition révisée)

**Résultat obtenu en 2014-2015 : Règlement type (ST/SG/AC.10/1/Rev.19, numéro de vente F.15.VIII.1); Manuel (ST/SG/AC.10/11/Rev.6, numéro de vente F.15.VIII.3)**

## C. Évaluation des résultats

86. Une série d'amendements au Règlement type de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses ainsi qu'au Manuel d'épreuves et de critères a été adoptée en décembre 2014 à la fin de l'exercice biennal 2013-2014 par le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques, du Conseil économique et social. Comme l'avait demandé le Conseil dans sa résolution 2015/7, ces amendements ont été pris en compte dans les éditions révisées des Recommandations de l'ONU concernant le Règlement type (ST/SG/AC.10/1/Rev.19) et le Manuel d'épreuves et de critères (ST/SG/AC.10/11/Rev.6), publiées par le secrétariat en 2015. Au cours de l'actuel exercice biennal 2015-2016, le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses a commencé à examiner de nouveaux amendements pour adoption par le Comité en décembre 2016.

## D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

87. Le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses s'emploie activement à examiner en permanence de nouvelles questions découlant principalement de l'évolution technologique ou de la mise en œuvre pratique de ses recommandations.

## **Groupe d'activités 10.b**

### **Transport des marchandises dangereuses (Conseil économique et social)**

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

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

#### **B. Indicateurs de succès**

##### **1. Nombre d'instruments juridiques internationaux modifiés pour donner suite aux Recommandations de l'ONU de 2013 relatives au transport des marchandises dangereuses (Règlement type, 18<sup>e</sup> éd. révisée) [IS 10.b a)]**

*Mesure des résultats :*

Référence 2012-2013 : 6

Objectif 2014-2015 : 6

**Résultat obtenu 2014-2015 : 6**

##### **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)]**

Référence 2012-2013 : 38

Objectif 2014-2015 : 38

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 38**

#### **C. Évaluation des résultats**

89. 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-huitième édition révisée du Règlement type de l'ONU, publiée en 2013. 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 2015, comme suit :

- Organisation maritime internationale (OMI) : Code maritime international des marchandises dangereuses, amendement 37-14;
- Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) : Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, édition 2015-2016;
- CEE : Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR 2015); Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN 2015);
- OTIF : Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID 2015);

- UE : Directive 2008/68/CE telle que modifiée par la Directive 2014/103/UE de la Commission (application des dispositions de l'ADR, du RID et de l'ADN à la circulation intérieure).

90. Les dispositions de la dix-huitième 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'Australie, du Canada, des États-Unis d'Amérique (49 CFR), de l'Islande, de la Norvège, de la Nouvelle-Zélande, du Lichtenstein, de la Fédération de Russie, de la Suisse et de la Turquie, soit au moins 38 pays. Le secrétariat n'a pas les ressources suffisantes pour suivre au jour le jour la mise en œuvre des réglementations nationales dans tous les pays, en particulier en dehors de la région de la CEE, mais en 2016 il s'emploiera à obtenir les informations pertinentes auprès de tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies, à la demande du Conseil économique et social.

91. En 2013 et en 2014, le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses a continué de mettre à jour ses recommandations et, en décembre 2014, 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-neuvième édition révisée du Règlement type et dans la sixième édition révisée du Manuel d'épreuves et de critères. Ces amendements seront pris en compte dans la mise à jour de 2017 des instruments juridiques internationaux et nationaux. Un nouveau cycle de travaux de deux ans a débuté en 2015.

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

92. 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 non seulement 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 ceux mentionnés au paragraphe 84 ci-dessus, 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 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 de croître, ce qui se traduit par un nombre toujours plus grand 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)**

93. Adoption d'amendements au SGH visant à préciser ou harmoniser davantage 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 qui fabriquent, manipulent, transportent ou utilisent des produits chimiques dangereux, en veillant à l'harmonisation et à la cohérence et en facilitant la mise en œuvre effective des dispositions dans les législations internationale et nationale; et publication en 2015 de la sixième édition révisée du SGH.

#### **B. Indicateurs de succès**

##### **1. Une série d'amendements au SGH adoptée en 2014 [IS 11.a a)]**

*Mesure des résultats :*

Référence 2012-2013 : 1 série d'amendements

Objectif 2014-2015 : 1 série d'amendements

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

##### **2. Publication de la sixième édition révisée du SGH avant la fin de 2015 [IS 11.a b)]**

*Mesure des résultats :*

Référence 2012-2013 : 1 SGH

Objectif 2014-2015 : 1 SGH

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 1 SGH**

94. Un ensemble d'amendements au SGH a été adopté en décembre 2014 par le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques du Conseil économique et social, à la fin de son exercice biennal 2013-2014. Comme l'avait demandé le Conseil dans sa résolution 2015/7 ces amendements ont été pris en compte dans la sixième édition révisée du SGH publiée par le secrétariat en 2015. Au cours de son actuel exercice biennal 2015-2016, le Sous-Comité d'experts du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques a commencé à examiner de nouveaux amendements pour adoption par le Comité en décembre 2016.

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

95. Du fait de l'augmentation progressive du nombre de pays appliquant le SGH (actuellement 51), de nombreux pays adressent de plus en plus d'observations concernant des problèmes pratiques de mise en œuvre que le Sous-Comité d'experts doit traiter par le biais d'amendements au SGH.

## **Groupe d'activités 11.b**

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

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

96. 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 2012-2013 : 16

Objectif 2014-2015 : 16

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 16**

##### **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 2012-2013 : 50

Objectif 2014-2015 : 51

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 5**

#### **C. Évaluation des résultats**

97. 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 des exigences nationales en matière de classification et de communication des risques, exigences auxquelles les entreprises menant des activités de commerce international devaient satisfaire, les États membres ont accompli d'importants efforts pour modifier leurs textes juridiques se rapportant à la prévention des risques chimiques ou pour promulguer de nouvelles lois visant à mettre en œuvre le SGH.

98. En 2014-2015, 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 des cinquième, sixième et septième adaptations au progrès technique du Règlement de l'UE mettant en œuvre le SGH (Règlement n° 1272/2008 de l'UE) et de la dix-huitième 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 risque, 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.

99. Les travaux tendant à 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 ont été menés à terme en 2014.

100. 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 trois pays membres de l'EEE, la Suisse, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, Maurice, l'Uruguay, Singapour, le Japon, la Chine, la Fédération de Russie, Israël, la Malaisie, l'Argentine, la Turquie, 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 55 pays au moins).

101. Le Sous-Comité d'experts du SGH a adopté une série d'amendements à la cinquième édition révisée du SGH à la fin de son cycle de travaux de deux ans, en décembre 2014. 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 2015/7 du 8 juin 2015.

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

102. 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 que les États membres fassent de gros efforts pour modifier, dans chaque secteur, tous les textes juridiques en vigueur relatifs à la prévention des risques chimiques, ou pour promulguer de nouvelles lois.

103. 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 cinquième édition révisée du Système à compter de 2015. 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 exigé des amendements substantiels à 11 directives européennes concernant différents domaines réglementaires et la promulgation d'un nouveau Règlement (Règlement CLP)].



104. En dépit des efforts faits par le secrétariat pour recueillir des informations sur les progrès accomplis 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 informations 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 nationaux 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.

105. S'agissant des activités de renforcement des capacités, 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), est des plus utile pour la mise en œuvre.

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

## **Groupe d'activités 12.a**

### **Transport des denrées périssables**

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

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

#### **B. Indicateurs de succès**

##### **1. Pourcentage des propositions d'amendement autres que rédactionnelles par rapport au nombre total de propositions d'amendement adoptées par le WP.11 [IS 12.a a)]**

*Mesure des résultats :*

Référence 2012-2013 : 10 %

Objectif 2014-2015 : 10 %

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 50 %**

##### **2. Nombre total de Parties contractantes à l'ATP [IS 12.a b)]**

*Mesure des résultats :*

Référence 2012-2013 : 48

Objectif 2014-2015 : 50

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 49**

### 3. Nombre de pays ayant répondu au questionnaire sur l'application de l'ATP [IS 12.a c)]

*Mesure des résultats :*

Référence 2012-2013 : 16

Objectif 2014-2015 : 20

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 21**

## C. Évaluation des résultats

108. À sa soixante-dixième session, en 2014, le WP.11 a adopté au total 24 propositions d'amendement à l'ATP, qui figurent aux annexes I et II du rapport de ladite session, publié sous la cote ECE/TRANS/WP.11/231. À sa soixante et onzième session en 2015, le WP.11 a adopté au total 6 propositions d'amendement à l'ATP, qui figurent à l'annexe I du rapport de ladite session, publié sous la cote ECE/TRANS/WP.11/233. En tout, 15 propositions peuvent être considérées comme étant d'ordre rédactionnel, de sorte que le pourcentage d'amendements d'ordre non rédactionnel dépassera l'objectif fixé pour 2014-2015.

109. Lors de la rédaction du présent document, l'ATP comptait 49 Parties contractantes. L'objectif de deux nouvelles adhésions n'a donc pas été atteint au cours de l'exercice biennal 2014-2015. Le dernier pays à avoir adhéré à l'Accord est l'Arabie saoudite en janvier 2016. Les possibilités 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, l'Égypte, Israël et la Jordanie. Ces pays sont déjà parties à d'autres instruments juridiques de la CEE. Il est recommandé de conserver cet indicateur de succès pour la période 2016-2017.

110. En 2014, 19 pays ont répondu au questionnaire sur la mise en œuvre de l'ATP. En 2015, 21 pays y ont répondu. L'objectif de 20 pays ayant répondu qui avait été fixé comme indicateur de succès a donc été dépassé.

## D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

111. Le WP.11 a choisi de conserver cet indicateur de succès; il est donc recommandé d'augmenter les pourcentages fixés pour l'objectif pour la période 2016-2017.

112. Les possibilités d'enregistrer de nouvelles adhésions restent réelles. Il est recommandé de conserver cet indicateur de succès pour la période 2016-2017.

113. L'objectif qui avait été fixé pour le nombre de réponses au questionnaire sur la mise en œuvre de l'ATP a été atteint et il est donc recommandé de revoir cet objectif à la hausse. Toutefois, certains pays déclarent qu'ils ne sont pas en mesure de fournir les données requises en raison de leurs structures administratives. Il est recommandé de conserver cet indicateur de succès pour la période 2016-2017.

## Groupe d'activités 13 Statistiques des transports

### A. Réalisation escomptée (RE 13)

114. 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 2012-2013 : Base de données statistiques complète en ligne

Objectif 2014-2015 : Mise à jour de la base de données statistiques en ligne

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 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 2012-2013 : 84 000 téléchargements

Objectif 2014-2015 : 88 000 téléchargements

**Résultat obtenu en 2014-2015<sup>9</sup>**

### C. Évaluation des résultats

115. Le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) a tenu deux sessions ordinaires.

116. Le questionnaire commun sur les statistiques des transports de la CEE, d'Eurostat et du Forum international des transports a été simplifié et adopté par le Groupe de travail. 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 sont désormais plus courts. En outre, une fiche statistique annuelle sur les principaux indicateurs du secteur des transports a été publiée en 2013 et en 2014. 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 adoptées et communiquées aux États membres. 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 intégrés dans le processus de

<sup>9</sup> Pour des raisons techniques, il n'a pas été possible d'obtenir le nombre de téléchargements effectués à partir du site Web pour la période 2014-2015.

collecte régulière de données. Le système de classification des statistiques du transport des marchandises (NST 2007) a été révisé moyennant l'adoption de désignations courtes à deux chiffres. Enfin, l'harmonisation des méthodes en statistiques des transports s'est poursuivie.

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

117. L'analyse des lacunes effectuée par le secrétariat a montré qu'il fallait davantage mettre l'accent sur la coopération avec les pays d'Europe orientale et centrale, du Caucase et d'Asie centrale. L'atelier organisé par le secrétariat au cours du précédent exercice biennal a contribué à établir des contacts directs avec des fournisseurs de données. Davantage d'efforts sont néanmoins nécessaires. Il faudrait organiser un plus grand nombre d'activités de renforcement des capacités afin d'améliorer le taux de réponse de certains pays. En outre, la refonte du Questionnaire commun a contribué à la collecte de données, au moins sur les principaux indicateurs, et a permis 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.

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

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

118. 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 2012-2013 : 4 domaines

Objectif 2014-2015 : 4 domaines

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 4 domaines**

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

*Mesure des résultats :*

Référence 2012-2013 : 6

Objectif 2014-2015 : 3

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 6**

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

*Mesure des résultats :*

Référence 2012-2013 : 22 (sans compter les participants à la sixième réunion)

Objectif 2014-2015 : 65

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 73 (sans compter les participants à la dixième réunion)**

### **C. Évaluation des résultats**

119. En 2014, presque tous les pays 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 30 juin 2017 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).

120. Il a été fait une proposition d'amendement qui, si elle était acceptée, permettrait à quatre États non-membres de la CEE – Algérie, Jordanie, Maroc et Tunisie – d'adhérer à l'Accord AETR.

121. La Division des transports durables de la CEE a signé la prorogation du Mémoire d'accord reconnaissant le Centre commun de recherche (CCR) en tant qu'autorité responsable de la certification racine et de la certification d'interopérabilité pour les Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE. La Division a élaboré un Plan d'action pour l'AETR dans le cadre de travaux menés conjointement avec le Projet EuroMed pour les transports.

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

122. Les initiatives et mesures prises pour remédier aux problèmes relatifs à la mise en œuvre du tachygraphe numérique ont enregistré des progrès. Même si le secrétariat a tout mis en œuvre pour faire avancer les négociations entre les Parties contractantes concernées, c'est 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. C'est là un processus de longue haleine.

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

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

123. 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 2013 : 13 pays

Objectif 2014-2015 : 12 pays

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 12 pays**

## C. Évaluation des résultats

124. S'agissant du projet TEM, au cours de la période d'évaluation son Comité directeur a tenu quatre sessions et son Bureau central a organisé deux ateliers pour les gouvernements participants et deux ateliers du programme iHEEP (International Highways Engineers Exchange Programme) (coopération entre le projet TEM et les ministères des transports des États américains).

125. Pendant la dernière décennie, le nombre de gouvernements participants a évolué puis, au cours du dernier exercice biennal, il s'est stabilisé à hauteur de 11 gouvernements; la contribution financière a été appréciable. Le niveau de stabilisation et le taux d'augmentation du nombre de gouvernements participant au projet TEM, comme indiqué dans le programme de travail, ont été partiellement atteints. La finalisation concluante des procédures administratives concernant l'hébergement du Bureau central du projet TEM et l'engagement du Directeur du projet en 2015 ont contribué à la stabilité du processus et donné des raisons d'axer davantage les travaux sur la visibilité du projet.

126. Grâce aux ateliers spécialisés, le projet TEM a pu concentrer ses activités sur l'échange de connaissances et de meilleures pratiques concernant les investissements dans l'infrastructure routière et les questions de financement, l'entretien des autoroutes, le déploiement de systèmes de transport intelligents sur les autoroutes, l'évaluation de l'impact sur l'environnement et la gestion de la sécurité des infrastructures routières, afin d'aider les gouvernements participants à mettre en place et à gérer le réseau TEM. En outre, le Comité directeur du projet TEM a décidé de l'élaboration de trois documents analytiques portant sur les thèmes suivants : la stratégie à moyen terme du projet TEM, la gestion de la sécurité des infrastructures routières sur le réseau TEM et le financement du projet TEM dont la mise en œuvre est prévue en 2016. L'objectif est d'aider les gouvernements participants à améliorer la qualité et l'efficacité des infrastructures routières et de l'exploitation des autoroutes.

127. Le Bureau central du projet TEM a présenté des données d'expérience lors de l'atelier organisé par le WP.5 sur le thème « Good practices and new tools for Financing Transport Infrastructure » (Bonnes pratiques et nouveaux outils en matière de financement des infrastructures de transport), et du séminaire organisé conjointement par le Ministère belge des transports et la CEE sur les systèmes de transport intelligents, et plus précisément sur le thème « Towards a new transportation culture : technology innovations for safe, efficient and sustainable mobility » (Vers une nouvelle culture du transport : des innovations technologiques pour une mobilité sûre, efficace et durable).

## D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

128. Le projet TEM est un projet de développement stratégique des infrastructures, engagé il y a longtemps déjà, dont les conclusions ont été prises en compte dans le cadre de l'exploitation et de l'amélioration des autoroutes sur le réseau international E défini dans l'AGR. Pour assurer la poursuite de la tendance à la stabilisation et maintenir l'intérêt sans précédent du projet TEM, celui-ci devrait être principalement axé sur des résultats concrets et sur la production de résultats qui répondent aux besoins et aux exigences des gouvernements participants. En outre, la coopération dans le cadre de thèmes actuels liés à la gestion et à l'entretien des autoroutes et une collaboration plus étroite avec les gouvernements participants, les groupes de travail de la CEE sur le transport routier et la sécurité routière, et le projet TER devraient jouer un rôle essentiel dans le repositionnement du projet TEM.

## Groupe d'activités 15

### Sécurité de la circulation routière

#### A. Réalisation escomptée (RE 15)

129. Renforcement de la mise en œuvre des Conventions sur la circulation et sur 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 2012-2013 : 3

Objectif 2014-2015 : 3

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 3 (voir ci-dessous)**

Convention de 1968 sur la circulation routière : 1 (Viet Nam, 20 août 2014).

Convention de 1968 sur la signalisation routière : 1 (Viet Nam, 20 août 2014).

Convention de 1968 sur la signalisation routière : 1 (République de Moldova, 8 octobre 2015).

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

*Mesure des résultats :*

Référence 2012-2013 : 8

Objectif 2014-2015 : 2

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 7 (voir ci-dessous) :**

a) Lancement du film produit par la CEE, l'Union internationale des chemins de fer et l'Office fédéral suisse des transports intitulé « Saving lives at level crossings » (« Des vies sauvées aux passages à niveau ») à l'occasion de la Journée internationale de sensibilisation à la sécurité aux passages à niveau (ILCAD) (3 juin 2014).

b) Journée des instruments relatifs à la sécurité routière, à New York (États-Unis d'Amérique) (5 juin 2014).

c) Atelier régional de renforcement des capacités en matière de sécurité routière, à Belgrade (Serbie) (octobre 2014).

d) Atelier sur la sécurité routière organisé par la CEE, la Commission économique pour l'Afrique (CEA) et International Alliance for Responsible Drinking (IARD) à l'intention des pays d'Afrique anglophone, à Addis-Abeba (Éthiopie) (12 et 13 novembre 2014).

e) Table ronde spéciale d'une journée organisée par le WP.1 à Genève (Suisse) sur l'application d'instruments juridiques relatifs à la sécurité routière pour établir des politiques en matière de sécurité des véhicules à moteur à deux roues dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire (23 mars 2015).

f) Lancement à Genève (Suisse) du livre électronique conjoint de la CEE, de la CEA et de l'IARD sur la prévention de l'alcool au volant en Afrique, contenant de nouveaux résultats d'études sur des questions relatives à la sécurité routière sur le continent africain, des informations actualisées sur la mise en œuvre du plan d'action africain pour la sécurité routière et des recommandations et bonnes pratiques internationales en vue de renforcer la sécurité routière (23 mars 2015).

g) Atelier CEE-CEA-IARD sur la sécurité routière à l'intention des pays d'Afrique francophone à Addis-Abeba (Éthiopie) (7 et 8 juillet 2015).

### 3. Nombre total de participants par séminaire, atelier, conférence ou autre manifestation, y compris de participants des Parties contractantes [IS 15 c)]

*Mesure des résultats :*

Référence 2012-2013 : 180 (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)

Objectif 2014-2015 : 60

**Résultat obtenu en 2014-2015 : 300**

### 4. Réactions des participants aux séminaires, ateliers, conférences ou autres manifestations

*Mesure des résultats :*

Objectif 2014-2015 : Réactions positives (d'après la majorité des réponses) des participants aux séminaires, ateliers, conférences et autres manifestations, au sujet de l'organisation des manifestations, des possibilités de contact et de la qualité des renseignements techniques communiqués et des exposés présentés

**Résultats obtenus en 2014-2015 : Réactions positives mesurées par une enquête formelle et par les réactions informelles aux six manifestations présentées ci-dessus. De plus, le film « Saving lives at level crossings » a été visionné près de 15 000 fois au cours des treize mois qui ont suivi son lancement**

## C. Évaluation des résultats

130. En 2012, le Comité des transports intérieurs 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.1 et 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.

131. Pour contribuer à élargir le plus possible la couverture géographique des instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière, la Division des transports durables de la CEE a organisé au Siège de l'ONU à New York une journée des instruments relatifs à la sécurité routière en collaboration avec le Bureau des affaires juridiques de l'ONU, le Bureau des commissions régionales à New York et



l'Union internationale des transports routiers. Le programme comprenait des exposés sur les instruments internationaux relatifs à la sécurité routière, tels que la Convention de 1968 sur la circulation routière, la Convention de 1968 sur la signalisation routière et les Accords de 1958 et de 1998 concernant l'établissement de Règlements applicables aux véhicules, ainsi que sur les règles internationales en matière de transport de marchandises dangereuses. La Division des transports durables a en outre fait la promotion de ces instruments juridiques auprès des pays du monde entier à la deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière (Brasilia, 18 et 19 novembre 2015), en organisant, pendant la Conférence et sur le lieu de la Conférence, une manifestation sur les instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière.

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

132. 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 ce qui est de 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 une affaire de volonté et d'engagement : cela demande aussi un effort concerté et des moyens financiers significatifs;
- L'augmentation du nombre de Parties contractantes aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière est un objectif qu'il convient de poursuivre. En outre, ces instruments doivent être révisés 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'échelle nationale.