



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Quatre-vingtième session**

Genève, 20-23 février 2018

Point 11 de l'ordre du jour provisoire

**Approbation de l'évaluation biennale des travaux
du Comité pour 2016-2017****Évaluation biennale du sous-programme « Transports »****Évaluation des résultats du sous-programme pour 2016-2017****Note du secrétariat***Résumé*

Le présent document, qui donne une évaluation d'ensemble des résultats du sous-programme « 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 « Transports » de la CEE.

Numéro de module *Sous-programme 02 – Transports*

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 2014-2015 : 40 États membres et 15 organisations intergouvernementales (OIG) et organisations non gouvernementales (ONG), 165 participants en moyenne.

Objectif 2016-2017 : 42 États membres et 15 OIG et ONG, 170 participants en moyenne.

Résultats obtenus en 2016-2017 : 51 États membres et 36 OIG et ONG, 500 participants en moyenne en 2016, et 90 États membres et 60 OIG et ONG, 500 participants en moyenne en 2017.

C. Évaluation des résultats

2. Le CTI a tenu deux sessions et son Bureau, quatre sessions par an.

3. Près de 180 représentants de 51 pays ainsi que 36 OIG et ONG ont participé à la soixante-dix-huitième 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, en particulier dans le domaine des technologies de l'information et de la communication ». Les participants ont estimé dans leur ensemble que les innovations dans les domaines de la mobilité et des transports durables pouvaient contribuer à résoudre les difficultés que posait actuellement le transport de passagers et de marchandises, 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-neuvième session a réuni plus de 500 participants représentant 90 pays et plus d'une soixantaine d'OIG et d'ONG. Au cours de cette session, près de 40 ministres, vice-ministres et secrétaires d'État et plus de 500 participants venus du monde entier ont assisté à une réunion ministérielle ayant pour thème « Passé et avenir du Comité des transports intérieurs ». La réunion s'est conclue par la signature d'une résolution ministérielle. La session annuelle s'est également accompagnée des manifestations parallèles suivantes : le Festival mondial du film sur la sécurité routière (20-21 février 2017) ; la conférence CEE/CTI-PNUE intitulée « Garantir une meilleure qualité de l'air et une réduction des émissions de polluants grâce à des véhicules d'occasion plus propres » (20 février 2017) ; la Conférence de haut niveau sur les transports par voie navigable « Sur la voie du Programme de développement durable à l'horizon 2030 : rôle, enjeux et perspectives pour le transport par voie navigable » (22 février 2017) ; l'atelier conjoint CEE-BID sur les conventions de l'ONU relatives aux transports intérieurs et la réunion de

lancement du projet commun CEE-BID sur le renforcement de la connectivité régionale au moyen d'un système d'information géographique (SIG) (22 février 2017).

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-dix-huitième et soixante-dix-neuvième sessions du Comité ont assisté aux sixième et septième réunions des présidents des organes subsidiaires du Comité respectivement. Les deux réunions des présidents des organes subsidiaires du Comité ont été consacrées à des questions stratégiques liées au repositionnement du CTI dans un environnement externe en mutation rapide, de manière à ce qu'il puisse mieux s'acquitter de son mandat et renforcer son rôle de centre de gouvernance des conventions de l'ONU relatives aux transports intérieurs.

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 au travail d'élaboration, de recherche préparatoire et de rédaction du chapitre sur les transports de la troisième étude de l'Albanie et à l'organisation de manifestations de renforcement des capacités connexes. Toutes les études intégraient une analyse effectuée grâce à l'outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS), en vue d'évaluer les émissions de CO₂ imputables aux transports dans chaque pays.

7. Le nombre d'États membres participant aux sessions annuelles a dépassé les attentes tant en 2016 qu'en 2017.

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

Groupe d'activités 2.a Tendances et économie des transports

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 matière de développement des infrastructures et couloirs de transport.

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 2014-2015 : 101 (53 en 2014 et 48 en 2015).

Objectif 2016-2017 : 50.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 43 en 2016.

2. Niveau de satisfaction des participants quant à l'utilité des renseignements obtenus ainsi que des réunions et des activités, mesuré au moyen d'enquêtes qui seront menées après les sessions ou d'observations communiquées au secrétariat (IS 2.1 b))

Mesure des résultats

Référence 2014-2015 : Plus de 80 % des représentants ayant participé à l'enquête se sont déclarés très satisfaits.

Objectif 2016-2017 : 75 % de satisfaction.

Résultats obtenus en 2016-2017.

C. Évaluation des résultats

10. Pour la période 2016-2017, 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 faire en sorte que le groupe de travail devienne le groupe de réflexion sur les transports de la Division et qu'il inscrive à son ordre du jour de nouvelles questions intéressantes, novatrices et pertinentes, propres à susciter un débat de fond. 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 que 10 pays en moyenne ont participé aux réunions du WP.5, 12 pays et plusieurs organisations internationales étaient représentés à la session de 2016, consacrée à la recherche et aux études supérieures dans le domaine des transports, contre 18 pays (avec la participation de plusieurs ministres des transports) à celle de 2017, sans compter la participation aux trois réunions du Groupe d'experts administré par le Groupe de travail. Pour la période 2016-2017, alors que l'objectif était de réunir 50 pays, non compris les OIG et les ONG, 80 pays étaient représentés aux sessions, y compris ceux ayant pris part aux réunions du Groupe d'experts, un résultat qui dépasse l'objectif de 60 %.

11. La deuxième décision stratégique était l'organisation d'au moins un atelier au cours de la session du Groupe de travail. En 2016, deux ateliers ont été organisés, l'un sur la recherche et les innovations dans le domaine des transports, et l'autre sur les infrastructures de transport essentielles et la cybersécurité. En 2017, deux ateliers ont été consacrés aux couloirs d'infrastructure de transport en Europe et en Asie pour l'un, et à la mobilité en tant que service pour l'autre. Ces quatre 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 ont inscrit à leur ordre du jour des questions qui n'avaient encore jamais été abordées, telles que la mobilité en tant que service, et ont été à l'origine d'une nouvelle structure que le Groupe de travail s'est engagé à mettre sur pied, à savoir l'observatoire international des infrastructures de transport.

12. Les années 2016 et 2017 ont été très exigeantes pour le Groupe d'experts administré par le Groupe de travail, qui a examiné des questions telles que les liaisons de transport Europe-Asie, les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux et nœuds de transport, et l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport.

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 2014-2015 : Projet lancé et en cours.

Objectif 2016-2017 : Mener le projet à bien.

Résultat obtenu en 2016-2017 : Succès du projet, mené à son terme.

C. Évaluation des résultats

15. La phase III du Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) a été achevée en 2017. Cette phase, lancée à l'occasion de la deuxième réunion ministérielle de haut niveau sur le projet LTEA tenue à Genève le 26 février 2013, visait à améliorer la capacité opérationnelle et la connectivité des liaisons de transport intérieur entre l'Europe et l'Asie.

16. Le projet a été activement appuyé par 38 pays d'Europe et d'Asie. Les pays se sont réunis au cours des sessions du Groupe d'Experts des liaisons de transport Europe-Asie pour analyser l'évolution des échanges commerciaux, évaluer les flux de marchandises entre l'Asie et l'Europe et comparer les délais de livraison et les coûts du fret sur plusieurs axes de transport Europe-Asie. Ils ont également étudié les possibilités de coordination des tarifs et d'intégration des horaires pour le transit sur les liaisons de transport intérieur Europe-Asie. Ils ont examiné diverses initiatives et projets le long des couloirs de transport Europe-Asie et recensé les principaux obstacles entravant les flux de marchandises sur les liaisons de transport intérieur entre les deux continents.

17. Sur la base de ses travaux, le Groupe a mis à jour l'analyse SWOT (Analyse des points forts, des points faibles, des possibilités et des risques) effectuée au cours de la phase II du projet LTEA. Il a formulé un ensemble de recommandations visant à améliorer la capacité opérationnelle et la connectivité des liaisons de transport intérieur entre l'Europe et l'Asie.

18. L'idée directrice de l'analyse effectuée au cours de la phase III du projet LTEA, l'analyse SWOT actualisée des liaisons de transport intérieur Europe-Asie et les conclusions et recommandations formulées figurent dans le rapport sur la phase III.

19. Le rapport a été adopté par le WP.5 lors de sa 30^e session (Genève, 4-6 septembre 2017). Le Groupe de travail s'est félicité en particulier des recommandations précises adressées aux gouvernements, à la communauté internationale et aux entreprises pour faire progresser encore l'opérationnalisation des axes Europe-Asie par la prise de mesures

concrètes dans les domaines de la politique des transports, de la facilitation du commerce et des infrastructures.

D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

20. Le projet a permis de formuler d'importantes recommandations visant à améliorer la capacité opérationnelle et la connectivité des liaisons de transport intérieur entre l'Europe et l'Asie. La mise en œuvre des mesures recommandées le long de certains couloirs de transport, dans le cadre d'une action coordonnée entre les acteurs concernés, devrait permettre à ces couloirs d'être pleinement opérationnels et de concurrencer d'autres routes (maritimes et aériennes), notamment pour les marchandises de grande valeur et celles soumises à des contraintes de temps. Compte tenu du rôle clef de la coordination dans la réussite de la démarche, entre les acteurs étatiques en particulier, il semble important de mettre en place un organe de coordination au niveau intergouvernemental chargé d'harmoniser efficacement les politiques de transport, de favoriser l'application des procédures et des normes le long des couloirs et d'améliorer encore les infrastructures. Cet organe devrait également évaluer régulièrement les progrès accomplis le long de certains couloirs.

Groupe d'activités 3 Harmonisation des Règlements concernant les véhicules

A. Réalisation escomptée (RE 3)

21. Établissement de nouveaux Règlements concernant les véhicules et d'amendement aux Règlements existants pour 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 2014-2015 : 161 amendements et nouveaux Règlements adoptés.

Objectif 2016-2017 : 130 amendements et nouveaux Règlements.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 205 amendements et nouveaux Règlements adoptés jusqu'en juin 2017 et textes attendus pour la session de novembre 2017.

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

Objectif 2016-2017 : 1 publication sur les casques et 1 brochure sur les dispositifs de retenue pour enfants.

Résultat obtenu en 2016-2017 : Une publication sur le WP.29 (Plan d'action pour l'adhésion aux accords de l'ONU sur les véhicules).

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, de 1997 et de 1998.

23. En 2016 et 2017, sept nouveaux Règlements de l'ONU concernant les véhicules et visant à améliorer leur sécurité et leur performance environnementale ont été adoptés¹ :

- Règlement ONU relatif aux systèmes d'assistance au freinage d'urgence, adopté à la session de juin 2016 du WP.29, qui prévoit, en cas de freinage d'urgence, des exigences renforcées en matière de fonctionnement applicable aux systèmes de freinage ;
- Règlement ONU relatif aux systèmes électroniques de contrôle de la stabilité, adopté à la session de juin 2016 du WP.29, qui dissocie les prescriptions relatives à ces systèmes des prescriptions fondamentales en matière de freinage applicables aux véhicules utilitaires légers qui sont visées par le Règlement ONU n° 13H ;
- Règlement ONU relatif aux systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques, adopté à la session de juin 2016 du WP.29, dans lequel sont énoncées les principales exigences fonctionnelles applicables à ces systèmes afin de renforcer la sécurité routière et de réduire les émissions de CO₂ des utilitaires légers ;
- Règlement ONU relatif aux systèmes d'adaptation des moteurs de véhicules utilitaires lourds à la bicarburant, adopté à la session de novembre 2016 du WP.29, dans lequel sont arrêtées les exigences fonctionnelles applicables à ces systèmes dans le cadre du passage à des véhicules de transport routier plus propres fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié (GPL), au gaz naturel comprimé (GNC) ou au gaz naturel liquéfié (GNL) en remplacement du diesel ;
- Règlement de l'ONU sur l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule, adopté à la session de novembre 2017 du WP.29, qui établit des dispositions concernant l'homologation des véhicules complets et contribue ainsi à la garantie d'un niveau harmonisé de sécurité des véhicules et de protection de l'environnement à l'échelle internationale et permet en outre de réduire sensiblement la charge administrative pour les États membres et pour l'industrie ;
- Règlement de l'ONU sur les systèmes automatiques d'appel d'urgence en cas d'accident (AECS), adopté à la session de novembre 2017 du WP. 29, qui établit pour la première fois des prescriptions pour l'homologation relative à la connectivité des véhicules qui permettent aux centres d'intervention d'urgence de réagir immédiatement en cas d'accident du véhicule ;
- Règlement de l'ONU sur les systèmes d'ancrages ISOFIX, les ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et les positions i-Size, adopté à la session de novembre 2017 du WP.29, qui établit des prescriptions en faveur d'une installation plus sûre et plus facile des dispositifs améliorés de retenue pour enfants dans les voitures.

24. À la suite de la simplification des Règlements ONU sur les dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse, le WP.29 a adopté la résolution d'ensemble 5 (R.E.5) concernant les sources lumineuses. Cette résolution regroupe dans un texte unique l'ensemble des prescriptions relatives aux sources lumineuses qui étaient précédemment réparties dans trois Règlements distincts.

25. Des règlements de l'ONU ont aussi été actualisés par 196 amendements destinés à les adapter aux innovations technologiques les plus récentes et à y introduire des limites plus strictes pour améliorer la sécurité des véhicules tout en les rendant moins polluants. Le WP.29 a par exemple adopté en juin 2016 un amendement au Règlement ONU n° 127 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants), annexé à l'Accord de 1958, qui introduit le concept de dispositif amélioré de retenue pour enfants non intégral, permettant l'utilisation d'un système de retenue dans le véhicule (ceinture de sécurité) avec un dispositif de retenue

¹ Annexés à l'Accord de 1958.

tout en assurant une protection renforcée de l'enfant. En mars 2017, il a également adopté un amendement au Règlement n° 79 (Équipement de direction) contenant des dispositions applicables aux fonctions de direction à commande automatique (ACSF), accompagnées de prescriptions de sécurité et des procédures d'essai correspondantes pour les aides au maintien dans la voie, les correcteurs de trajectoire et le parcage télécommandé. Ces amendements sont une première étape sur la voie de l'élaboration de règlements relatifs aux véhicules automatisés.

26. Le WP.29 a également poursuivi en 2016 et 2017 l'élaboration de prescriptions applicables aux systèmes intelligents pour véhicules et aux systèmes d'aide à la conduite pour véhicules automatisés, ouvrant ainsi la voie aux futurs véhicules autonomes. Le groupe de travail informel des systèmes de transport intelligents et de la conduite automatisée du WP.29 a principalement axé ses activités sur les points ci-après :

- L'élaboration d'une proposition de définition harmonisée des technologies de conduite automatisée (TCA) ;
- La détermination des questions à examiner en vue de l'établissement de règlements harmonisés internationalement concernant les TCA, qui permettent aux conducteurs de bénéficier d'un degré élevé d'automatisation des tâches qui leur incombent ;
- Les lignes directrices harmonisées en matière de cybersécurité (« eSecurity » et « eSafety ») dans les véhicules à moteur, qui ont été adoptées en tant qu'annexe à la résolution d'ensemble RE 3.

27. Le 14 septembre 2017, la révision 3 de l'Accord de 1958 sur les homologations de type des véhicules et de leurs pièces et composants est entrée en vigueur. Les principaux objectifs de la révision 3 sont les suivants :

- a) Ajouter de nouvelles dispositions relatives à l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) ;
- b) Autoriser les Parties contractantes à délivrer des homologations de type en vertu d'anciennes versions des Règlements ONU ;
- c) Créer, à la CEE, une base de données électronique pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA) entre toutes les Parties contractantes à l'Accord (voir par. 8 ci-après) ;
- d) Modifier les conditions de vote pour l'adoption de nouveaux Règlements ONU ou d'amendements à des Règlements ONU existants (actuellement, une majorité des deux tiers est nécessaire) ;
- e) Examiner et renforcer les dispositions actuelles dans le but d'améliorer le fonctionnement et la fiabilité des procédures d'homologation de type et les conditions pour leur reconnaissance mutuelle (évaluation de l'assurance-qualité, procédures d'agrément et de vérification de la conformité de la production, tâches, responsabilités et compétences des parties concernées et aspects liés à l'application effective de la réglementation, tels que la surveillance des marchés et les mesures de garantie).

28. Compte tenu des divergences de vues exprimées par les États membres de la CEE au cours des consultations tenues avant la session de la Commission en 2017 au sujet du financement au titre du budget ordinaire de la CEE de l'hébergement de la base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA), le WP.29 a décidé de financer la DETA par des ressources extrabudgétaires. À cet effet, la CEE a adressé à toutes les Parties contractantes à l'Accord de 1958 un appel aux dons.

Accord de 1997

29. En 2017, des amendements aux prescriptions relatives au contrôle technique périodique des véhicules à roues en ce qui concerne la protection de l'environnement (Règle n° 1) et leur aptitude à la circulation (Règle n° 2) ont été adoptés. [ODD 3.3, ODD 3.9, ODD 11.2, ODD 7.3, ODD 13.3]

30. La nouvelle Résolution R.E.6 sur les dispositions administratives et techniques nécessaires à une mise en œuvre des contrôles techniques conforme aux prescriptions techniques énoncées dans les Règles annexées à l'Accord de 1997 a été adoptée en mars 2017.

Accord de 1998

31. En 2016 et 2017, le WP.29 a mené à terme plusieurs années de travail sur les nouveaux Règlements techniques mondiaux (RTM) et amendements suivants :

- Règlement technique mondial n° 17 relatif aux émissions de gaz de carter des deux et trois roues à propulsion, adopté à la session de novembre 2016 du WP.29, par lequel sont mises en place des procédures d'essai harmonisées permettant de mesurer les émissions de gaz de carter et les émissions par évaporation et, par la suite, de limiter l'émission de carburant imbrûlé, qui est toxique par nature ;
- Règlement technique mondial n° 18 relatif aux systèmes d'autodiagnostic (OBD) des deux et trois roues à propulsion, adopté à la session de novembre 2016 du WP.29, par lequel sont instaurées des prescriptions d'autodiagnostic applicables à « l'infrastructure » à bord des véhicules automobiles visés par le RTM en question (déterminant, entre autres, le matériel et les logiciels employés, conçus de manière neutre du point de vue des technologies, et les prescriptions harmonisées applicables aux essais de vérification de l'efficacité du système OBD, du point de vue de l'environnement) ; et
- Le nouveau RTM n° 19 sur la procédure de mesure des émissions par évaporation dans le cadre de la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers, adopté à la session de juin 2016 du WP.29, qui établit des procédures d'essai harmonisées qui permettent de mesurer les émissions de gaz de carter et les émissions par évaporation, puis de réduire les émissions de carburant imbrûlé qui sont de nature toxique ;
- Les amendements aux Règlements techniques mondiaux n° 1 (Serrures et organes de fixation des portes), n° 15 (Procédure d'essai mondiale harmonisée en ce qui concerne les émissions des voitures particulières et véhicules utilitaires légers) et n° 16 (Pneumatiques), qui ont été adoptés.

32. La Résolution spéciale R.S.2, adoptée à la session de juin 2016 du WP.29, a continué d'être mise en œuvre, conformément à son objectif de parvenir à une plus grande transparence. À propos de ce dernier point, le secrétariat a déjà pris des premières mesures en rendant plus convivial le site Web du WP.29 et en proposant des amendements à son règlement intérieur qui faciliteront la procédure relative à la participation des ONG, des milieux universitaires et de la société civile aux sessions du Forum mondial.

D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

33. 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. La réduction des ressources en personnel disponibles a eu de fortes incidences sur l'élaboration de textes récapitulant les différentes versions des Règlements de l'ONU, qui alourdit les tâches de nature technique et administrative, en particulier pour le personnel des services généraux de la Section. 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)

34. Meilleure compréhension des opérations et des politiques de transport ferroviaire dans la région – notamment les questions relatives à l'infrastructure, au passage des frontières, à l'interopérabilité ainsi qu'à la surveillance et à la mise à jour des instruments juridiques pertinents – et renforcement de la coopération entre les pays membres de la CEE dans la recherche de solutions à ces problèmes.

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 2014-2015 : 80.

Objectif 2016-2017 : 40.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 72.

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 2014-2015 : 2.

Objectif 2016-2017 : 1.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 1.

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

Mesure des résultats

Référence 2014-2015 : 2.

Objectif 2016-2017 : 1.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 1.

C. Évaluation des résultats

35. Pour l'exercice biennal 2016-2017, le principal objectif du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) et du secrétariat était de continuer de redynamiser les travaux du Groupe de travail, de consolider la hausse du nombre de participants constatée au cours du précédent exercice biennal et d'examiner des questions auxquelles le secteur ferroviaire et les États membres s'intéressent dans une mesure croissante. Au cours de cet exercice biennal, le nombre de participants a continué d'augmenter. Aux représentants des États membres et aux spécialistes du secteur sont venus s'ajouter des universitaires. Alors que l'objectif était fixé à 40, plus de 70 pays, OIG et ONG ont participé à la réunion annuelle du Groupe de travail pour 2016-2017, confirmant ainsi les bons résultats des années précédentes. Lorsque ce chiffre tient compte de tous les participants, il est encore plus élevé pour chaque session (plus de 50). Il est important de noter que parmi les pays

participants, on trouve des États membres qui étaient jusque-là restés à l'écart, ainsi que des pays qui ne sont pas membres de la CEE. En outre, cette participation active a été saluée par les organisations d'intégration régionale et par les autres organisations intergouvernementales.

36. L'ordre du jour du Groupe de travail a été enrichi par des débats plus approfondis sur les statistiques ferroviaires, la sûreté des chemins de fer et l'évolution de la situation dans le domaine des changements climatiques. En outre, une intégration plus étroite a été encouragée entre les travaux du Groupe de travail et d'autres activités menées au sein du CTI. Un resserrement de la coopération avec les entités suivantes a ainsi été promu :

- Le Groupe de travail des statistiques des transports (dans le cadre d'un atelier du WP.6 sur la collecte de statistiques ferroviaires) ;
- Le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (dans le cadre du projet LTEA) et le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (dans le cadre du projet de nouvelle convention sur le transport de passagers et de bagages) ;
- Le Forum mondial de la sécurité routière (dans le cadre des travaux du Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau).

37. L'intégration étroite au projet TER a été consolidée par une participation accrue du secrétariat de ce projet aux activités du SC.2, en particulier dans le cadre des travaux prévus par le Plan directeur du projet TER grande vitesse, qui sera étendu à l'ensemble de la région de la CEE. Les États membres se sont félicités de la plus grande diversité des projets et des sujets examinés au cours des sessions du SC.2.

38. Cet exercice biennal a également été marqué par l'élaboration du texte juridique correspondant aux travaux sur le droit unifié du transport ferroviaire, qui revêt une importance stratégique pour le secteur et pour la Division des transports durables. Le Groupe de travail a rédigé, avec l'aide du groupe d'experts, les dispositions juridiques détaillées nécessaires au droit unifié en question et supervise actuellement les travaux menés par le groupe d'experts pour expérimenter la pertinence de ces dispositions. En outre, le Groupe de travail a élaboré une déclaration sur le droit unifié du transport ferroviaire, qui a été approuvée par le CTI en février 2017.

39. Deux ateliers ont été organisés pendant les sessions de 2015 et 2016 du SC.2. Le premier a consisté en une conférence de haut-niveau visant à évaluer, dans le cadre d'une démarche globale, la situation actuelle du transport de passagers par chemins de fer sur les axes est-ouest. Il a permis de faire le point sur les principales difficultés auxquelles le trafic ferroviaire international de voyageurs se heurtait sur l'axe est-ouest. Les participants ont souligné la pertinence des débats et demandé que ces questions continuent d'être examinées à l'avenir. Le deuxième atelier, tenu pendant la session de 2017, a été consacré à la réforme des chemins de fer dans la région de la CEE. Il a réuni un certain nombre de pays, ainsi que des ONG et des OIG, pour un examen de l'évolution de la réforme des chemins de fer au cours des dernières années. La tenue de cet atelier a été saluée et les participants ont fait part de leur volonté de poursuivre les travaux dans ce domaine.

40. S'agissant des préparatifs en vue du Comité d'administration de l'AGC et de l'objectif concernant l'adoption d'un amendement, cet objectif a été atteint après que le Comité a approuvé les amendements aux annexes de l'AGC. En outre, le secrétariat a continué de promouvoir l'accord et d'essayer de convaincre des pays d'en devenir Parties contractantes, par des discussions avec les États membres et la participation à des manifestations d'importance stratégique dans le domaine des chemins de fer.

D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

41. Les enseignements tirés du travail accompli au cours de la période 2015-2016 sont les suivants :

- a) L'organisation et les services de secrétariat de la session annuelle du Groupe de travail et de son Groupe d'experts ont été assurés de manière efficace et en temps opportun, y compris la mise à disposition des documents et rapports correspondants ;
- b) La qualité des questions dont se sont nourris les débats, leur niveau de détail et leur ancrage dans le présent ont mobilisé l'attention et l'intérêt des participants ;
- c) La coopération avec les représentants des délégations participantes s'est poursuivie, assurant ainsi leur participation aux travaux et une écoute de la part de la CEE à leurs besoins ;
- d) Le programme de travail et toutes les activités prescrites ont été mis en œuvre à la satisfaction des gouvernements ;
- e) Les réunions ont été organisées de manière efficace et rapide et sans susciter aucune plainte de la part des gouvernements ;
- f) Les documents de réunion, jugés de grande qualité, ont été préparés dans les temps ;
- g) Les rapports des réunions ont été établis dans les quatre semaines suivant la réunion ;
- h) Un suivi efficace a été assuré ;
- i) Des activités conjointes fructueuses ont été menées avec les organisations concernées, notamment 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, en plus d'autres OIG et ONG, favorisant ainsi le développement et la pertinence des activités du Groupe de travail.

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

A. Réalisation escomptée (RE 4.b)

42. Renforcement des capacités des pays de la CEE participant au projet TEM.

B. Indicateurs de succès

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

Mesure des résultats

Référence 2015 : 14 pays.

Objectif 2016-2017 : 14 pays.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 14 pays.

C. Évaluation des résultats

43. Le résultat réel pour la période 2016-2017 reflète le nombre de 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 30.

44. 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 de la région du TER, et le rapport sur la phase I du Plan directeur du projet TER grande vitesse a été établi.

45. Au cours de leur session tenue à Genève en novembre 2017, les membres du Comité directeur du projet TER ont adopté le programme de travail prévu pour la période suivante. L'accord de siège conclu avec la République de Serbie à propos du Bureau central du projet TER (TER PCO) est entré en vigueur en 2017 et celui-ci a été établi à Belgrade. La composition de l'équipe de direction du projet a été arrêtée : M. Bessonov est le directeur du projet (collaboration fournie à titre de contribution en nature par le Gouvernement russe) et M. Zimmer en est le directeur adjoint (collaboration fournie à titre de contribution en nature par le Gouvernement autrichien).

46. Un nouveau plan de travail pour l'année 2018 a été élaboré. Il prévoit des projets qui donneront des résultats concrets propres à satisfaire les gouvernements participant au projet.

D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

47. Une coopération étroite avec les pays membres qui participent au projet TER et un soutien des entreprises ferroviaires dans les pays concernés sont indispensables à la mise en œuvre des activités définies dans le programme de travail. 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)

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

B. Indicateurs de succès²

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

Objectif 2016-2017 : Adoption d'amendements à la deuxième édition du Livre bleu et élaboration de sa troisième édition révisée.

Résultats obtenus en 2016-2017

a) La troisième édition révisée du Livre bleu a été adoptée par le SC.3 à sa soixantième session en novembre 2016 (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3) et approuvée par le CTI à sa soixante-dix-neuvième session en février 2017. Elle peut être consultée sur le site Web de la CEE à l'adresse <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-2017-19f.pdf>.

² Deux indicateurs de succès ont été pris en considération.

b) La version papier du Livre bleu a été publiée en juillet 2017 dans les trois langues officielles de la CEE.

c) En liaison avec le point précédent, la base de données en ligne du Livre bleu a été mise à jour. Elle peut être consultée sur le site Web de la CEE à l'adresse http://www.unece.org/fr/trans/main/sc3/bluebook_database_fr.html.

d) La Résolution n° 49 « Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E » a été révisée et sa deuxième édition sera adoptée par le SC.3 en octobre 2017 (ECE/TRANS/SC.3/159/Rev.2).

e) Des amendements à l'AGN découlant de la troisième édition révisée du Livre bleu ont été élaborés pour adoption par le SC.3 en octobre 2017 (ECE/TRANS/SC.3/2017/3).

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

Mesure des résultats

Référence 2014-2015 : Élaboration et adoption de la révision 5 du CEVNI et mise en ligne du Code (achevée).

Aucun objectif 2016-2017 n'était nécessaire car cette action avait déjà été achevée et d'autres mesures des résultats n'étaient pas nécessaires.

3. **Élaboration de la troisième édition du Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe (2020) (IS 5 c))**

Mesure des résultats

Référence 2011 : Adoption de la deuxième édition du Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe.

Objectif 2016-2017 : Élaboration d'un document sur l'application du Livre blanc.

Résultats obtenus en 2016-2017

a) Le CTI a pris bonne note du document relatif à l'application des recommandations du Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe (ECE/TRANS/SC.3/2015/1) lors de sa soixante-dix-huitième session en février 2016 (ECE/TRANS/254, par. 109).

b) Suivant les conclusions de ce document, la nouvelle stratégie pour 2016-2021 a été adoptée par le SC.3 en 2016 et approuvée par le CTI à sa soixante-dix-neuvième session en février 2017 (ECE/TRANS/270, par. 81).

c) Pour donner suite aux recommandations du Livre blanc, la Conférence de haut niveau sur les transports par voie navigable s'est tenue en février 2017 à l'occasion du soixante-dixième anniversaire du Comité des transports intérieurs. Les résultats de cette conférence sont mis en évidence dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/18.

d) Les travaux préparatoires ont commencé en vue de la Conférence mondiale sur les transports par voie navigable organisée en 2017 par le SC.3 et son organe subsidiaire qu'est le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3).

4. **Élaboration et adoption de la prochaine révision de la Résolution n° 61 (Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure) (IS 5 d))**

Mesure des résultats

Objectif 2016-2017 : Élaboration d'une version consolidée de la Résolution n° 61 et de sa deuxième révision.

Résultats obtenus en 2016-2017

a) L'amendement 3 contenant le texte consolidé des amendements adoptés antérieurement par le SC.3 a été publié en 2016. On peut le consulter sur le site Web de la CEE à l'adresse www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-172-Rev1-Amend3f.pdf.

b) L'amendement 4 a été adopté par le SC.3 en novembre 2017 en tant que résolution n° 86. On peut le consulter sur le site Web de la CEE à l'adresse www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-172-Rev1-Amend4f.pdf.

c) De nouvelles propositions d'amendements à inclure dans la version consolidée en 2017 ont été soumises au SC.3 et au SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/14-ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/16, ECE/TRANS/SC.3/2017/14 et ECE/TRANS/SC.3/2017/15).

d) Le SC.3 s'est attaqué en 2017 à l'élaboration de la version consolidée de la résolution n° 61 en tenant dûment compte des derniers développements.

C. Évaluation des résultats

49. Le SC.3 a tenu deux sessions : la soixantième en novembre 2016 et la soixante et unième en octobre 2017, et le SC.3/WP.3 a tenu quatre sessions ordinaires : les quarante-huitième et quarante-neuvième en 2016 et les cinquantième et cinquante et unième en 2017. Des ateliers thématiques ont été organisés lors des sessions : en 2015 sur la sûreté et la sécurité (en février), sur les services d'information fluviale (en juin) et sur la navigation de plaisance (en novembre), et en 2016 sur les réglementations relatives aux bateaux (en février), sur les ports intérieurs (en juin) et sur la mise en œuvre du CEVNI (en octobre).

50. Les activités du Groupe de travail ont essentiellement porté sur la suite à donner aux recommandations politiques figurant dans le Livre blanc, sur la mise en œuvre de sa nouvelle stratégie pour 2016-2021 et sur la révision de son mandat, qui a été adopté en 2016 et approuvé par le CTI en février 2017.

51. Au cours de la période considérée, le SC.3 a publié six publications officielles : a) la troisième édition révisée du Livre bleu ; b) la deuxième édition révisée de la résolution n° 59 ; c) les troisième et quatrième additifs aux recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61 révisée), d) la deuxième révision de l'Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (Résolution n° 49) ; et enfin e) la deuxième révision de la signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI), qui sera publiée en novembre 2017 après son adoption par la soixante et unième session du SC.3.

52. Pendant toute cette période, le SC.3 a continué à tenir et à mettre à jour la base de données en ligne du Livre bleu ainsi que la base de données sur les modèles de certificats internationaux de conducteurs de bateau de plaisance délivrés par les administrations publiques, disponible à l'adresse www.unece.org/trans/main/sc3/icc_resolution_40.html.

D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

53. La nouvelle stratégie pour 2016-2021 et le mandat révisé ont permis au Groupe de travail d'être plus efficace, de mieux mettre en évidence son action, de fixer des priorités claires pour les années à venir et de trouver de nouvelles possibilités d'action. Les ateliers thématiques ont permis d'assurer un engagement accru des principaux partenaires et de déterminer les questions à approfondir. Il s'agit de poursuivre sur cette voie et de renforcer encore les contacts entre les parties prenantes, d'assurer des résultats tangibles, d'accroître la participation et d'actualiser en temps voulu les activités du SC.3, notamment en matière d'établissement de liens intersectoriels avec d'autres Groupes de travail.

54. Depuis l'adoption du Plan d'action pour la mise en œuvre des décisions prises par la Conférence paneuropéenne sur les transports par voie navigable qui s'est tenue à Bucarest le 13 et 14 septembre 2006 et qui a été approuvée par la résolution n° 258 du CTI, le secteur des transports par voie navigable a connu d'importants changements et a dû affronter de nouveaux défis qui rendent nécessaire une nouvelle impulsion en faveur du développement durable. De nouveaux objectifs stratégiques assortis de plans d'action en relation avec la nouvelle stratégie du SC.3 doivent donc être définis sur la base des résultats de la Conférence de haut niveau qui s'est tenue en février 2017 ainsi que de la Conférence mondiale sur les transports par voie navigable qui doit se tenir en 2018.

Groupe d'activités 6

Transport intermodal et logistique

A. Réalisation escomptée (RE 6)

55. 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 (l'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 2014-2015 : 30.

Objectif 2016-2017 : 35.

Résultats obtenus en 2017 : À indiquer.

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

Mesure des résultats

Référence 2014-2015 : 1 amendement.

Objectif 2016-2017 : 2 amendements.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 2 amendements présentés en 2017.

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 2014-2015 : Achievé.

Objectif 2016 : Version Web dans les autres langues.

Objectif 2017 : Examen de l'utilisation du Code CTU.

56. Le Code CTU étant désormais terminé et le prochain examen n'étant pas encore prévu, le Groupe de travail souhaitera peut-être s'interroger sur l'opportunité de conserver celui-ci comme indicateur de succès à l'avenir. Le Groupe de travail pourrait se poser la question de savoir s'il conviendrait de le remplacer par un indicateur différent (par exemple le niveau de satisfaction des participants).

C. Évaluation des résultats

57. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) a tenu deux sessions ordinaires, en plus des ateliers de renforcement des capacités organisés dans le cadre des sessions consacrées à la promotion du transport intermodal durable grâce à des solutions novatrices (2016) et aux chemins de fer, au transport intermodal et à la numérisation des documents de transport.

58. L'objectif fixé, à savoir 35 pays, OIG et ONG participant aux sessions du Groupe de travail, a été atteint en 2016 et 2017. 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.

59. 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

60. 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 des pays à la fois aux ateliers et à la session proprement dite. En outre, les contacts directs noués avec les parties prenantes ont également assuré une meilleure participation, après une tendance à la baisse les années précédentes. Davantage d'efforts devront être faits dans les prochaines années pour accroître la participation en veillant à ce que les ateliers et les sessions elles-mêmes présentent un plus grand intérêt pour les participants, et en faisant éventuellement passer la durée de la session annuelle de deux à trois jours.

61. 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 fait office de 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. Il faudra pourtant faire mieux dans ce domaine.

Groupe d'activités 7 Problèmes douaniers intéressant les transports

A. Réalisation escomptée (RE 7)

62. 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))**

Mesure des résultats

Référence 2014-2015 : 410 délégations, 1 100 participants.

Objectif 2016-2017 : 400 délégations, 1 000 participants.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 450 délégations³, 993 participants⁴.

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

Mesure des résultats

Référence 2014-2015 : 10 amendements adoptés ou examinés et 1 nouvelle Partie contractante.

Objectif 2016-2017 : 3 amendements et 2 nouvelles Parties contractantes.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 21 amendements adoptés ou examinés et 2 nouvelles Parties contractantes⁵.

3. **Nombre d'enquêtes sur la mise en œuvre des instruments juridiques concernant le passage des frontières (IS 7 c))**

Mesure des résultats

Référence 2014-2015 : 2.

Objectif 2016-2017 : 2.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 6⁶.

C. Évaluation des résultats

63. 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 2016, la Chine a adhéré à la Convention TIR, et a été suivie de l'Inde en 2017, celle-ci devenant sa soixante et onzième Partie contractante, tandis que l'Argentine et l'Arabie saoudite ont indiqué leur intention d'y adhérer dans un proche avenir. Vingt-et-un 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. C'est ainsi qu'ont été émises des propositions tendant à préciser les prescriptions

³ Note du secrétariat : WP.30/AC.2 : 172 (2016) ; 208 (2017) ; GE.1:11 (2016) ; 24 (2017) ; GE.2: 23 (2016) ; 24 (2017).

⁴ Note du secrétariat : WP.30/AC.2 : 397 (2016) ; 445 (2017) ; GE.1: 20 (2016) ; 26 (2017) ; GE.2: 52 (2016); 49 (2017).

⁵ Note du secrétariat : Convention TIR de 1975 : Chine, Inde ; Convention sur l'harmonisation de 1982 : Turkménistan ; Convention douanière relative aux conteneurs de 1972 : République de Moldova.

⁶ Note du secrétariat : Enquête sur l'annexe 8, enquête du GE.2, enquête sur les demandes de paiement, enquête sur les prix des carnets TIR, enquête sur la composition du prix des carnets TIR, enquête sur les droits et taxes de douane auxquels sont soumis le tabac et l'alcool.

applicables à l'organisation internationale autorisée en matière de vérification, 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 international de manière à assurer aux gouvernements une meilleure protection de leurs recettes en cas de violation des dispositions de la Convention TIR. En 2016, la République de Moldova a adhéré à la Convention douanière relative aux conteneurs de 1972 et le Turkménistan a adhéré à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières de 1982.

64. Le 26 septembre 2017, la CEE et l'Union internationale des transports routiers (IRU) ont signé un mémorandum d'accord de cinq ans sur la coopération dans le domaine de l'informatisation du régime TIR. Ce mémorandum d'accord est complété par un accord de financement, signé le même jour et pour la même durée, en vue de l'informatisation totale du régime TIR. Cet accord de financement vise à fournir les fonds nécessaires aux activités de la CEE concernant eTIR, notamment l'amélioration constante et l'administration de ce système. En outre, à la cent quarante-septième session du WP.30, l'IRU a confirmé qu'elle serait prête à modifier l'accord de financement s'il fallait disposer de fonds supplémentaires pour assurer le développement et le déploiement rapides de nouvelles fonctions demandées par les Parties contractantes participant à des projets eTIR, résolvant ainsi le problème récurrent du financement du développement du système international eTIR.

65. Le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1) a tenu ses vingt-cinquième, vingt-sixième et vingt-septième sessions en septembre 2016, mai 2017 et décembre 2017, respectivement. Ces sessions visaient principalement à examiner les résultats du projet pilote eTIR entre la Géorgie et la Turquie ainsi que du projet pilote eTIR entre l'Iran (République islamique d') et la Turquie, et à évaluer les incidences des travaux du Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (GE.2) sur les spécifications eTIR. Le GE.1 a salué le retour d'informations concernant les projets pilotes eTIR et a examiné la version 4.2a de la documentation conceptuelle, fonctionnelle et technique du système eTIR et les propositions de modification résultant des travaux des projets pilotes eTIR et du GE.2. Tant qu'aucun organe technique spécialisé ne sera créé (le projet de cadre juridique eTIR prévoit la création d'un organe de mise en œuvre technique) pour superviser l'élaboration et la mise à jour des spécifications conceptuelles, fonctionnelles et techniques du système eTIR, le GE.1 continuera très probablement à s'acquitter de cette tâche.

66. Le GE.2 a commencé ses travaux à la fin de l'exercice biennal 2014-2015, plus précisément en novembre 2015. Il a tenu quatre sessions pendant l'exercice 2016-2017. Bien qu'investi d'un mandat de courte durée, le GE.2 a mené à bien l'élaboration du projet de cadre juridique pour l'informatisation du régime TIR en s'appuyant sur le solide cadre conceptuel, fonctionnel et technique que reflète la documentation pertinente du GE.1. La décision d'incorporer le cadre juridique eTIR dans la Convention TIR sous forme d'annexe facultative, ainsi que la décision sur le statut et le processus d'amendement de la documentation conceptuelle, fonctionnelle et technique, ont marqué une avancée majeure. Certains points, comme l'absence de consensus concernant l'authentification électronique, continuent cependant de poser problème. Le projet de nouvelle annexe 11 à la Convention est en cours d'examen par le WP.30. La forme de cette nouvelle annexe permet aux Parties contractantes de procéder à l'informatisation, tandis que celles qui ne sont pas encore prêtes peuvent s'abstenir et adhérer au système eTIR à un stade ultérieur.

67. 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 2016-2017, 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 2013-2016 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 2018. À la demande de la Commission de contrôle TIR, le secrétariat effectue un sondage annuel pour recueillir des informations sur les prix des carnets TIR pratiqués par les associations nationales, conformément aux dispositions de l'article 3 vi) de la première partie de l'annexe 9 de la Convention. En outre, le Groupe de travail a réalisé une enquête sur les droits et taxes de douane auxquels sont soumis le tabac et l'alcool en 2017 et la Commission de contrôle TIR a réalisé une enquête sur la composition du prix des carnets TIR. Enfin, en 2017, le GE.2 a réalisé une enquête sur les dispositifs d'identification électronique dans les Parties contractantes à la Convention TIR. Les résultats de l'enquête ont révélé que dans un certain nombre de pays, la seule méthode d'authentification applicable était la signature électronique apposée au moyen d'une infrastructure à clés publiques, délivrée par une autorité de certification nationale à l'intention exclusive des résidents du pays, ce qui amenait à s'interroger sur les méthodes d'authentification mentionnées dans le projet d'annexe 11.

D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

68. 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. Cependant, 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.

69. L'expérience a montré que l'informatisation complète du régime TIR ne se ferait pas du jour au lendemain. Toutefois, le texte de la nouvelle annexe 11 étant en cours d'examen par le WP.30 et le financement du système eTIR étant assuré, il semble possible de réaliser des progrès constructifs en vue de l'adoption de l'annexe 11.

70. 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 projet complet définitif a été présenté à la fin 2017 au WP.30 et au SC.2 pour qu'ils puissent l'examiner. En 2016 et 2017, le WP.30 a également continué à examiner des propositions tendant à modifier la Convention sur l'harmonisation en y ajoutant une nouvelle annexe 10 sur les ports maritimes. À sa session de juin 2017, le Groupe de travail a déclaré qu'il respectait pleinement la demande explicite du Comité des transports intérieurs et était conscient de tous les efforts entrepris à ce stade pour établir un projet d'instrument adapté, mais qu'il était amené à conclure que le texte, en raison de son caractère déclaratoire et répétitif, ne remportait pas suffisamment l'adhésion des participants du WP.30 pour qu'il soit possible de continuer d'y travailler.

71. 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'amélioration des infrastructures aux points de franchissement des frontières ; 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 ; peu de progrès sont accomplis en matière de facilitation de la délivrance de visas aux conducteurs professionnels, et aucune avancée significative n'a été réalisée dans la mise en œuvre du Certificat international de contrôle technique et du Certificat international de pesée de véhicule. Il est nécessaire d'assurer un suivi continu dans ces domaines de travail, éventuellement en menant des travaux d'analyse pour recenser les blocages en matière de mise en œuvre, en organisant des ateliers spécialisés ou en convoquant 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)

72. Meilleure intégration des politiques relatives aux transports, 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 2015 : 40 pays et 20 organisations intergouvernementales et non gouvernementales ; 3 ateliers de renforcement des capacités et 2 sessions du Comité directeur.

Objectif 2016-2017 : 40 pays et 20 organisations intergouvernementales et non gouvernementales ; 3 ateliers de renforcement des capacités et 2 sessions du Comité directeur.

Résultat obtenu en 2016-2017 : Participation de 60 pays et de 43 organisations intergouvernementales et non gouvernementales à 6 réunions de fond, à savoir 5 ateliers sur le renforcement des capacités et 1 session du Comité directeur du PPE-TSE.

C. Évaluation des résultats

73. 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 2016 et 2017. En 2016, trois ateliers de renforcement des capacités ont été organisés à Petrozavodsk (Fédération de Russie), Vienne (Autriche) et Vladivostok (Fédération de Russie) et, en 2017, un atelier similaire s'est tenu à Mannheim (Allemagne) à l'occasion de la célébration du deux centième anniversaire de l'invention des engins à deux roues. En 2017, les travaux dans ce domaine ont porté sur la mise en œuvre des décisions de la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Paris, 14-16 avril 2014) et sur la préparation de la cinquième Réunion de haut niveau qui aura lieu en Autriche en 2019. Outre qu'elle a fourni les services d'appui habituels en matière de secrétariat, la Division a aussi apporté une aide considérable en assurant la gestion de la mise à niveau du site Web et du Mécanisme d'échange d'informations du PPE-TSE (2016-2017) ; en assumant les fonctions de directeur de projet du module relatif aux infrastructures du plan directeur pour la promotion du cyclisme (2017-2019) ; en assumant les fonctions de directeur de projet de l'étude sur les emplois verts (2017-2019) ; et en réalisant l'étude ForFITS de la ville de Mannheim.

D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

74. 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). Dans le même temps, on constate un accroissement général de l'intérêt porté aux modes de transport promus par le PPE-TSE (mobilité active) et une demande accrue de connaissances et de savoir-faire spécialisés qui ne peuvent être fournis que par le sous-programme « Transports », 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. 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, malgré la mise à niveau et le lancement du nouveau site, le Mécanisme continuera de fonctionner en mode automatique, celui-ci étant toutefois actualisé.

Groupe d'activités 9.a Transport des marchandises dangereuses (CEE)

A. Réalisation escomptée (RE 9.a)

75. Adoption d'amendements à l'ADR⁷ et, par le biais d'activités communes entreprises avec l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), d'amendements au RID⁸ et à l'ADN⁹ 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 des législations internationale et nationale.

B. Indicateurs de succès

1. **Amendements à l'Accord ADR, au Règlement RID et à l'Accord ADN adoptés en 2015 et 2016, entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2017 pour le transport international et applicables à compter du 1^{er} juillet 2017 pour la circulation intérieure dans tous les pays membres de l'Union européenne (UE) et de l'Espace économique européen (EEE), correspondant notamment à la dix-neuvième 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 2014-2015 : 1 série d'amendements à l'ADR, au RID et à l'ADN.

Objectif 2016-2017 : 1 série d'amendements pour chaque instrument juridique.

⁷ Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route.

⁸ Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses.

⁹ Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 1 série d'amendements pour chaque instrument juridique (Notifications dépositaires de l'ONU C.N.443.2016.TREATIES.XI.B.14 et C.N.744.2016.TREATIES.XI.B.14 ; C.N.444.2016.TREATIES-XI.D.6/C.N.743.2016.TREATIES-XI.D.6 et C.N.607.2016.TREATIES-XI.D.6/C.N.897.2016.TREATIES-XI.D.6 ; notifications de l'OTIF RID-16003-CE54, OTIF/RID/NOT/2017 et RID-16009-CE54).

2. Publication des éditions 2017 complètes et révisées de l'ADR et de l'ADN avant la fin de 2016 (IS 9.a b))

Mesure des résultats

Référence 2014-2015 : 1 ADR et 1 ADN.

Objectif 2016-2017 : 1 ADR et 1 ADN.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 1 ADR (ECE/TRANS/257, vol. I et II, numéro de vente : E.16.VIII.1), 1 ADN (ECE/TRANS/258, vol. I et II, numéro de vente : E.16.VIII.3).

C. Évaluation des résultats

76. 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 2015 (19^e éd. révisée) sans rouvrir de débats techniques (s'agissant par exemple du transport des liquides visqueux ; des gaz ; des matières qui polymérisent ; des moteurs à combustion interne et des machines alimentées par des liquides ou des gaz inflammables ; des véhicules électriques ; des batteries au lithium et des systèmes de dosage d'ammoniac). Leurs travaux ont été axés sur des questions concernant les différents modes de transport.

77. S'agissant des transports routiers, le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a adopté des prescriptions nouvelles et révisées concernant la construction des véhicules ; les examens destinés aux conseillers en matière de sécurité et aux conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses, et la teneur des consignes écrites qui doivent se trouver à bord des véhicules. Les amendements à l'ADR et au RID sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

78. Les amendements correspondants à 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^{er} janvier 2017.

79. 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 2016/2309 de la Commission du 16 décembre 2016 ordonnant l'application des dispositions modifiées à compter du 30 juin 2017 au plus tard.

80. Le secrétariat a établi une version consolidée de l'ADR et de l'ADN en anglais et en français. Elle a été publiée dans chacune de ces deux langues en juin 2016 pour l'ADR (ECE/TRANS/257, vol. I et II) et en octobre 2016 pour l'ADN (ECE/TRANS/258). Les versions russes de l'ADR et de l'ADN ont été publiées en décembre 2016.

D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

81. Les mécanismes établis dans la région de la CEE pour réglementer le transport intérieur des marchandises dangereuses continuent de fonctionner de manière satisfaisante. 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 est 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.

82. Les données concernant la participation aux 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 économique tels que l'Albanie, l'Azerbaïdjan, le Bélarus, l'ex-République yougoslave de Macédoine, la Géorgie, le Kazakhstan, le Maroc, la République de Moldova et la Tunisie ne sont toujours pas représentés, probablement en raison de contraintes financières. Or ces pays auraient à gagner à participer davantage aux réunions, non seulement pour mieux prendre part au processus d'actualisation, mais aussi pour pouvoir porter à l'attention de pays plus expérimentés les problèmes de mise en œuvre qu'ils peuvent avoir 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 2016 à la préparation de l'étude de performance en matière de sécurité routière de la CEE en Géorgie, qui comprenait une partie sur l'ADR et le transport des marchandises dangereuses. La Division des transports durables a également participé à une série de séminaires lancée par l'UE dans le cadre de son projet EuroMed en Afrique du Nord et dans les pays du Moyen-Orient visant à promouvoir les instruments juridiques relatifs au transport routier de la CEE, y compris l'ADR, et aux activités organisées par l'IRU pour promouvoir l'ADR dans les pays de la Ligue arabe et en Chine. En 2016, le projet EuroMed a aussi facilité la participation de représentants de l'Algérie, d'Israël, de la Jordanie et de la Tunisie à des réunions. En 2017, la Division des transports durables a participé à une rencontre en Fédération de Russie pour présenter les nouveaux amendements à l'ADR, ainsi qu'à des conférences et à des ateliers en Chine et en Mongolie, où une adhésion éventuelle à l'ADR est en cours d'examen.

Groupe d'activités 9.b

Transport des marchandises dangereuses (CEE)

A. Réalisation escomptée (RE 9.b)

83. 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

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

Mesure des résultats

Objectif 2016-2017 : sans objet.

Groupe d'activités 9.c

Transport des marchandises dangereuses (CEE)

A. Réalisation escomptée (RE 9.c)

84. 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

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 2016-2017 : Informations disponibles et mises à jour pour 75 % des Parties contractantes à l'ADR.

Résultat obtenu en 2016-2017 : Informations disponibles pour 75 % des Parties contractantes à l'ADR

C. Évaluation des résultats

85. Avec l'adhésion de la Géorgie le 19 septembre 2016, on compte maintenant 49 Parties contractantes à l'ADR.

86. Sur le site Web de la CEE, la page présentant des informations sur les pays¹⁰ contient les adresses des autorités et des organismes désignés par celles-ci 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 35 pays, ces informations sont détaillées et régulièrement mises à jour. Pour 11 autres pays (Albanie, Andorre, Azerbaïdjan, Bélarus, Chypre, Estonie, Islande, Kazakhstan, Liechtenstein, Maroc, Monténégro), les coordonnées de la principale autorité compétente sont disponibles. Pour deux pays (Géorgie et Tadjikistan) les informations sont absentes.

87. La page consacrée aux certificats de conducteur ADR¹¹ contient des échantillons de certificats ADR de formation de conducteur, délivrés conformément aux prescriptions du 8.2.2.8.5 de l'ADR. Trente-quatre pays ont envoyé leur modèle de certificat. En ce qui concerne les autres pays, on ne sait pas si des certificats y sont délivrés.

88. La page consacrée aux versions linguistiques (ADR, consignes écrites)¹² 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'instrument utile 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 dans une (des) langue(s) que chaque membre peut lire et comprendre. Pour 10 pays (Albanie, Andorre, Azerbaïdjan, Croatie, ex-République yougoslave de Macédoine, Islande, Maroc, Monténégro, Tunisie et Ukraine), la traduction dans la (les) langue(s) officielle(s) du pays n'est pas disponible sur le site Web. D'autres langues majeures non officielles utilisées dans le pays peuvent être disponibles. Pour les autres pays (79 %), au moins une langue officielle est disponible.

¹⁰ http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/country-info_e.html.

¹¹ http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_certificates.html.

¹² http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_linguistic_e.html.

89. La page consacrée aux accords multilatéraux¹³ 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. Les informations disponibles sur cette page sont jugées complètes.

90. La page consacrée aux rapports d'accident¹⁴ contient les rapports sur les cas d'accidents ou d'incidents graves, notifiés par les Parties contractantes conformément au point 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.

D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

91. À sa 103^e 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 spécifié 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 celles-ci 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 s'y rapportant. Le cas échéant, les pays sont invités à confirmer que seule l'autorité compétente principale a compétence pour toutes les prescriptions de l'ADR.

92. 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, le cas échéant, à confirmer qu'aucun certificat n'était délivré dans leur pays. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'envoyer une demande officielle à ces pays à cet égard.

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

A. Réalisation escomptée (RE 10.a)

93. 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 2016 de nouvelles recommandations et en 2017 de nouvelles versions récapitulatives du Règlement type et du Manuel d'épreuves et de critères tenant compte des amendements et des nouvelles recommandations.

B. Indicateurs de succès

1. Amendements à la dix-neuvième édition révisée du Règlement type et à la sixième édition révisée du Manuel d'épreuves et de critères adoptés en 2016 (IS 10.a a))

Mesure des résultats

Référence 2014-2015 : 2 séries d'amendements.

Objectif 2016-2017 : 2 séries d'amendements.

¹³ <http://www.unece.org/trans/danger/multi/multi.html>.

¹⁴ <http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/accidents.html>.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 2 séries d'amendements (ST/SG/AC.10/44/Add.1, ST/SG/AC.10/44/Add.2).

2. Publication de la vingtième édition révisée du Règlement type et de l'amendement 1 à la sixième édition révisée du Manuel avant la fin 2017 (IS 10.a b))

Référence 2014-2015 : 1 Règlement type et 1 amendement au Manuel.

Objectif 2016-2017 : 1 Règlement type et amendement 1 à la sixième édition révisée du Manuel.

Résultat obtenu en 2016-2017 : Règlement type (ST/SG/AC.10/1/Rev.20-numéro de vente E.17.VIII.1) ; amendement 1 à la sixième édition révisée du Manuel (ST/SG/AC.10/11/Rev.6/Amend.1, numéro de vente E.17.VIII.3).

C. Évaluation des résultats

94. Une série d'amendements au Règlement type de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses et une série d'amendements au Manuel d'épreuves et de critères ont été adoptées en décembre 2016 à la fin de l'exercice biennal 2015-2016 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 2017/13, 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.20) et l'amendement 1 à la sixième édition révisée du Manuel d'épreuves et de critères (ST/SG/AC.10/11/Rev.6/Amend.1), publiées par le secrétariat en 2017. Au cours de l'actuel exercice biennal 2017-2018, le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses a commencé à examiner de nouveaux amendements pour adoption par le Comité en décembre 2018.

D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

95. 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)

96. Mise en œuvre 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 2015 relatives au transport des marchandises dangereuses (Règlement type, 18^e éd. révisée) (IS 10.b a))

Mesure des résultats

Référence 2014-2015 : 6.

Objectif 2016-2017 : 6.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 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 2014-2015 : 38.

Objectif 2016-2017 : 38.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 38.

C. Évaluation des résultats

97. 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 2015. 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^{er} janvier 2017, comme suit :

- Organisation maritime internationale (OMI) : Code maritime international des marchandises dangereuses, amendement 38-16 ;
- Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) : Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, édition 2017-2018 ;
- CEE : Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR 2017) ; Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN 2017) ;
- OTIF : Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID 2017) ;
- UE : Directive (UE) 2016/2309 adaptant pour la quatrième fois les annexes de la Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil relative au transport intérieur des marchandises dangereuses pour tenir compte des progrès scientifiques et techniques (application des dispositions de l'ADR, du RID et de l'ADN à la circulation intérieure).

98. Les dispositions de la dix-neuvième 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.

99. En 2015 et en 2016, le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses a continué de mettre à jour ses recommandations et, en décembre 2016, il a adopté deux séries d'amendements au Règlement type et au Manuel d'épreuves et de critères, qui ont été incorporées dans la vingtième 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 2019 des instruments juridiques internationaux et nationaux. Un nouveau cycle de travaux de deux ans a débuté en 2018.

D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

100. 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 90 ci-dessus, appliquent ces recommandations à la circulation intérieure et les actualisent en suivant le rythme de 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 en général moins fréquemment leur propre réglementation nationale, soit 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)

101. 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 internationales et nationales; et publication en 2017 de la septième édition révisée du SGH.

B. Indicateurs de succès

1. Une série d'amendements au SGH adoptée en 2016 (IS 11.a a))

Mesure des résultats

Référence 2014-2015 : 1 série d'amendements.

Objectif 2016-2017 : 1 série d'amendements.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 1 série d'amendements.

2. Publication de la septième édition révisée du SGH avant la fin 2017 (IS 11.a b))

Mesure des résultats

Référence 2014-2015 : 1 SGH.

Objectif 2016-2017 : 1 SGH.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 1 SGH.

C. Évaluation des résultats

102. Un ensemble d'amendements au SGH a été adopté en décembre 2016 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 2015-2016. Comme l'avait demandé le Conseil dans sa résolution 2017/13, ces amendements ont été pris en compte dans la septième édition révisée du SGH publiée par le secrétariat en 2017. Au cours de son actuel exercice biennal 2017-2018, 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 2018.

D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

103. Du fait de l'augmentation progressive du nombre de pays appliquant le SGH (actuellement 56), 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 au moyen 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)

104. Pleine application 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 2014-2015 : 16.

Objectif 2016-2017 : 16.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 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 2014-2015 : 51.

Objectif 2016-2017 : 52.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 56.

C. Évaluation des résultats

105. 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.

106. En 2016-2017, 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 huitième, neuvième et dixième 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-neuvième 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 des substances chimiques. Cela signifie que le nombre de 16 instruments internationaux visé a été dépassé.

107. 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.

108. 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, ainsi que l'Équateur, 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 56 pays au moins).

109. Le Sous-Comité d'experts du SGH a adopté une série d'amendements à la sixième édition révisée du SGH à la fin de son cycle de travaux de deux ans, en décembre 2016. 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 2017/13 du 8 juin 2017.

D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

110. 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.

111. 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 prendre en considération les dispositions de la sixième édition révisée du Système à compter de 2017. 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)).

112. 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), 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 dans un même pays, le rythme de mise en œuvre peut varier en fonction du secteur. Ainsi, il peut arriver 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.

113. 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.

114. 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)

115. Renforcement et mise à jour des prescriptions 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 2014-2015 : 50 %.

Objectif 2016-2017 : 60 %.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 60 % (estimation).

2. Nombre total de Parties contractantes à l'ATP (IS 12.a b))

Mesure des résultats

Référence 2014-2015 : 49.

Objectif 2016-2017 : 51.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 50.

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

Mesure des résultats

Référence 2014-2015 : 21.

Objectif 2016-2017 : 24.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 22.

C. Évaluation des résultats

1. Pourcentage des propositions d'amendement autres que rédactionnelles par rapport au nombre total de propositions d'amendement adoptées par le WP.11

116. À sa soixante-douzième session, en 2016, le WP.11 a adopté une proposition d'amendement à l'ATP, qui figure à l'annexe I du rapport de ladite session, publié sous la cote ECE/TRANS/WP.11/235. Cet amendement peut être considéré comme rédactionnel. Le nombre d'amendements non rédactionnels qui seront adoptés à la soixante-treizième session du WP.11, en 2017, ne sera connu qu'après la session (10-13 octobre 2017), mais on peut déjà supposer que le pourcentage d'amendements non rédactionnels ne dépassera pas l'objectif de 60 % pour 2016-2017. Le WP.11 souhaitera peut-être choisir un nouvel indicateur de succès pour remplacer le « pourcentage des propositions d'amendement autres que rédactionnelles par rapport au nombre total de propositions d'amendement adoptées par le WP.11 ».

2. Nombre total de Parties contractantes à l'ATP

117. Lors de la rédaction du présent document, l'ATP comptait 50 Parties contractantes. L'objectif de deux nouvelles adhésions n'a donc pas été atteint au cours de l'exercice biennal 2016-2017. Saint-Marin est le dernier pays à avoir adhéré à l'Accord, en mai 2016. Les possibilités d'enregistrer de nouvelles adhésions restent réelles. Parmi les 56 États membres de la Commission économique pour l'Europe, l'Arménie, le Canada, Chypre, l'Islande, Israël, le Liechtenstein, Malte, la Suisse et le Turkménistan ne sont pas encore Parties contractantes à l'ATP. Des efforts sont également déployés pour attirer d'autres pays du pourtour méditerranéen tels que l'Algérie, l'Égypte, Israël, la Jordanie et le Liban. 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 2018-2019.

3. Nombre de pays ayant répondu au questionnaire sur la mise en œuvre de l'ATP

118. En 2016, 22 pays ont répondu au questionnaire sur la mise en œuvre de l'ATP. En 2017, 23 pays y ont répondu. L'objectif de 24 pays qui avait été fixé comme indicateur de succès n'a donc pas été atteint. Il est recommandé de conserver cet indicateur de succès pour la période 2018-2019.

D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

119. 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

requis en raison de leurs structures administratives. Il est recommandé de conserver cet indicateur de succès pour la période 2018-2019.

Groupe d'activités 13

Statistiques des transports

A. Réalisation escomptée (RE 13)

120. 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 2014-2015 : Base de données statistiques complète en ligne.

Objectif 2016-2017 : Mise à jour de la base de données statistiques en ligne.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 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 2014-2015 : 95 839 téléchargements.

Objectif 2016-2017 : 90 000 téléchargements.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 83 520 téléchargements¹⁵.

C. Évaluation des résultats

121. Le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) a tenu deux sessions ordinaires. En 2017, la première matinée de sa dernière réunion a été consacrée à un atelier sur les statistiques ferroviaires.

122. La prochaine édition du Glossaire des statistiques des transports a fait l'objet d'un examen et des améliorations possibles ont été recensées. Les questionnaires pilotes sur les indicateurs de la sécurité aux passages à niveau et sur les statistiques des accidents ferroviaires ont été adoptés et diffusés. 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. 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). Un atelier sur le renforcement des capacités destiné aux pays visés par le Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale (SPECA) s'est tenu en septembre 2016 à Achgabat (Turkménistan). Enfin, l'harmonisation des méthodes en statistiques des transports s'est poursuivie dans le cadre de réunions du Groupe de travail intersecrétariats auxquelles ont pris part Eurostat, le Forum international des transports et le secrétariat.

¹⁵ Ces chiffres se rapportent à 2016 et au début de 2017 (jusqu'à début mars uniquement).

D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

123. Le Secrétariat devrait continuer d'améliorer sa coopération avec les États membres des pays d'Europe orientale et centrale, du Caucase et d'Asie centrale, s'agissant en particulier de l'atelier sur le renforcement des capacités organisé à Achgabat. Cet atelier a contribué à établir des contacts directs avec les fournisseurs de données, mais davantage d'efforts sont néanmoins nécessaires. Davantage d'activités de renforcement des capacités devraient être organisées afin d'améliorer le taux de réponse de certains pays. Les résultats de la campagne 2015 de recensement de la circulation sur les routes E et du trafic sur les lignes ferroviaires E devraient être diffusés en utilisant dans la mesure du possible une application du système d'information géographique (SIG). Il faudrait envisager de poursuivre la simplification du questionnaire commun en tenant compte des besoins des utilisateurs de données et de réduire au minimum la charge de travail des pays en matière d'établissement de rapports. Le Groupe de travail devrait être mis en avant en tant que cadre ouvert permettant de mener des débats approfondis sur les travaux méthodologiques relatifs aux statistiques des transports.

Groupe d'activités 14.a Transport routier¹⁶

A. Réalisation escomptée (RE 14.a)

124. 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 2014-2015 : 4 domaines.

Objectif 2016-2017 : 3.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 3.

125. Domaines problématiques recensés :

a) La question de l'instrument juridique prédominant compte tenu de la législation parallèle/concomitante au sein de l'UE ;

b) La question de la législation applicable sur les parcours combinés traversant les territoires de Parties non contractantes et de Parties contractantes membres ou non de l'UE, compte tenu des réserves formulées par les États membres de l'UE lors de la ratification de l'Accord, sachant que l'UE n'est pas Partie contractante à l'AETR ;

c) La question de l'article 22 *bis* et du centre décisionnel pour les amendements concernant les paramètres techniques figurant à l'appendice 1 B).

126. Propositions visant à résoudre ces problèmes et progrès réalisés en 2016-2017 :

a) La question de l'instrument juridique prédominant est toujours à l'examen et les progrès enregistrés jusqu'à présent sont modérés. Le secrétariat a mis à la disposition des Parties contractantes à l'AETR une plateforme leur permettant d'entrer en contact régulièrement, ainsi que les conseils juridiques et autres qui sont nécessaires pour faciliter les débats ;

¹⁶ Section établie sur la base des modifications apportées au document ECE/TRANS/SC.1/2017/3, telles qu'approuvées par le SC.1 à sa session tenue les 17 et 18 octobre 2017.

b) La question de la législation applicable sur les parcours combinés a fait l'objet de discussions et le Groupe d'experts a décidé de mettre un terme à ce débat sans être parvenu à un accord en raison du nombre insuffisant de réponses à un questionnaire de l'Union internationale des transports routiers ;

c) La question de la modification de l'article 22 *bis* a été amplement débattue lors des réunions du Groupe d'experts AETR. Au moment de la rédaction du présent document, le Groupe n'avait pas encore été en mesure de se mettre d'accord sur la formulation d'un texte révisé de l'article 22 *bis*.

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

Mesure des résultats

Référence 2014-2015 : 6.

Objectif 2016-2017 : 3.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 5 (de la onzième à la quinzième session du Groupe d'experts AETR).

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

Mesure des résultats

Référence 2014-2015 : 73 (sans la dixième session).

Objectif 2016-2017 : 65.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 111.

C. Évaluation des résultats

126. Au cours de la période 2016-2017, le mandat du Groupe d'experts AETR a été prolongé jusqu'au 30 juin 2019 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).

127. Une proposition d'amendement a été faite (et acceptée) afin de permettre à quatre États non membres de la CEE – Algérie, Jordanie, Maroc et Tunisie – d'adhérer à l'Accord AETR.

128. La Division des transports durables de la CEE a signé la prorogation (jusqu'à la fin 2018) du Mémorandum 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.

129. La Division a élaboré et publié 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

130. Les principaux domaines posant problème ont été recensés. Il s'agit tout d'abord de la question de l'instrument juridique prédominant compte tenu de la législation parallèle/concomitante au sein de l'UE ; deuxièmement, de la question de la législation applicable sur les parcours combinés traversant les territoires de Parties non contractantes et de Parties contractantes membres ou non de l'UE, compte tenu des réserves formulées par les États membres de l'UE lors de la ratification de l'Accord, sachant que l'UE n'est pas Partie contractante à l'AETR ; et troisièmement, de la question de l'article 22 *bis* et du centre décisionnel pour les amendements concernant les paramètres techniques figurant à l'appendice 1 B).

131. Certains progrès ont été accomplis dans ces domaines en 2016-2017. La question de l'instrument juridique prédominant est toujours à l'examen et les progrès enregistrés jusqu'à présent sont modérés. Le secrétariat a mis à la disposition des Parties contractantes à l'AETR une plateforme leur permettant d'entrer en contact régulièrement, ainsi que les conseils juridiques et autres qui sont nécessaires pour faciliter les débats. La question de la législation applicable sur les parcours combinés a fait l'objet de discussions et le Groupe d'experts a décidé de mettre un terme à ce débat sans être parvenu à un accord en raison du nombre insuffisant de réponses à un questionnaire à ce sujet. La question de la modification de l'article 22 *bis* a été amplement débattue lors des réunions du Groupe d'experts AETR. Au moment de la rédaction du présent document, le Groupe n'avait pas encore été en mesure de se mettre d'accord sur la formulation d'un texte révisé de l'article 22 *bis*.

132. En outre, 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, une modification de l'accord AETR dans un sens qui garantisse l'égalité des droits et obligations de toutes les Parties passera nécessairement par des décisions politiques de nature à offrir sur une solution satisfaisante pour tous. 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)

133. Renforcement des capacités des pays de la CEE qui participent au projet TEM.

B. Indicateurs de succès

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

Mesure des résultats

Référence 2015 : 12 pays.

Objectif 2016-2017 : 12 pays.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 11 pays.

C. Évaluation des résultats

134. 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 trois 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).

135. Au cours de cet exercice biennal, le nombre de gouvernements participant au projet TEM s'est stabilisé à hauteur de 11 ; la contribution financière a été appréciable. L'augmentation du nombre de gouvernements participant au projet TEM est l'un des principaux objectifs déclarés du programme de travail du projet TEM pour 2018-2019. En 2017, conformément à la décision du Comité directeur du projet TEM, un spécialiste de la gestion de projet TEM (directeur du projet et coordonnateur de la stratégie TEM) a été recruté. L'engagement d'un directeur de projet contribuera à la stabilité du processus et permettra d'axer davantage les travaux sur les résultats au cours du prochain exercice biennal.

136. Le Plan stratégique du TEM pour la période 2017-2021 a été approuvé par le Comité directeur du projet en février 2017. Ce Plan stratégique définit cinq domaines d'intérêt

stratégiques choisis parmi l'ensemble des éléments de la chaîne logistique des gestionnaires et des exploitants d'infrastructures routières. La mise en œuvre des activités définies dans chaque domaine stratégique fera l'objet de rapports d'experts. Sur la base de la nouvelle Stratégie approuvée, l'accord relatif au fonds d'affectation spéciale a été mis à jour et le plan de travail pour la période 2017-2021 a été établi.

137. En outre, le rapport sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières sur le réseau TEM a été adopté en 2016. Ce rapport est une contribution utile aux efforts des gouvernements participant au projet TEM visant à améliorer la sécurité routière sur les autoroutes.

138. Le directeur du projet TEM préside les travaux du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport avec l'appui important que lui apportent les représentants des gouvernements participant au projet TEM.

D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

139. 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. Le projet TEM a été restructuré au cours du dernier exercice biennal, l'accent étant mis principalement sur les réalisations concrètes et sur l'obtention de résultats répondant aux besoins et aux exigences des gouvernements participants. En outre, l'adoption de projets ambitieux pour les années à venir devrait se traduire par des résultats plus concrets et attirer de nouveaux gouvernements participants.

Groupe d'activités 15 Sécurité de la circulation routière¹⁷

A. Réalisation escomptée (RE 15)

140. 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 2014-2015 : 3.

Objectif 2016-2017 : 2.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 6 (voir ci-dessous).

- Convention de 1968 sur la circulation routière : 2 (Arabie saoudite, 12 mai 2016, Iraq, 1^{er} février 2017)
- Convention de 1968 sur la signalisation routière : 2 (République de Moldova, 8 octobre 2015 ; Chypre, 16 août 2016)
- Accord européen de 1971 complétant la Convention sur la signalisation routière : 2 (République de Moldova, 27 octobre 2015, Chypre, 16 août 2016)

¹⁷ Section établie sur la base des modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.1/2017/5, telles qu'approuvées par le SC.1 à sa session tenue du 19 au 22 septembre 2017.

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

Mesure des résultats

Référence 2014-2015 : 7.

Objectif 2016-2017 : 2.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 3 (voir ci-dessous).

- Atelier sur la sécurité routière pour l'Afrique anglophone, organisé en partenariat avec la Commission économique pour l'Afrique (CEA) et avec l'appui de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière. Atelier tenu à Nairobi (Kenya) du 13 au 15 décembre 2016.
- Atelier sur la conduite des véhicules automatisés, organisé à l'université Stanford le 20 octobre 2016 avec l'Administration nationale de la sécurité routière des États-Unis (NHTSA) et le Centre de recherches sur l'automobile de Stanford (Centre for Automotive Research of Stanford).
- Atelier sur la conduite des véhicules automatisés, organisé à Genève les 28 et 29 juin 2017 avec la NHTSA et l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR).

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

Mesure des résultats

Référence 2014-2015 : 300.

Objectif 2016-2017 : 60.

Résultat obtenu en 2016-2017 : 270.

4. Réactions des participants aux séminaires, ateliers, conférences ou autres manifestations (IS 15 d))

Mesure des résultats

Objectif 2016-2017 : Réactions positives (d'après la majorité des réponses fournies) de la part des participants aux séminaires, ateliers, conférences et autres manifestations, au sujet de l'organisation, des possibilités de contact et de la qualité des renseignements techniques communiqués et des exposés présentés.

Résultat obtenu en 2016-2017 : Des appréciations positives ont été reçues officiellement (par le biais de l'enquête) et à titre informel au sujet des deux activités décrites ci-dessus. En outre, le film intitulé « Sauver des vies aux passages à niveau » a été visionné près de 81 500 fois depuis son lancement, en juin 2014.

C. Évaluation des résultats

141. Conformément à son programme de travail, le Groupe de la sécurité routière a continué de promouvoir l'adhésion aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière et une mise en œuvre plus efficace de ces instruments. Six nouvelles adhésions ont été enregistrées au cours de la période 2016-2017 : Convention de 1968 sur la circulation routière : Arabie saoudite et Iraq ; Convention de 1968 sur la signalisation routière : République de Moldova et Chypre ; Accord européen de 1971 complétant la Convention sur la signalisation routière : République de Moldova et Chypre.

142. 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 des manifestations importantes :

- Atelier sur la sécurité routière pour l'Afrique anglophone, organisé en partenariat avec la Commission économique pour l'Afrique (CEA) et avec l'appui de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière. Atelier tenu à Nairobi (Kenya) du 13 au 15 décembre 2016 ;
- Atelier sur la conduite des véhicules automatisés, organisé à l'université Stanford le 20 octobre 2016 avec la NHTSA et le Centre de recherches sur l'automobile de Stanford (Centre for Automotive Research of Stanford) ;
- Atelier sur la conduite des véhicules automatisés, organisé à Genève les 28 et 29 juin 2017 avec la NHTSA et l'IFSTTAR.

D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

143. 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 politique 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 ;
- Il n'a pas encore été possible de parvenir à un accord sur un mécanisme de suivi de la mise en œuvre permettant de mesurer efficacement le degré d'efficacité de l'application de ces instruments à l'échelle nationale (et cet objectif a suscité relativement peu d'intérêt).