



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/2008/2
7 décembre 2007

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Soixante-dixième session
Genève, 19-21 février 2008
Point 5 de l'ordre du jour provisoire

**QUESTIONS DÉCOULANT DES TRAVAUX DE LA COMMISSION
ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE, DU CONSEIL ÉCONOMIQUE
ET SOCIAL ET D'AUTRES ORGANES ET CONFÉRENCES
DES NATIONS UNIES**

Note du secrétariat

Résumé

Le présent document donne un aperçu des questions découlant de la soixante-deuxième session de la Commission, des conclusions de la table ronde de haut niveau organisée en avril 2007 sur le thème «Le développement de transports sûrs: clef de la coopération régionale» et des recommandations de son bureau concernant la suite qui pourrait être donnée à la table ronde susmentionnée, dans la mesure où elles intéressent le Comité.

Il expose également dans leurs grandes lignes deux résolutions issues de la soixante et unième session de l'Assemblée générale portant d'une part sur la coopération entre l'Organisation des Nations Unies et l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (CEMN) et d'autre part sur le Programme d'action d'Almaty et l'examen à mi-parcours de sa mise en œuvre, adoptées respectivement en octobre et décembre 2006, ainsi que les résolutions du Conseil économique et social (ECOSOC) relatives au transport de marchandises dangereuses et au Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques et à la liaison fixe Europe-Afrique à travers le détroit de Gibraltar, adoptées à sa session de fond de 2007.

Le Comité est invité à examiner les propositions quant à la suite à donner à la table ronde de haut niveau sur le développement de transports sûrs et à tenir compte de ces résolutions lors de l'adoption de son programme de travail au titre du point 15 de l'ordre du jour.

**I. DISPOSITIONS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL POUR LE COMITÉ
DES TRANSPORTS INTÉRIEURS DÉCOULANT DE
LA SOIXANTE-DEUXIÈME SESSION DE
LA COMMISSION ÉCONOMIQUE
POUR L'EUROPE**

A. Introduction

1. Du 25 au 27 avril 2007, la Commission a tenu sa soixante-deuxième session qui a marqué le soixantième anniversaire de la CEE (voir le rapport annuel E/2007/37 – E/ECE/1448). Cette session de la CEE sert de cadre à la définition de l'orientation générale des travaux de l'organisation. Comme il a été décidé dans le contexte de la réforme de la CEE, les sessions de la Commission se tiennent tous les deux ans depuis 2007. Le Comité exécutif de la CEE se réunit plusieurs fois par an pour suivre de plus près et orienter la mise en œuvre du programme de travail de la CEE.

2. Dans la «Déclaration de la Commission économique pour l'Europe à l'occasion de son soixantième anniversaire» adoptée le 26 avril 2007, les États membres ont pris acte «des résultats que la Commission [...] a obtenus [...] en favorisant la coopération et l'intégration et [réaffirmé] leur volonté de soutenir et de renforcer la mise en œuvre effective du mandat de l'organisation, de veiller à la pertinence de ses travaux de fond, de la faire mieux connaître et d'en améliorer la transparence». Ils ont également souligné dans cette déclaration que la CEE était bien placée pour contribuer aux efforts visant à résoudre les problèmes de la région dans les domaines du développement économique et institutionnel et de la protection de l'environnement, en «allant de l'avant dans le rôle qui lui incombe en tant qu'enceinte multilatérale qui facilite une intégration et une coopération accrues entre ses 56 États membres et favorise le développement durable et la prospérité économique».

3. La Commission a réaffirmé qu'elle continuerait à œuvrer à la réalisation des objectifs fixés par la communauté internationale au niveau régional en matière de développement et d'environnement. À cet égard, il a été reconnu que les travaux des comités sectoriels représentaient «l'atout majeur de l'organisation et [servaient] d'assise à ses travaux intergouvernementaux», les activités sectorielles et la coopération technique aidant les pays et servant de «passerelle pour l'échange de données d'expérience et de pratiques optimales entre les États membres».

B. Mise en œuvre de la réforme de la CEE

4. Lors de sa soixante-deuxième session, la Commission économique pour l'Europe a procédé à un examen intermédiaire de la réforme de la CEE, qui sera officiellement réexaminée à sa prochaine session en 2009, conformément au Plan de travail pour la réforme de la CEE. Il a été reconnu que la mise en œuvre de la réforme avait progressé rapidement. Avec l'institution du Comité exécutif, une nouvelle structure de gouvernance est devenue pleinement opérationnelle. Ce Comité se réunit périodiquement pour superviser les activités des comités sectoriels et du secrétariat et suivre la mise en œuvre de la réforme de la CEE. Grâce à la réforme, la CEE a pu recentrer son programme de travail sur des domaines d'intervention prioritaires bien définis, démontrant ainsi sa capacité à répondre à l'évolution des besoins des États membres et à leur fournir des services hautement spécialisés dans des domaines de compétence reconnus. Les États

membres de la CEE ont accueilli avec satisfaction le rapport du Secrétaire exécutif sur la mise en œuvre de la réforme et ont invité le Comité exécutif à développer toute question pouvant contribuer au bon fonctionnement du secrétariat et des comités sectoriels.

C. Table ronde de haut niveau sur le thème «Le développement de transports sûrs: clef de la coopération régionale»

5. L'examen du point 8 de l'ordre du jour («Promotion du développement durable dans la région de la CEE: quelques facteurs décisifs») a fait l'objet de trois tables rondes de haut niveau consacrées aux thèmes suivants: a) Politiques en matière d'énergie durable: la clef de la sécurité énergétique, b) Le développement de transports sûrs: clef de la coopération régionale, et c) Aspects économiques de la parité des sexes dans l'économie européenne.

6. Dans le cadre de la table ronde organisée sur le thème «Le développement de transports sûrs: clef de la coopération régionale», deux orateurs principaux et de nombreux participants ont souligné la nécessité d'un développement coordonné des liaisons de transport dans le cadre de mécanismes appropriés tels que ceux que la CEE s'emploie à promouvoir.

7. On a rappelé que le développement des liaisons de transport était un préalable au développement socioéconomique des pays ainsi qu'à la coopération et à l'intégration régionales. Cependant, ces liaisons sont plus ou moins développées selon les pays et les sous-régions de la CEE, et dans de nombreux pays, elles le sont insuffisamment. Les disparités en la matière tiennent à de multiples raisons: facteurs historiques, priorités politiques des pays, stade de développement économique et niveau de prospérité économique différents, financements disponibles, ouverture à la coopération économique internationale et aux marchés, emplacement géographique et proximité des principaux axes de transport et itinéraires commerciaux. On a également rappelé que le développement des liaisons de transport nécessitait des investissements financiers considérables sur une longue période. D'où la complexité du processus, qui implique que les gouvernements concilient cet impératif avec d'autres priorités nationales, mettent en balance l'intérêt national et les intérêts internationaux, évaluent les bénéfices nets sur les plans économique, social et environnemental, coordonnent les programmes et les calendriers avec les pays voisins, déterminent le degré de participation du secteur privé par rapport au secteur public et prennent en compte les considérations de sécurité.

8. Les participants ont estimé que, si le développement des liaisons de transport internationales était un processus complexe s'inscrivant dans le long terme, il supposait avant tout un engagement politique et financier fort au plan national ainsi que des mécanismes internationaux efficaces pour la coopération et la coordination des stratégies et approches nationales. Les participants ont été informés des mécanismes institutionnels et financiers que l'Union européenne et la Banque européenne d'investissement avaient mis en place pour le développement des liaisons de transport dans les États membres. Ils ont également été informés des propositions faites par la Commission européenne concernant le développement de cinq axes de transport transeuropéens débordant le territoire de l'Union européenne. Les participants ont souligné l'importance que revêtait, sur le plan stratégique, le développement de liaisons de transport efficaces et sûres en Europe orientale et en Europe du Sud-Est ainsi qu'entre l'Europe et l'Asie et ont fait valoir que les accords de la CEE sur les infrastructures définissaient les réseaux de transport paneuropéens et les réseaux entre l'Europe et l'Asie à long terme.

9. Les participants à la table ronde ont noté que, pour coordonner le développement de ces réseaux, un certain nombre de pays d'Europe centrale et orientale et d'Europe du Sud-Est ont établi, sous l'égide de la CEE, deux cadres de coopération sous-régionaux, à savoir les projets d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER). À cet égard, ils ont souligné l'importance du Plan directeur de ces deux projets, qui a été élaboré avec l'appui de la CEE et la participation de 21 pays d'Europe centrale et d'Europe de l'Est et du Sud-Est, et qui a défini les liaisons et les projets prioritaires. En ce qui concerne le développement des liaisons entre l'Europe et l'Asie, les participants ont souligné l'utilité de la coopération entre pays que la CEE, conjointement avec la CESAP, s'attachait à promouvoir et qui avait permis de déterminer les itinéraires prioritaires entre l'Europe et l'Asie ainsi que d'évaluer un grand nombre de projets et de leur attribuer un ordre de priorité.

10. Les débats ont fait ressortir que le développement des transports n'était pas seulement une question d'infrastructure: il nécessitait aussi des modalités efficaces de franchissement des frontières, une harmonisation de la réglementation en matière de transport, une interopérabilité plus poussée des réseaux ferroviaires, un niveau de sécurité et de sûreté accru et une meilleure convergence des politiques et stratégies.

11. En conclusion, les participants ont jugé que les travaux de la CEE sur le TEM et le TER ainsi que sur les liaisons entre l'Europe et l'Asie avaient contribué à concentrer l'attention sur la promotion du développement des transports dans les sous-régions concernées. Ces travaux ont donné des résultats solides et tangibles dans toutes ces zones, résultats dont les pays concernés mais aussi l'Union européenne et les institutions financières internationales pourraient tirer parti.

12. Pour l'avenir, les participants ont estimé qu'il fallait intensifier ces travaux et que des mesures concrètes devaient être prises pour faciliter le développement plus systématique des liaisons et des projets qui ont été définis comme prioritaires. Enfin, les participants sont convenus d'inviter la Commission européenne et la Banque européenne d'investissement à envisager d'intégrer les résultats du Plan directeur des projets TEM et TER ainsi que ceux du projet de liaisons entre l'Europe et l'Asie dans leurs travaux futurs et d'en appuyer la mise en œuvre, en étroite coopération avec la CEE, au profit de tous les pays membres de la CEE.

**D. Propositions du secrétariat quant à la suite qui pourrait être donnée
à la table ronde de haut niveau organisée sur le thème
«Le développement de transports sûrs:
clef de la coopération régionale»**

13. Les propositions ci-après quant à la suite qui pourrait être donnée à la table ronde sur «Le développement de transports sûrs: clef de la coopération régionale» tenue le 27 avril 2007 dans le cadre de la soixante-deuxième session de la CEE ont été élaborées par le secrétariat et ont été transmises au Bureau du Comité des transports intérieurs, pour examen à sa session de juin 2007.

a) Le développement de liaisons de transport efficaces, sûres et intégrées en Europe orientale et en Europe du Sud-Est ainsi qu'entre l'Europe et l'Asie est un élément clef du développement socioéconomique des pays membres concernés ainsi que de la coopération et de l'intégration régionales. Les travaux de la CEE sur le TEM et le TER ainsi que sur les liaisons entre l'Europe et l'Asie ont contribué à promouvoir le développement coordonné des liaisons de

transport dans ces pays. Il convient d'intensifier ces travaux et de prendre des mesures concrètes pour faciliter le développement plus systématique des liaisons et des projets qui ont été définis comme prioritaires.

b) La Commission européenne et la Banque européenne d'investissement sont invitées à envisager de plus tenir compte des résultats de ces travaux dans leurs activités futures et d'appuyer la mise en œuvre du Plan directeur des projets TEM et TER ainsi que du projet de liaisons entre l'Europe et l'Asie, en étroite coopération avec la CEE, au profit de tous les pays membres de la CEE.

14. Compte tenu de ces éléments, les mesures pratiques ci-après pourraient être envisagées:

- i) Inviter les États membres participant aux projets TEM et TER à s'impliquer davantage dans les activités mises en œuvre dans le cadre des projets, notamment dans l'exécution du Plan directeur du TEM et du TER et son contrôle, ainsi que dans son examen général, qui aura lieu en 2008;
- ii) Inviter tous les États membres intéressés qui ne participent pas encore à part entière aux projets TEM et TER à signer l'Accord relatif au Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la coopération pertinent;
- iii) Inviter les États membres de la région Europe-Asie à renforcer leur coopération sous les auspices (conjointes) de la CEE (et de la CESAP) en vue du développement des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie;
- iv) Inviter tous les donateurs potentiels à envisager d'apporter un soutien financier à la création et au fonctionnement d'un mécanisme permanent de coopération entre les pays de la région Europe-Asie en vue de renforcer le développement des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie;
- v) Inviter les États membres intéressés à envisager d'organiser une conférence ministérielle Europe-Asie sur les transports afin d'approuver les résultats des travaux effectués à ce jour en rapport avec les liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie et de renforcer leur développement;
- vi) Inviter les États membres, la Commission européenne et la Banque européenne d'investissement à tenir compte, dans leurs travaux futurs, des résultats du Plan directeur du TEM et du TER et des activités menées conjointement par la CEE et la CESAP sur les liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie et à envisager d'appuyer techniquement et financièrement leur mise en œuvre, leur suivi et leur examen;
- vii) Étudier les moyens de renforcer le soutien à l'exécution du Plan directeur du TEM et du TER et au développement des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie et demander au Comité exécutif de renforcer également son appui à ces activités.

15. Le Bureau du Comité des transports intérieurs a examiné les propositions ci-dessus et recommandé au Comité de les approuver. Le Comité souhaitera peut-être étudier la question et fournir des orientations au secrétariat.

II. RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

A. Coopération entre l'Organisation des Nations Unies et l'Organisation de coopération économique de la mer Noire

16. Le Comité souhaitera peut-être noter que l'Assemblée générale, à sa soixante et unième session, tenue à New York le 20 octobre 2006, a adopté la résolution 61/4 sur la coopération entre l'Organisation des Nations Unies et l'Organisation de coopération économique de la mer Noire.

17. Dans sa résolution 61/4, l'Assemblée générale, rappelant le rapport que lui a présenté le Secrétaire général, *se félicite* des activités de l'Organisation de coopération économique de la mer Noire visant à renforcer la coopération régionale dans divers domaines, tels que les transports; *encourage* les activités de l'Organisation de coopération économique de la mer Noire visant à élaborer et à exécuter des projets régionaux conjoints précis, en particulier dans les domaines des infrastructures des transports et de l'énergie; *prend note* de la collaboration entre l'Organisation de coopération économique de la mer Noire et d'autres organisations et initiatives régionales; *invite* le Secrétaire général à renforcer le dialogue avec l'Organisation de coopération économique de la mer Noire en vue de resserrer la coopération et la coordination entre les deux secrétariats; *invite* les institutions spécialisées et les autres organismes et programmes des Nations Unies à coopérer avec l'Organisation de coopération économique de la mer Noire afin de poursuivre les programmes mis en place avec cette organisation et ses institutions apparentées pour la réalisation de leurs objectifs.

18. Le Comité se souviendra peut-être que l'Assemblée générale, par sa résolution 54/5 du 8 octobre 1999, a octroyé le statut d'observateur à l'Organisation de coopération économique de la mer Noire et, par ses résolutions 55/211 du 20 décembre 2000, 57/34 du 21 novembre 2002 et 59/259 du 23 décembre 2004, a invité le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, ainsi que les commissions régionales de l'ONU et les institutions spécialisées et autres organisations et programmes du système des Nations Unies à renforcer le dialogue et à resserrer la coopération avec l'Organisation de coopération économique de la mer Noire.

19. Le Comité souhaitera peut-être aussi noter que, dans le rapport correspondant du Secrétaire général à l'Assemblée générale concernant la coopération avec la CEE et l'Organisation de coopération économique de la mer Noire, il est indiqué que dans le domaine des transports, «la CEE a apporté son assistance en vue d'harmoniser la législation nationale des États membres de l'Organisation, dans le cadre de leur adhésion aux principaux instruments juridiques de la Commission en matière de transports et de la mise en œuvre de ces derniers. La CEE a contribué à la mise en place concertée d'une infrastructure de transport dans la région de la mer Noire, avec l'élaboration du Plan directeur des projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER). Le Plan directeur a notamment permis de définir les réseaux routiers et ferroviaires de base, d'évaluer et de hiérarchiser un grand nombre de projets d'infrastructure de transport dans 21 pays d'Europe centrale, d'Europe orientale et d'Europe du Sud-Est, dont neuf sont membres de l'Organisation de coopération économique de la mer Noire, et d'élaborer une stratégie d'investissement réaliste en vue de mettre progressivement en œuvre ces réseaux. La CEE a également apporté son assistance au développement des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie, passant notamment par la région de la mer Noire. En coopération étroite avec le Groupe de travail des transports de l'Organisation, elle a rassemblé et analysé une grande

quantité de données relatives aux principaux ports de la mer Noire et de la Méditerranée importants pour l'Europe et l'Asie afin de contribuer au renforcement du projet commun CEE/CESAP sur les liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie. La CEE a participé aux réunions semestrielles des ministres des transports des États membres de l'Organisation de coopération économique de la mer Noire.».

B. Le Programme d'action d'Almaty: examen à mi-parcours

20. Le Comité souhaitera peut-être noter que l'Assemblée générale, à sa soixante et unième session, tenue à New York le 20 décembre 2006, a adopté la résolution 61/212 relative à la tenue en 2008 d'une réunion d'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty.

21. Dans cette résolution, l'Assemblée générale demande aux organismes des Nations Unies et aux autres organismes internationaux concernés, notamment les commissions régionales, d'inscrire l'application du Programme d'action d'Almaty dans leurs programmes de travail respectifs, et les encourage à continuer de soutenir les pays en développement sans littoral et de transit.

22. Elle décide également de tenir en 2008 une réunion d'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty. Les commissions régionales, dans les limites de leurs mandats respectifs, devraient fournir l'appui nécessaire à cet examen.

III. SESSION DE FOND DE 2007 DU CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

23. Le Comité souhaitera sans doute noter que le Conseil économique et social (ECOSOC) a adopté, à sa session de fond de 2007 (tenue à New York, du 2 au 27 juillet 2007), la résolution 2007/6 relative aux travaux du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques. Il est rappelé que le Comité d'experts est un organe subsidiaire du Conseil, dont le secrétariat est assuré par le secrétariat de la CEE. L'ECOSOC a également adopté la résolution 2007/16 sur la liaison fixe Europe-Afrique à travers le détroit de Gibraltar.

24. S'agissant du paragraphe 2 a) de la Partie A et du paragraphe 3 a) de la Partie B de la résolution 2007/6, le Comité souhaitera peut-être prendre note du fait que les recommandations nouvelles et modifiées relatives au transport des marchandises dangereuses et les amendements apportés au Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) ont été publiés sous les cotes ST/SG/AC.10/34/Add.1 et -/Add.1/Corr.1, -/Add.2 et -/Add.2/Corr.1 et -/Add.3 et -/Add.3/Corr.1 dans toutes les langues officielles de l'ONU.

25. S'agissant de la demande formulée dans les paragraphes 2 b) et c) de la Partie A et le paragraphe 3 b) de la Partie B, le Comité souhaitera peut-être prendre note du fait que la quinzième édition révisée des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, Règlement type, l'amendement 2 à la quatrième édition révisée des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, Manuel d'épreuves et de critères, et la deuxième édition révisée du SGH ont déjà été publiés en anglais et en français et que les versions arabe, chinoise, espagnole et russe devraient être disponibles à la fin de l'année 2007.

26. Au paragraphe 4 de la Partie A, le Conseil a notamment invité tous les gouvernements et les commissions régionales intéressés à prendre en compte les recommandations du Comité lors de l'élaboration ou de la mise à jour des codes ou réglementations dans ce domaine. Le Comité souhaitera peut-être noter à cet égard que le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a déjà tenu compte des nouvelles recommandations lors de l'élaboration de la série de projets d'amendements à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) et au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), qui devraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2009.

27. Il convient également de mentionner le paragraphe 5 de la Partie A, dans lequel le Comité d'experts est invité à étudier (en consultation notamment avec les commissions régionales) comment améliorer la mise en œuvre du Règlement type des Nations Unies relatif au transport des marchandises dangereuses. En Europe, l'ADR, le RID et l'ADN sont régulièrement actualisés et alignés sur le Règlement type. Malgré tout, 14 des 56 États membres de la CEE ne sont toujours pas parties à l'ADR et 22 ne sont pas parties au RID. Les États membres qui ne sont pas parties à la COTIF sont souvent parties à la Convention SMGS et appliquent son annexe 2, plutôt que le RID, pour réglementer le transport ferroviaire de marchandises dangereuses. Bien que des travaux visant à mettre l'annexe 2 de la SMGS en conformité avec le RID soient en cours, cette harmonisation n'est toujours pas chose faite. L'entrée en vigueur de l'ADN est attendue pour 2008. L'on dénombre à ce jour sept Parties contractantes. Une nouvelle directive européenne visant à rendre l'application des dispositions de l'ADN obligatoire pour le transport par voies de navigation intérieures dans les pays de l'UE est en cours d'élaboration. Même si tous les États membres de l'Union européenne doivent aussi appliquer les prescriptions de l'ADR et du RID dans le domaine du transport intérieur, ce n'est pas toujours le cas dans d'autres pays de la CEE. Bien que l'on sache que certains de ces États membres appliquent la plupart des dispositions du Règlement type au transport intérieur, les règles fixées ne sont pas observées de manière systématique ni simultanée, ce qui continue de poser des problèmes dans le transport international, notamment multimodal. Le Comité souhaitera peut-être faire connaître ses observations au sujet de cette demande de coopération.

Annexe

DÉCLARATION ET LISTE DES RÉOLUTIONS MENTIONNÉES
DANS LE PRÉSENT DOCUMENT

Déclaration de la Commission économique pour l'Europe à l'occasion de son sixantième anniversaire (E/ECE/2007/37-E/ECE/1448).

- 61/4 Résolution de l'Assemblée générale relative à la coopération entre l'Organisation des Nations Unies et l'Organisation de coopération économique de la mer Noire, adoptée à sa soixante et unième session (A/RES/61/4).
- 61/212 Résolution de l'Assemblée générale relative aux groupes de pays en situation particulière: mesures spécifiques répondant aux besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral: résultats de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit, des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit, adoptée à sa soixante et unième session (A/RES/61/212).
- 2007/6 Résolution du Conseil économique et social des Nations Unies relative aux travaux du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (E/2007/INF/2/Add.1, p. 18 à 23).
- 2007/16 Résolution du Conseil économique et social des Nations Unies relative à la liaison fixe Europe-Afrique à travers le détroit de Gibraltar (E/2007/INF/2/Add.1, p. 49 à 51).
