



---

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

Genève, 23-26 février 2021

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

**Questions de gouvernance et autres questions découlant  
de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe,  
du Conseil économique et social et d'autres organes  
et conférences des Nations Unies****Conséquences de la COVID-19 et de la crise de liquidités  
sur les travaux du sous-programme Transports****Note du secrétariat\*****I. Contexte**

1. La déclaration du 16 mars 2020, par laquelle les autorités suisses ont fait état d'une « situation extraordinaire » au niveau national en raison du nombre croissant de cas de coronavirus dans le pays, a eu des conséquences sur toutes les manifestations publiques et privées, toutes les réunions internationales et tous les autres services fournis par le secrétariat de l'ONU, notamment par la Commission économique pour l'Europe (CEE). Si le Gouvernement du pays hôte a, le 27 mai, décidé d'alléger de façon généralisée, à compter du 6 juin, les mesures qu'il avait prises, le retard considérable accusé dans la tenue des réunions et la restriction des déplacements imposée partout dans le monde se sont répercutées sur la capacité du secrétariat de réaliser l'ensemble des travaux du sous-programme Transports.

2. Par ailleurs, dans une note en date du 19 août 2020, la Secrétaire exécutive de la CEE a informé le secrétariat que, face à la situation sans précédent créée par la pandémie de COVID-19, la crise de liquidités et la mise en œuvre du Plan stratégique patrimonial, la CEE devrait sérieusement limiter les activités liées aux réunions jusqu'à la fin de 2020. La Division de la gestion des conférences de l'ONUG a répertorié les principaux aspects de cette limitation :

- Les sessions annulées ou reportées ne peuvent pas être complètement remplacées par des réunions en ligne ou hybrides ;
- Les manifestations en ligne ou hybrides ont un coût plus élevé étant donné que les capacités sont limitées et qu'il est complexe de mettre en place de nouvelles solutions pour la tenue des réunions ;

---

\* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur.



- Du fait de la crise de liquidités, il pourrait à l'avenir être nécessaire que les clients contribuent à l'utilisation de la plateforme [hybride] ;
  - La durée des réunions en ligne ou hybrides avec interprétation a été réduite à deux heures ;
  - À partir de septembre, les services proposés devraient être réduits, ce qui serait susceptible d'influer sur la disponibilité des salles de réunion et des services y relatifs au Palais des Nations ;
  - L'ONUG pourrait tout au plus accueillir une manifestation physique organisée par la CEE et financée par le budget ordinaire, avec interprétation, par jour (une séance de trois heures le matin et une autre l'après-midi). En temps normal, trois manifestations financées par le budget ordinaire, avec interprétation, peuvent bénéficier des services d'appui (trois réunions de trois heures le matin et trois autres l'après-midi).
3. La présente note résume : a) les mesures d'ajustement visant à permettre la continuité du service, que le secrétariat a mises en place afin d'assurer la poursuite des activités correspondant aux principaux mandats qui lui sont confiés, en dépit de la situation liée à la pandémie ; b) les conséquences de la COVID-19 et de la crise de liquidités sur les travaux du sous-programme Transports.
4. Le Comité est **invité à prendre note** des informations communiquées.

## II. Mesures d'ajustement

### A. Procédures spéciales mises en place pendant la pandémie de COVID-19

5. Pour pallier la quasi-interruption de toutes les réunions intergouvernementales des Nations Unies à Genève en raison de la pandémie de COVID-19 et pour assurer la continuité du service, le Comité exécutif de la CEE a, le 6 avril 2020, adopté des « Procédures spéciales pendant la période de la COVID-19 ». Au paragraphe 6 de cette décision, le Comité exécutif encourage les organes subsidiaires de la CEE à rechercher des formules novatrices pour la conduite des affaires à distance, notamment, à titre exceptionnel et pour des questions d'importance cruciale, la prise de décisions au moyen de consultations écrites et d'une procédure d'approbation tacite en dehors des sessions régulières de ces organes.

6. À cet égard, le Bureau du Comité des transports intérieurs (CTI), avec l'appui du secrétariat, a soumis à l'approbation du Comité exécutif des modalités d'organisation particulières pour les organes subsidiaires, conformément aux dispositions approuvées par le Comité exécutif (voir annexe I). Ces mesures prévoyaient, pour les organes subsidiaires du CTI, l'organisation de discussions informelles, pendant la période d'application des procédures spéciales, pour leur permettre d'examiner des questions d'importance cruciale pour la poursuite de leurs activités dans les circonstances exceptionnelles liées à la pandémie de COVID-19. Elles ont été approuvées par le Comité exécutif le 20 mai 2020 (décision n° 5) puis officiellement adoptées à sa réunion du 5 octobre 2020.

7. Lorsqu'il s'est réuni le 5 octobre 2020, le Comité exécutif a également adopté les Procédures de prise de décisions lors de réunions *formelles* avec participation à distance, avec effet immédiat et applicables au moins jusqu'en décembre 2020 (ECE/EX/2020/L.12). Ces procédures concernent les comités sectoriels, les organes relevant directement du Comité exécutif et les groupes de travail.

### B. Annulations, reports, réunions informelles à distance (en ligne) et manifestations combinant des volets informel et formel

8. La situation extraordinaire décrite ci-dessus a entraîné le report ou l'annulation de plusieurs des réunions de comités sectoriels de la CEE et de leurs organes subsidiaires qui étaient prévues.

9. Face à cette situation, et dans le plein respect de la décision du Comité exécutif relative aux procédures spéciales applicables aux organes subsidiaires du CTI, d'autres réunions se sont tenues en ligne, conformément aux procédures spéciales, afin d'assurer la continuité des activités.

10. En raison du fort durcissement des restrictions annoncé en août 2020, plusieurs réunions ont été raccourcies à compter de septembre 2020, le temps alloué aux formules hybrides étant limité. De plus, certaines réunions prévues se sont tenues à titre de manifestations combinant des volets informel et formel, à la suite de négociations internes organisées entre les divisions de la CEE, de façon à répondre aux besoins d'autant de sous-programmes que possible dans le cadre du quota de service restreint de l'ONUG (une manifestation de la CEE par jour). Pour plus de précisions sur la chronologie des événements, voir l'annexe II.

### **C. Activités supplémentaires ou nouvelles liées à la COVID-19**

11. Du fait des mesures d'atténuation des effets de la pandémie de COVID-19, le secrétariat a lancé ou soutenu plusieurs activités qui n'étaient au départ pas prévues dans le programme de travail du sous-programme afin de continuer à fournir un appui réglementaire et stratégique aux États membres et aux Parties contractantes. Pour un compte rendu plus détaillé de ces activités, voir le document ECE/TRANS/2021/4.

## **III. Conséquences sur les travaux du sous-programme Transports**

12. Ce chapitre rend compte des conséquences estimées de la pandémie de COVID-19, conjuguée à la crise de liquidités, sur le sous-programme Transports.

13. Globalement, environ 35 à 40 % des produits répertoriés dans le programme de travail du sous-programme Transports ne seront pas livrés<sup>1</sup>. La présente note traite essentiellement des conséquences sur :

- a) Les réunions des organes subsidiaires du CTI, qui constituent le fondement des travaux réglementaires que le Comité effectue conformément à son rôle de plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs ;
- b) La documentation, essentielle à la mise à jour des instruments juridiques.

### **A. Conséquences sur les réunions**

#### **1. Conséquences sur les réunions des organes permanents (groupes de travail)**

14. Au moment de la rédaction de la présente note, les effets conjugués de la COVID-19 et de la crise de liquidités sur les réunions prévues de plusieurs groupes de travail du CTI ne s'étaient pas encore totalement révélés, mais il était déjà possible d'affirmer qu'ils seraient importants.

15. Si l'on tient compte des réunions combinant des volets formel (réunions en présentiel et hybrides avec interprétation) et informel (sans interprétation) organisées conformément aux procédures spéciales, entre 35 et 100 % des réunions prévues ont eu lieu, selon les groupes de travail (voir tableau 1).

<sup>1</sup> Informations correctes au moment de la préparation du tableau ; sous réserve de changements liés à l'évolution de la situation.

**Encadré****Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG)**

Le GRSG est un groupe de travail qui relève du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et organise généralement deux sessions par an (en avril et en octobre), ce qui représente 17 demi-journées de service complet avec interprétation. En 2020, en raison de la pandémie de COVID-19 et de la crise financière, la session d'avril a dû être reportée au mois de juillet, et les deux sessions se sont tenues en ligne et sans interprétation. Étant donné que les délégations participant au GRSG étaient réparties sur tous les continents, les Parties contractantes ont demandé que les réunions aient lieu en début d'après-midi (heure d'Europe centrale), ce qui a restreint à huit le nombre de demi-journées.

Le Comité exécutif a considéré ces séances en ligne sans interprétation comme des réunions informelles, et estimé que la prise de toutes décisions sur des questions de fond devrait être conforme aux procédures spéciales énoncées dans le document EXCOM Inf. n° 2020/18. Conformément à ces procédures, le Président du GRSG devait formuler une proposition relative aux modalités d'organisation de la session à venir, qui devait être approuvée par les pays participants selon une procédure d'approbation tacite de soixante-douze heures avant la session. Celle-ci s'est tenue conformément aux modalités d'organisation ainsi approuvées. Après cette session, une liste des principales décisions devait être diffusée à toutes les Parties contractantes représentées pour adoption selon une procédure d'approbation tacite d'une durée de dix jours. Conformément aux dispositions adoptées par le Comité exécutif, tous les documents utilisés aux fins des procédures d'approbation tacite doivent être mis à disposition dans les trois langues officielles de la CEE. La traduction de ces documents, qui n'était pas prévue dans le budget 2020, a dû être assurée par le personnel de la Section. Enfin, ces réunions n'ont pas été prises en compte dans les statistiques relatives aux réunions qui ont été soumises au Comité exécutif.

16. Au total, le sous-programme dans son ensemble devrait avoir tenu environ 62 % des réunions prévues (voir tableau 1, colonne f)).

17. Le multilinguisme et la capacité de tenir des réunions avec services d'interprétation complets sont cependant essentiels à la bonne exécution du mandat du Comité et de ses organes subsidiaires. S'agissant de cet aspect qualitatif, certains groupes de travail, en particulier ceux dont les réunions programmées coïncidaient avec le début de la mise en œuvre des mesures prises contre la COVID-19, ont été totalement privés d'interprétation (voir tableau 1, colonne e)). Les difficultés rencontrées par les organes subsidiaires du Comité sont examinées plus en détail, à titre indicatif, dans l'encadré.

18. Globalement, seules 34 % environ des réunions prévues ou inscrites au budget au titre du sous-programme devraient se tenir en 2020 avec interprétation dans toutes les langues de travail, qu'il s'agisse de réunions en présentiel ou de réunions hybrides.

Tableau 1

**Conséquences de la COVID-19 et de la crise de liquidités sur les réunions des groupes de travail**

	<i>Réunions tenues en 2020</i> (estimation)				<i>Pourcentage de réunions tenues sans interprétation</i> (e) = b / a (%)	<i>Pourcentage de réunions tenues avec ou sans interprétation</i> (f) = d / a (%)
	<i>Réunions programmées en 2020</i> (a)	<i>Réunions tenues avec interprétation</i> (b)*	<i>Réunions tenues sans interprétation</i> (c)*	<i>Nombre total de réunions tenues en 2020</i> (d) = b + c		
<b>A2. Services fonctionnels pour les réunions (ég. nombre de réunions de trois heures)</b>	<b>369</b>	<b>124</b>	<b>106</b>	<b>230</b>	<b>34 %</b>	<b>62 %</b>
<b>CTI</b>	<b>327</b>	<b>116</b>	<b>95</b>	<b>211</b>	<b>35 %</b>	<b>65 %</b>
Comité des transports intérieurs et Bureau	16	8	7	15	50 %	94 %

	Réunions tenues en 2020 (estimation)				Pourcentage de réunions tenues sans interprétation (e) = b / a (%)	Pourcentage de réunions tenues avec ou sans interprétation (f) = d / a (%)
	Réunions programmées en 2020 (a)	Réunions tenues avec interprétation (b)*	Réunions tenues sans interprétation (c)*	Nombre total de réunions tenues en 2020 (d) = b + c		
Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules	111	34	40	74	31 %	67 %
Groupe de travail du transport des denrées périssables	8	3	5	8	38 %	100 %
Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses	58	19	13	32	33 %	55 %
Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports	32	5	7	12	16 %	38 %
Groupe de travail des statistiques des transports	6	0	4	4	0 %	67 %
Groupe de travail des transports routiers	6	6	0	6	100 %	100 %
Forum mondial de la sécurité routière	14	14	0	14	100 %	100 %
Groupe de travail des transports par chemin de fer	6	4	2	6	67 %	100 %
Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique	6	2	4	6	33 %	100 %
Groupe de travail des transports par voie navigable	18	8	9	17	44 %	94 %
Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports	46	13	4	17	28 %	37 %
<b>Conseil économique et social</b>	<b>40</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>17</b>	<b>20 %</b>	<b>43 %</b>
Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du SGH du Conseil économique et social	1	1	0	1	100 %	100 %
Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social	29	5	7	12	17 %	41 %
Sous-Comité d'experts du SGH du Conseil économique et social	10	2	2	4	20 %	40 %
<b>PPE-TSE</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0 %</b>	<b>100 %</b>
Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement	2	0	2	2	0 %	100 %

\* Meilleures estimations annuelles au 22 décembre 2020.

## 2. Conséquences sur les réunions des équipes de spécialistes (groupes d'experts)

19. Les conséquences de la COVID-19 sur les travaux des groupes d'experts sont traitées séparément dans le présent document car ces organes ont un mandat limité dans le temps. Le tableau 2 résume les conséquences connues sur les réunions des groupes d'experts programmées en 2020. On voit dans le tableau 2 que moins de 30 % des réunions prévues dans les plans de travail des groupes d'experts ont eu lieu.

Tableau 2

### Conséquences de la COVID-19 et de la crise de liquidités sur les réunions des groupes d'experts

<i>Réunions des groupes d'experts</i>	<i>Réunions prévues en 2020 (a)</i>	<i>Réunions tenues en 2020 (b)</i>	<i>Différence (c) = b - a</i>	<i>Pourcentage de réunions tenues</i>
Groupe d'experts chargé d'évaluer les effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et l'adaptation à ces changements (WP.5/GE.3)	8	4	-4	50 %
Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire (SC.2/GEURL) (expiration du mandat en 2020)	12	3	-9	25 %
Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (WP.5/GE.4)	4	0	-4	0 %
Groupe d'experts de la signalisation routière (expiration du mandat en 2020)	2	0	-2	0 %
Groupe d'experts de l'AETR	3	2	-1	67 %
Groupe d'experts de l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire	12	3	-9	25 %
<b>Total</b>	<b>41</b>	<b>12</b>	<b>-29</b>	<b>29 %</b>

## B. Conséquences sur la documentation

20. Au moment de la rédaction de la présente note, on s'attendait à ce que les effets conjugués de la COVID-19 et de la crise de liquidités sur la production des documents soient déterminants pour les organes intergouvernementaux dont la mission consiste à concevoir des instruments juridiques contraignants et à mettre à jour les instruments existants en vue de rendre les systèmes de transport intérieurs du monde entier plus sûrs, plus efficaces et plus respectueux de l'environnement.

21. En particulier, en raison des fortes restrictions applicables à l'organisation des réunions prévues au titre du programme de travail du Comité, seules 62 % environ des réunions prévues en 2020 ont eu lieu et des services d'interprétation ont été assurés pour 34 % des réunions prévues. En outre, le fait qu'un poste P-4 soit resté vacant en raison des problèmes de liquidités a rendu encore plus difficile la production des documents relatifs à l'un des volets du sous-programme ayant le plus de conséquences sur le plan réglementaire, à savoir les Règlements concernant les véhicules.

22. Les effets conjugués de ces deux facteurs ont **ralenti l'activité normative** du Comité des transports intérieurs, de ses organes subsidiaires et du sous-programme Transports dans son ensemble, qui **devraient ne publier que 62 % environ des documents prévus** en vue de la mise à jour des instruments juridiques, et qui ont souvent dû reporter la prise de décisions à 2021 (voir tableau 3).

Tableau 3  
**Conséquences de la COVID-19 et de la crise de liquidités sur les documents  
du sous-programme Transports**

	<i>Documents prévus en 2020 (a)</i>	<i>Documents publiés en 2020 (estimation) (b)</i>	<i>Distribution des documents prévus (c) = b/a (%)</i>
<b>A1. Documentation destinée aux organes délibérants (nombre de documents)</b>	<b>1 660</b>	<b>1 015</b>	<b>61 %</b>
<b>CTI</b>	<b>1 331</b>	<b>882</b>	<b>66 %</b>
Comité des transports intérieurs et Bureau	31	31	<b>100 %</b>
Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules	840	501	<b>60 %</b>
Groupe de travail du transport des denrées périssables	33	28	<b>85 %</b>
Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses	214	146	<b>68 %</b>
Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports	32	20	<b>63 %</b>
Groupe de travail des statistiques des transports	14	14	<b>100 %</b>
Groupe de travail des transports routiers	10	11	<b>110 %</b>
Forum mondial de la sécurité routière	16	16	<b>100 %</b>
Groupe de travail des transports par chemin de fer	12	9	<b>75 %</b>
Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique	11	12	<b>109 %</b>
Groupe de travail des transports par voie navigable	47	60	<b>128 %</b>
Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports	71	34	<b>48 %</b>
<b>Conseil économique et social</b>	<b>324</b>	<b>128</b>	<b>40 %</b>
Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du SGH du Conseil économique et social	5	2	<b>40 %</b>
Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social	257	98	<b>38 %</b>
Sous-Comité d'experts du SGH du Conseil économique et social	62	28	<b>45 %</b>
<b>PPE-TSE</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>100 %</b>
Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement	5	5	<b>100 %</b>

\* Meilleures estimations annuelles, au 22 décembre 2020.

## **Annexe I**

### **Procédures spéciales mises en place pendant la pandémie de COVID-19**

#### **Dispositions permettant aux organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs de la CEE de mener leurs activités à distance pendant la pandémie de COVID-19**

**(Document informel n° 2020/18 du Comité exécutif, adopté le 20 mai 2020)**

Comme suite aux procédures spéciales pendant la période de la COVID-19, qu'il avait adoptées le 6 avril 2020, le Comité exécutif :

1. Note que le Bureau du Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE a décidé d'approuver l'organisation, lorsque les présidents des organes subsidiaires du CTI l'estiment nécessaire, de discussions informelles de ces organes pendant la période d'application des procédures spéciales, pour permettre l'examen de points d'une importance cruciale pour la continuité des travaux dans les circonstances exceptionnelles dues à la pandémie de COVID-19 ;
2. Autorise les présidents des organes subsidiaires concernés à diffuser à leurs membres des recommandations sur les décisions concernant des questions essentielles à leurs activités et résultant des discussions informelles, par l'intermédiaire des Missions permanentes à Genève, dans le cadre d'une procédure d'approbation tacite d'au moins soixante-douze heures et conformément à l'article 44 du Mandat et Règlement intérieur de la CEE, figurant dans le document E/ECE/778/Rev.5 ;
3. Note que si le silence n'est pas rompu ces recommandations seront considérées comme adoptées, puis soumises au CTI pour examen à de sa quatre-vingt-troisième session, selon qu'il sera utile.

## Annexe II

### **Les différentes phases de l'ajustement du programme de travail du sous-programme Transports pour 2020 en raison de circonstances constituant un cas de force majeure**

#### **Phase I (mars à juin 2020)**

1. La déclaration du 16 mars 2020 par laquelle les autorités suisses ont fait état d'une « situation extraordinaire » au niveau national en raison du nombre croissant de cas de coronavirus dans le pays a interdit toutes les manifestations publiques et privées, toutes les réunions internationales et tous les autres services fournis par le secrétariat des Nations Unies, notamment par la CEE. Si le Gouvernement du pays hôte a, le 27 mai, décidé d'alléger de façon généralisée, à compter du 6 juin, les mesures qu'il avait prises, le retard considérable accusé dans la tenue des réunions et la restriction des déplacements imposée partout dans le monde ont amené les services de conférence de l'ONUG à interdire à la CEE d'organiser des réunions pendant cette période.

#### **Phase II (juillet à août 2020)**

2. Malgré la levée de la « situation extraordinaire » en Suisse à compter du 6 juin, le retard considérable accusé dans la tenue des réunions et la restriction des déplacements imposée partout dans le monde se sont répercutés sur la capacité des services de l'ONUG chargés de la gestion des conférences et, par extension, du secrétariat de la CEE, d'exécuter l'ensemble des travaux du sous-programme Transports. Suite à l'adoption, par le Comité exécutif, de décisions relatives à la procédure d'approbation tacite des organes du CTI, certaines réunions ont été organisées selon les modalités d'organisation prescrites, ou en tant que réunions hybrides limitées, ce qui a eu des conséquences négatives importantes, à savoir : le raccourcissement des réunions et des ordres du jour ; la limitation des décisions aux seules questions essentielles ; la limitation de la portée planétaire de réunions importantes, même tenues en ligne, du fait des effets conjugués de la restriction des déplacements et, pour les réunions en ligne ou les réunions hybrides, des différences de fuseaux horaires ; de sérieux retards dans la mise à jour des instruments juridiques ; un appauvrissement considérable des débats entre États membres en raison des restrictions applicables aux réunions ; une baisse spectaculaire du nombre de documents produits et soumis par les États membres, qui s'explique par la réduction importante du nombre de réunions et des services d'appui aux réunions.

#### **Phase III (août à décembre 2020)**

3. En raison des mesures d'atténuation des effets de la COVID-19, de la crise de liquidités et des contraintes imposées par le Plan stratégique patrimonial, la Division de la gestion des conférences de l'Office des Nations Unies à Genève n'a pu offrir à la CEE que des services de réunions considérablement réduits (une réunion par jour et deux heures par séance pour une réunion hybride au lieu de trois réunions par jour et de trois heures par séance), ce qui a entraîné l'annulation, le report et le raccourcissement d'autres réunions ainsi que le déclassement de certaines en réunions informelles. Sur le plan de la programmation, suite à la reconduction, par le Comité exécutif, des mesures relatives à la procédure d'approbation tacite concernant les comités sectoriels de la CEE, notamment les organes du CTI, certaines réunions ont continué d'être organisées selon ces dispositions, ou en tant que réunions hybrides limitées, ce qui a eu des conséquences négatives importantes, à savoir : le raccourcissement des réunions et des ordres du jour ; la limitation des décisions aux seules questions essentielles pour le fonctionnement de ces organes (budget, etc.) ; la limitation de la portée planétaire de réunions importantes, même tenues en ligne, du fait des effets

conjugués de la restriction des déplacements et, pour les réunions en ligne ou les réunions hybrides, des différences de fuseaux horaires ; de sérieux retards dans la mise à jour des instruments juridiques ; un appauvrissement considérable des débats entre États membres en raison des restrictions applicables aux réunions ; une baisse spectaculaire du nombre de documents produits et soumis par les États membres, qui s'explique par la diminution importante du nombre de réunions et des services d'appui aux réunions. La procédure d'approbation tacite en tant que telle n'est pas prévue pour les documents de session, et le secrétariat doit traduire la liste des décisions en trois langues en interne ou de manière informelle, ce qui lui demande d'autant plus d'efforts qu'il ne s'agit pas de son domaine de compétence professionnelle.

---