



Conseil économique et social

Distr. générale
26 décembre 2011
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Soixante-quatorzième session

Genève, 28 février-1^{er} mars 2012

Point 10 b) de l'ordre du jour provisoire

**Questions de nature informative et approbation officielle
des travaux par le Comité: Approbation de l'évaluation
biennale des travaux du Comité pour 2010-2011**

Évaluation biennale du sous-programme sur les transports

Évaluation des résultats du sous-programme pour 2010-2011

Note du secrétariat

Le présent document, qui donne une vue d'ensemble de l'évaluation du sous-programme sur les transports, est établi conformément à la décision par laquelle la Commission a demandé à chaque comité sectoriel d'effectuer des évaluations biennales, et au plan d'évaluation biennale des résultats que le Comité des transports intérieurs a adopté à sa soixante-douzième session en 2010.

Le Comité voudra sans doute examiner et adopter cette évaluation.

I. Groupe d'activités 1.1 Coordination générale

A. Réalisation escomptée

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

Mesure des résultats:

Référence 2009: 32 + 14 OIG/ONG, 90 participants

Objectif 2010-2011: 40 + 18 OIG/ONG, 100 participants en moyenne

Résultats constatés pour 2010-2011: 35 + 18 OIG/ONG, 130 participants en moyenne

C. Évaluation des résultats

2. Le CTI a tenu deux sessions et son Bureau, quatre sessions.
3. Plus de 140 représentants de 33 pays ainsi que 20 organisations intergouvernementales et non gouvernementales ont participé à la soixante-douzième session. Au cours de celle-ci, un débat de politique générale de haut niveau a été organisé sur le thème «Développement durable des transports: le cas du transport par voie navigable». Les participants se sont employés à formuler des recommandations visant à mieux exploiter le potentiel du réseau E de fleuves, canaux et ports intérieurs aux fins du transport international. Le Comité et son Bureau ont estimé que la session avait été bien organisée et qu'elle avait permis d'obtenir les résultats escomptés. Elle avait contribué à promouvoir la coopération internationale, le développement et la facilitation du transport et du commerce internationaux, tout en renforçant la pertinence, l'importance et la notoriété du Comité en tant que forum consultatif pour les pays membres, les organisations internationales et le secrétariat.
4. Lors de la soixante-treizième session, à laquelle ont participé quelque 110 représentants de 28 pays et plus de 20 organisations internationales, des décisions importantes ont été prises sur les futurs travaux dans les domaines suivants notamment: réchauffement climatique et transports, normes relatives à la qualité des carburants et méthodes de mesure des émissions des véhicules, transport des marchandises dangereuses, mise en œuvre du tachygraphe numérique, sûreté des transports intérieurs, difficultés de gestion de la chaîne logistique dans le secteur des transports, informatisation du régime TIR et égalité entre hommes et femmes dans le contexte des transports. En outre, un débat de politique générale d'une demi-journée a été organisé sur le thème «Les transports de marchandises dangereuses: dimensions mondiales et régionales». Le Comité a adopté les résultats de ce débat dans les conclusions du Président.
5. Les présidents des organes subsidiaires du Comité et des comités d'administration des instruments juridiques de la CEE, les membres du Bureau et les représentants des gouvernements présents à la soixante-treizième session du Comité ont participé à la

première réunion des présidents des organes subsidiaires du Comité. Ils ont ainsi eu l'occasion de débattre du renforcement de la coopération, d'échanger des données d'expérience et d'aborder la question des défis communs à relever, notamment l'universalisation des accords de la CEE. Le Comité s'est félicité de l'organisation de cette première réunion et a recommandé qu'il en soit organisé d'autres régulièrement dans le cadre de ses sessions.

6. Bien que le nombre voulu d'États membres participant aux sessions annuelles n'ait pas été atteint, principalement en raison de contraintes budgétaires, le nombre moyen de participants a été supérieur à l'objectif.

D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

7. L'organisation de débats de politique générale, de débats techniques et de séances de compte rendu durant les sessions du CTI a permis de gagner en utilité et d'attirer un plus grand nombre de représentants d'États membres de la CEE et d'organisations internationales, à un plus haut niveau. Le débat de politique générale, régulièrement organisé lors des sessions du Comité et consacré à un thème particulier, s'est révélé très pertinent et opportun pour un plus grand nombre de participants et devrait attirer encore davantage de hauts responsables. Afin de renforcer la notoriété et l'influence du Comité, il est nécessaire que les futures sessions attirent les plus hauts représentants des États membres.

II. Groupe d'activités 1.2 Harmonisation des Règlements concernant les véhicules

A. Réalisation escomptée

8. Un ensemble de règles et de règlements concernant les véhicules amélioré et actualisé, y compris les Règlements techniques mondiaux.

B. Indicateurs de succès

1. Nombre d'amendements apportés à des règles ou règlements existants concernant les véhicules

Mesure des résultats:

Objectif: 130 amendements

Résultats constatés pour 2010-2011: 228 amendements

2. Nombre de nouveaux règlements adoptés en ce qui concerne les véhicules

Mesure des résultats:

Objectif: 1 règlement

Résultat constaté pour 2010-2011: aucun règlement

3. Nombre de règlements techniques mondiaux adoptés

Mesure des résultats:

Objectif: 2 règlements

Résultats constatés pour 2010-2011: 3 règlements

C. Compte rendu des réalisations

9. Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) a continué de mettre à jour l'ensemble des Règlements concernant les véhicules annexés aux Accords de 1958 et 1998. Deux cent quinze amendements ont ainsi été apportés aux Règlements actuels afin de tenir compte des dernières innovations technologiques, ce qui a permis d'accroître la sécurité des véhicules et de les rendre plus écologiques (nouvelles dispositions concernant l'adoption du niveau d'émission Euro 5, les normes de qualité des carburants disponibles sur le marché, la méthode de mesure du nombre de particules, l'audibilité des véhicules routiers peu bruyants (véhicules électriques et hybrides), la résistance des pneumatiques au roulement, la sécurité des véhicules électriques en ce qui concerne la protection contre les chocs électriques, la protection contre les chocs frontaux et latéraux et les chocs contre le volant, le rechargement en électricité et la compatibilité électromagnétique, les dispositifs de retenue sur les sièges faisant face vers le côté dans les autocars et les voitures particulières, et les systèmes d'ancrage, et les systèmes d'éclairage actifs, entre autres). Trois nouveaux Règlements techniques mondiaux (RTM) ont été adoptés dans le cadre de l'Accord de 1998. Le nouveau règlement qui devait être annexé à l'Accord de 1958 n'a pas été adopté, l'Union européenne (UE) n'ayant pas achevé la procédure interne d'organisation d'un vote. Les nouveaux Règlements techniques mondiaux de l'ONU se rapportent aux émissions hors cycle, à la procédure d'essai applicable aux moteurs à allumage par compression destinés aux tracteurs agricoles et forestiers, ainsi qu'aux engins mobiles non routiers, en ce qui concerne les émissions de polluants provenant du moteur, et à l'identification des commandes, témoins et indicateurs sur les motocycles. Une nouvelle règle de l'ONU concernant l'aptitude des véhicules à la circulation, annexée à l'Accord de 1997 (Accord relatif au contrôle technique périodique des véhicules en circulation), a été adoptée et doit entrer en vigueur au terme de la procédure juridique appropriée.

D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

10. Les résultats ont une fois de plus dépassé les attentes du fait de l'évolution forte et rapide des nouvelles technologies concernant les véhicules et de la nécessité de tenir compte très vite de ces évolutions dans les règlements. Cette situation, qui s'est confirmée au cours des deux dernières périodes biennales, se prolonge actuellement. Le nombre croissant d'amendements et de nouveaux règlements que le secrétariat doit établir s'est traduit par certains retards dans l'élaboration des versions officielles du texte complet des règlements et par le manque de temps pour organiser convenablement les sessions des groupes de travail. Un soutien a été apporté à la section chargée de la compilation des textes des règlements, si bien que le retard devrait être comblé d'ici la fin de 2011. Afin d'éviter de nouveaux retards, le secrétariat établira chaque document en anglais uniquement, tandis que la Division de la gestion des conférences se chargera d'établir les versions française et russe. Depuis juin 2011, le Bureau des affaires juridiques demande que les documents soient adoptés dans les trois langues authentiques pour que soient publiées les notifications dépositaires nécessaires à l'entrée en vigueur des règlements concernant les véhicules et de leurs amendements. L'établissement de la seule version anglaise et la nécessité de disposer

de trois versions linguistiques authentiques se traduiront par des retards considérables dans l'entrée en vigueur desdits règlements et de leurs amendements. Il est donc nécessaire de trouver très rapidement une solution. L'adoption de la Règle n° 2 annexée à l'Accord de 1997 relatif aux contrôles techniques périodiques a permis de compléter le texte de l'Accord. Il faut maintenant accroître l'assistance technique apportée aux pays qui ne disposent pas d'un système de contrôle technique périodique et souhaiteraient mettre en place un tel système.

III. Groupe d'activités 1.3 Transport des marchandises dangereuses (CEE)

A. Réalisation escomptée

11. Adoption d'amendements à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et, à l'issue d'activités communes entreprises avec l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) respectivement, d'amendements au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) et à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), afin de conserver le niveau nécessaire de sûreté, de sécurité et de protection de l'environnement dans un dispositif réglementaire harmonisé et cohérent applicable au transport des marchandises dangereuses, en s'inspirant des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses; mise en application effective par la voie de la législation internationale et nationale.

B. Indicateurs de succès

- 1. Amendements à l'Accord ADR, au Règlement RID et à l'Accord ADN adoptés en 2009 et 2010, entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2011 pour le transport international et applicables à compter du 1^{er} juillet 2011 pour la circulation intérieure dans tous les pays membres de l'Union européenne et de l'Espace économique européen (EEE), reprenant notamment les Recommandations de l'ONU de 2009 relatives au transport des marchandises dangereuses (Règlement type, seizième édition révisée)**

Mesure des résultats:

Objectif 2010-2011: 1 série d'amendements à chaque instrument juridique

Résultat constaté pour 2010-2011: 1 série d'amendements à l'ADR, au RID et à l'ADN

- 2. Publication des éditions 2011 complètes et révisées de l'ADR et de l'ADN avant la fin de 2010**

Mesure des résultats:

Objectif: 1 ADR et 1 ADN

Résultats constatés: 1 ADR et 1 ADN

C. Compte rendu des réalisations

12. Confrontées à la nécessité de faciliter la circulation internationale des marchandises et de renforcer la sûreté et la sécurité des transports, les Parties contractantes ont continué de mettre à jour l'ADR, le RID et l'ADN en tenant compte de l'évolution des techniques, des nouvelles exigences et des nouveaux besoins dans le secteur des transports. Afin d'harmoniser les dispositions entre les modes de transport, elles ont adopté des amendements permettant de transposer le Règlement type de l'ONU de 2009 (seizième édition révisée) sans rouvrir des débats techniques (dispositions concernant notamment les matières toxiques par inhalation, les dispositifs de stockage à hydrure métallique, les moteurs à pile à combustible, les marchandises dangereuses en quantités limitées, les matières dangereuses pour l'environnement, les engins de transport sous fumigation et l'utilisation des techniques d'échange de données informatisées). Leurs travaux ont été axés sur les questions concernant les différents modes.

13. S'agissant des transports routiers, le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a adopté des prescriptions révisées pour la construction et l'essai des récipients à pression, des citernes, des véhicules-batteries et des conteneurs à gaz à éléments multiples, y compris des prescriptions relatives à l'évaluation de la conformité et aux contrôles périodiques, ainsi que des dispositions révisées concernant la formation des conducteurs, les obligations des déchargeurs en matière de sécurité et les consignes écrites devant se trouver à bord du véhicule. Les amendements à l'ADR et au RID sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2011.

14. Les amendements correspondants pour l'ADN ont été élaborés par le Comité de sécurité de l'ADN et adoptés par le Comité d'administration de l'ADN, avec d'autres amendements visant la navigation intérieure, et sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2011 (ECE/ADN/9 et Corr.1 et 2; notification dépositaire C.N.853.2010.TREATIES-11).

15. 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 2010/61/UE de la Commission du 2 septembre 2010, ordonnant l'application des dispositions modifiées à compter du 30 juin 2011 au plus tard.

16. Le secrétariat a établi les éditions complètes de l'ADR et de l'ADN en anglais et en français, lesquelles ont été publiées en juin 2010 pour l'ADR (ECE/TRANS/215, vol. I et II) et en novembre de la même année pour l'ADN. Les éditions russes de l'ADR et de l'ADN ont été publiées en janvier et mars 2011 respectivement.

17. L'Islande et la Turquie ont adhéré à l'ADR, portant ainsi le nombre des Parties contractantes à 47, tandis que la Pologne, la République tchèque, la Serbie, la Suisse et l'Ukraine ont adhéré à l'ADN, portant le nombre des Parties contractantes à 17. Ces adhésions témoignent de l'intérêt que les pays continuent de manifester à l'égard des instruments internationaux considérés.

D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

18. Le mécanisme établi dans la région de la CEE pour réglementer le transport intérieur des marchandises dangereuses continue de fonctionner convenablement. La coopération de la CEE avec l'OTIF et la CCNR et l'engagement de celles-ci à 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 générale est primordiale pour la facilitation du commerce international et du transport multimodal. L'engagement de l'UE à appliquer les dispositions du RID, de l'ADR et de l'ADN à la circulation intérieure y contribue pour beaucoup. L'application nationale de ces dispositions signifie en outre que les pays membres de l'UE attachent une importance croissante à la compatibilité des dispositions RID/ADR/ADN propres à chaque mode 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'ADR ou de l'ADN, bien que de nombreuses parties ne participent pas à leur élaboration.

19. Les données concernant les réunions montrent une forte participation des pays membres de l'UE, de la Norvège, de la Suisse, de la Fédération de Russie et des ONG, comme c'est le cas habituellement, mais aussi une participation bien plus grande de pays tels que la Croatie, le Kazakhstan, la Serbie, la Turquie et l'Ukraine. Cependant, plusieurs pays en transition économique tels que l'Albanie, l'Azerbaïdjan, le Bélarus, l'ex-République yougoslave de Macédoine, le Maroc, la République de Moldova et la Tunisie ne sont toujours pas représentés, probablement en raison de contraintes financières. Ces pays auraient intérêt à participer davantage aux réunions pour être mieux engagés dans le processus de mise à jour, mais aussi pour soumettre des problèmes de mise en œuvre à des pays plus expérimentés et les examiner avec eux.

IV. Groupe d'activités 1.4 Transport des marchandises dangereuses (Conseil économique et social)

A. Réalisation escomptée

20. Élaboration et examen de recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, présentées sous la forme d'un Règlement type, compte tenu des progrès techniques, de l'apparition de nouvelles matières et de nouveaux matériaux, des exigences liées aux systèmes de transport modernes et, en premier lieu, des impératifs de sûreté et de sécurité des personnes et des biens et de protection de l'environnement. Ces recommandations doivent constituer un ensemble de dispositions fondamentales permettant d'établir de façon uniforme des règlements nationaux et internationaux s'appliquant aux divers modes de transport.

B. Indicateurs de succès

- 1. Nombre d'instruments juridiques internationaux modifiés pour reprendre les Recommandations de l'ONU de 2009 relatives au transport des marchandises dangereuses (Règlement type, seizième édition révisée)**

Mesure des résultats:

Objectif: 6 instruments juridiques internationaux

Résultats constatés pour 2010-2011: 6 (ADR 2011, ADN 2011, RID 2011, édition 2011-2012 des Instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), édition 2010 du Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) et Directive 2010/61/UE de la Commission)

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

Mesure des résultats:

Objectif: 38 gouvernements

Résultats constatés pour 2010-2011: 35 gouvernements au moins (les 27 pays membres de l'UE ainsi que la Croatie, la Turquie et l'ex-République yougoslave de Macédoine, pays candidats à l'adhésion à l'Union, les trois pays membres de l'EEE, la Suisse et les États-Unis d'Amérique)

L'Australie, le Canada, la Nouvelle-Zélande et la Thaïlande étudient actuellement les dispositions de la seizième édition révisée.

Le 26 octobre 2011, le Conseil des ministres arabes des transports a demandé aux États membres de la Ligue arabe d'adhérer à l'ADR.

Pour les précédentes éditions:

Quinzième édition révisée: Australie, Canada et Nouvelle-Zélande;

Treizième édition révisée: La Communauté andine (Bolivie (État plurinational de), Colombie, Équateur et Pérou) a élaboré des projets de règlements fondés sur la treizième édition révisée du Règlement type, qui sont encore à l'examen;

Douzième édition révisée: Les dispositions de cette édition ont été adoptées en tant que norme nationale en Malaisie et mises en œuvre par l'intermédiaire de la législation nationale au Brésil et en Thaïlande.

Les pays membres du Marché commun du Sud (MERCOSUR) (Argentine, Brésil, Paraguay et Uruguay) appliquent un accord sur le transport intérieur des marchandises dangereuses (Acuerdo sobre Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR) fondé sur la septième édition révisée du Règlement type. Cet accord fait actuellement l'objet d'une mise à jour sur la base de la douzième édition révisée.

3. Amendements à la seizième édition révisée du Règlement type et à la cinquième édition révisée du Manuel d'épreuves et de critères adoptés en 2010 et repris dans la dix-septième édition révisée du Règlement type et dans les amendements à la cinquième édition révisée du Manuel d'épreuves et de critères avant la fin de 2011

Mesure des résultats:

Objectif: 2 séries d'amendements

Résultats constatés pour 2010-2011: 2 séries d'amendements (ST/SG/AC.10/38, Add.1 et 2)

C. Compte rendu des réalisations

21. 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 seizième édition révisée du Règlement type de l'ONU, publiée en 2009. 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 2011, comme suit:

- Organisation maritime internationale (OMI): Code maritime international des marchandises dangereuses, amendement 35-10;
- Organisation de l'aviation civile internationale (OACI): Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, édition 2011-2012;
- CEE-ONU: Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR 2011); Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN 2011);
- OTIF: Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID 2011);
- UE: Directive 2008/68/CE telle que modifiée par la Directive 2010/61/UE de la Commission (application des dispositions de l'ADR, du RID et de l'ADN à la circulation intérieure).

22. Les dispositions de la seizième édition révisée ont été prises en compte dans la législation nationale applicable aux transports intérieurs des 27 États membres de l'UE ainsi que de l'Islande, de la Norvège, du Liechtenstein, de la Suisse, de la Turquie et des États-Unis d'Amérique (49 CFR), soit 33 pays au moins. Les législations canadienne (amendement n° 6 au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses), australienne (Code australien des marchandises dangereuses, septième édition) et néo-zélandaise (Règle relative aux transports terrestres: amendement 2010 concernant les marchandises dangereuses) sont encore fondées sur la quinzième édition révisée, mais leur mise à jour est en cours d'examen. Le secrétariat ne dispose pas de ressources suffisantes pour suivre rigoureusement la mise en œuvre du Règlement type dans tous les pays du monde. Il est néanmoins fort probable que d'autres pays tels que la Chine, le Japon et le Brésil aient pris des mesures visant à actualiser leur réglementation nationale.

23. En 2009 et 2010, le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU a continué de mettre à jour ses recommandations. En décembre 2010, il a adopté deux séries d'amendements au Règlement type et au Manuel d'épreuves et de critères, qui ont été incorporées dans la dix-septième édition révisée du Règlement type et en tant qu'amendement 1 à la cinquième édition révisée du Manuel, en 2011. Ces amendements seront pris en compte dans la mise à jour 2013 des instruments juridiques internationaux et nationaux. Ils se rapportent aux questions suivantes notamment: produits chimiques sous pression, condensateurs électriques à double couche, mercure contenu dans des articles manufacturés, marchandises dangereuses utilisées pour la réfrigération ou le conditionnement, conteneurs pour vrac souples, récipients à pression de secours, batteries au lithium, marchandises dangereuses emballées en quantités limitées, marchandises dangereuses emballées en quantités infimes et instructions d'emballage. Un nouveau cycle de travaux de deux ans a débuté en 2011.

D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

24. Les grandes organisations internationales qui s'intéressent aux règlements sur le transport international des marchandises dangereuses (OMI, OACI et CEE-ONU) demeurent toutes résolues à donner effet aux Recommandations de l'ONU en transposant les dispositions correspondantes dans leurs instruments juridiques respectifs. Elles maintiennent ainsi un niveau de sûreté élevé pour tous les modes de transport international, mais aussi la cohérence entre les règlements s'appliquant aux différents modes. Beaucoup de pays, en particulier les pays membres de l'UE, les États-Unis d'Amérique et le Canada, appliquent ces recommandations à la circulation intérieure et les actualisent en suivant le rythme de la mise à jour des instruments internationaux. La mise en œuvre dans les pays

qui ne sont pas membres de la CEE progresse chaque année, principalement dans les pays qui participent aux travaux du Sous-Comité (Chine, Japon, Australie, Afrique du Sud et Brésil, par exemple), même si les pays en développement ont généralement des difficultés à suivre le rythme bisannuel de mise à jour. Bien qu'ils acceptent les marchandises dangereuses importées dans leur pays selon les conditions de transport prévues dans la dernière édition des Recommandations de l'ONU, ils adaptent généralement leur propre réglementation nationale moins souvent, à savoir tous les cinq à dix ans. Il est plutôt difficile pour le secrétariat de suivre la situation dans les pays situés en dehors de la région de la CEE, en raison du manque de ressources. 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 est toujours plus grand, ce qui se traduit néanmoins par un plus grand nombre de représentants, de soumissions de documents et de demandes d'informations ou d'appui à des activités de renforcement des capacités, et donc par une charge de travail qui ne cesse d'augmenter pour le groupe du secrétariat chargé de gérer les activités visées.

V. Groupe d'activités 1.5

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

A. Réalisation escomptée

25. Développement et révision, selon les besoins, du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH), afin de maintenir sa pertinence et son utilité pratique (et, le cas échéant, élaboration de lignes directrices supplémentaires sur son interprétation et son utilisation afin de favoriser une application cohérente), et suivi de la mise en œuvre du SGH dans le monde entier. Le SGH devrait servir de base pour l'harmonisation des règles et règlements sur les produits chimiques à l'échelle nationale, régionale et mondiale, l'objectif étant une meilleure protection de la santé humaine et de l'environnement dans le cadre de la manipulation, du transport, du stockage et de l'utilisation des produits chimiques.

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

Mesure des résultats:

Objectif: 16 instruments juridiques internationaux

Résultats constatés pour 2010-2011: 16 instruments (dont 11 directives de l'UE)

2. Nombre de gouvernements ayant intégré 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

Mesure des résultats:

Objectif: 50 gouvernements

Résultats constatés pour 2010-2011: 43 gouvernements au moins (les 27 pays membres de l'UE, les trois pays membres de l'EEE, le Brésil, la Chine, l'Équateur, le Mexique, le Japon, la Nouvelle-Zélande, Maurice, la République de Corée, la Serbie, Singapour, la Suisse, l'Uruguay et le Viet Nam)

D'autres pays tels que l'Australie, le Canada, le Chili, les États-Unis d'Amérique, la Fédération de Russie, la Malaisie, les Philippines et la Thaïlande continuent de réviser et de modifier leurs textes, normes et directives juridiques afin de mettre en œuvre le SGH au plus tôt. L'Australie et les États-Unis d'Amérique ont pour leur part déjà publié (en 2009 et 2010 respectivement) leur projet de réglementation pour la mise en œuvre du SGH sur les lieux de travail, en vue de recueillir des observations du public.

3. Adoption en 2010 d'une série d'amendements au SGH, indiquant que des activités qui devaient être achevées avant la fin de 2010, selon le programme de travail 2009-2010, ont effectivement été menées à bien (ST/SG/AC.10/C.4/32, annexe II)

Mesure des résultats:

Objectif: 1 série d'amendements

Résultat constaté pour 2010-2011: 1 série d'amendements (ST/SG/AC.10/38/Add.3)

C. Compte rendu des réalisations

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

27. En 2008 et 2009, 16 instruments juridiques, codes, directives ou normes (dont 11 directives de l'UE) ont été adoptés ou modifiés pour reprendre les dispositions du SGH, ce qui est supérieur à l'objectif initial de neuf instruments juridiques internationaux.

28. 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 27 pays membres de l'UE, les trois pays membres de l'EEE, la Suisse, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, Maurice, l'Uruguay, Singapour, le Japon, la Chine, la Fédération de Russie, la République de Corée, le Mexique, le Brésil et les États-Unis d'Amérique.

29. Le Sous-Comité d'experts du SGH a adopté une série d'amendements à la troisième édition révisée du SGH à la fin de son cycle de travaux de deux ans, en décembre 2010. 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 2011/25 du 27 juillet 2011.

D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

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

31. Le SGH a déjà été largement mis en œuvre dans le secteur du transport des marchandises dangereuses au moyen du Règlement type et des instruments juridiques connexes (voir le groupe d'activités 12), qui ont été modifiés de façon à répercuter les dispositions de la deuxième édition révisée du Système à compter de 2009. La situation est toutefois plus complexe dans d'autres secteurs pour lesquels la mise en œuvre peut prendre du temps du fait qu'elle nécessite la modification ou la révision d'un très grand nombre de textes juridiques et de directives d'application (par exemple, l'adoption du SGH par l'UE en 2008 a demandé des amendements substantiels à 11 directives européennes concernant différents domaines réglementaires et la promulgation d'un nouveau règlement (règlement CLP)).

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

33. 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), dans le cadre des activités de renforcement des capacités est des plus utiles pour la mise en œuvre.

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

VI. Groupe d'activités 1.6 Transport ferroviaire

A. Réalisation escomptée

35. Meilleure compréhension des activités et des politiques en matière de transport ferroviaire dans la région, notamment en ce qui concerne les infrastructures, le franchissement des frontières, l'interopérabilité, ainsi que le suivi et l'actualisation des instruments juridiques pertinents, et renforcement de la coopération entre les pays membres de la CEE dans la mise en œuvre desdites activités et politiques.

B. Indicateurs de succès

1. **Nombre de pays, d'organisations gouvernementales internationales (OIG) et d'organisations non gouvernementales (ONG) participant à la réunion annuelle du Groupe de travail des transports par chemin de fer et degré de satisfaction, révélé par des enquêtes**

Mesure des résultats:

Référence 2009: 27

Objectif 2010-2011: 30

Résultats constatés pour 2010-2011: 26

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**

Mesure des résultats:

Référence 2009: 0

Objectif 2010-2011: 2

Résultat constaté pour 2010-2011: 1

3. **Nombre d'ateliers ou de séminaires thématiques organisés et nombre de participants**

Mesure des résultats:

Référence 2009: 2

Objectif: 2

Résultats constatés pour 2010-2011: 2

C. Évaluation des résultats

36. Le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) a tenu deux sessions ordinaires auxquelles ont participé 26 pays, organisations gouvernementales internationales et organisations non gouvernementales. Bien que ce chiffre soit inférieur à l'objectif (30), les enquêtes révèlent un bon niveau de satisfaction en ce qui concerne l'organisation et la documentation fournie (voir les rapports sur les sessions). Le Groupe de travail a continué d'évaluer l'efficacité des activités et des politiques en matière de transport ferroviaire dans la région de la CEE. En 2010, le SC.2 a lancé des travaux d'unification de la législation ferroviaire et a établi un document présentant une stratégie et des méthodes pour atteindre cet objectif. Le CTI et le Comité exécutif ont approuvé la création d'un groupe d'experts chargé de se pencher sur la première étape présentée dans ce document. Ce travail est en cours. En 2011, une réorientation des travaux de la CEE dans le domaine du transport ferroviaire a permis de définir des objectifs et des méthodes plus clairs et d'aborder les nouveaux défis qui se posent actuellement.

37. Bien que l'objectif de deux amendements à l'AGC n'ait pu être atteint (seul un amendement a été adopté), les travaux relatifs à un deuxième amendement sont bien avancés.

38. Le Couloir Nord-Sud et son train de démonstration, ainsi que l'élaboration d'un outil de comparaison sur le Web des services ferroviaires et maritimes sur les corridors de transport entre l'Europe et l'Asie, sont les deux premiers projets visant à renforcer la collaboration entre le SC.2 et le projet des liaisons de transport Europe-Asie (EATL).

39. Conformément à l'objectif fixé pour la période biennale, deux ateliers thématiques sur la sûreté des chemins de fer et le rôle des terminaux et des centres logistiques dans le transport intermodal ont été organisés parallèlement aux sessions du SC.2 et du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24).

D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

40. Le Groupe de travail a bien avancé en ce qui concerne la poursuite de la réorientation de ses activités à la suite d'une forte évolution du contexte économique dans le secteur ferroviaire, notamment en Europe de l'Ouest. L'élargissement des domaines de travail (unification de la législation ferroviaire, trains souterrains, prescriptions particulières relatives aux transports de marchandises et de passagers, etc.), la mise à profit des connaissances et des résultats des travaux par la diffusion de nouvelles publications, ainsi que le lancement de nouveaux projets en coopération avec d'autres groupes de travail et l'intention d'élaborer des outils pour le Web font partie des activités menées au titre de cette réorientation. Ces activités sont en cours et leurs résultats seront examinés dans le futur. Le fonctionnement du nouveau Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire est un défi majeur aussi bien en termes de ressources humaines au sein du secrétariat qu'en ce qui concerne la marge de manœuvre requise entre la législation et la politique de l'UE d'une part et les activités et mandats de l'OTIF et de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) d'autre part. Une collaboration étroite avec les grandes compagnies ferroviaires sur les corridors de transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et l'appui de celles-ci seront indispensables pour progresser rapidement dans ce domaine.

VII. Groupe d'activités 1.7 Transport des denrées périssables

A. Réalisation escomptée

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

B. Indicateurs de succès

1. Nombre de nouveaux amendements à l'ATP adoptés par le WP.11

Mesure des résultats:

Référence 2008-2009: 10 amendements

Objectif 2010-2011: 10 amendements

Résultats constatés pour 2010-2011: 10 amendements

2. Nombre de documents examinés lors des sessions du WP.11 et nombre de documents contenant des propositions d'amendement transmis à la Section des traités de l'ONU à New York

Mesure des résultats:

Référence 2008-2009: 32 + 3

Objectif 2010-2011: 32 + 3

Résultats constatés pour 2010-2011: 56 + 8

C. Évaluation des résultats

42. Le WP.11 a adopté 7 amendements à l'ATP en 2010 (ECE/TRANS/WP.11/222, annexe I) et 3 en 2011 (ECE/TRANS/WP.11/224, annexe I). L'objectif de 10 amendements sur la période biennale a ainsi été atteint. En 2010, le WP.11 a examiné 13 documents officiels et 5 révisions de documents soumis au Groupe de travail à des sessions antérieures. Il a en outre examiné 7 documents informels. Sur ces 25 documents au total, 6 ont été adoptés en totalité ou en partie. En 2011, le WP.11 a examiné 18 documents officiels et 13 documents informels. Sur ces 31 documents au total, 2 ont été adoptés en totalité ou en partie. L'objectif a ainsi été dépassé.

D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

43. Les propositions de modification ou d'amélioration de l'ATP ne font pas défaut, mais il existe souvent une divergence d'approche qui s'explique par les différences climatiques en Europe entre les pays du nord de l'Europe et les pays méditerranéens. Ces différences relatives à la température ont une incidence notable sur le fonctionnement du matériel de transport frigorifique.

**VIII. Groupes d'activités 1.8 et 3.2
Tendances et économie des transports (y compris les liaisons de transport Europe-Asie)**

A. Réalisation escomptée

44. 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 dans le cadre du développement des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie.

B. Indicateurs de succès

1. Nombre de pays participant aux réunions et aux activités

Mesure des résultats:

Référence 2009: 40 pays

Objectif 2010-2011: 40

Résultats constatés pour 2010-2011: 48 pays

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 à mener

Mesure des résultats:

Référence 2009: 75 % de jugements positifs

Objectif 2010-2011: 75 % de jugements positifs

Résultat constaté pour 2010-2011: – (aucun résultat, l'enquête n'ayant pas été menée)

3. État d'avancement de la création d'un mécanisme de coopération aux fins du développement des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie

Mesure des résultats:

Objectif: 4 réunions sur le projet des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie

Résultats constatés pour 2010-2011: 5 réunions tenues

C. Évaluation des résultats

45. Le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) a continué d'étudier les tendances et l'évolution des transports dans la région de la CEE en menant des enquêtes, en confiant des travaux à des groupes d'experts subsidiaires (Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux et Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie) et en lançant de nouveaux projets de recherche. Les États membres ont participé activement aux réunions et autres manifestations organisées par le WP.5 et ses groupes subsidiaires. Leur satisfaction à l'égard de l'ensemble des travaux se traduit par un taux de participation plus élevé. L'atelier organisé conjointement avec le secrétariat de la CNUCED en 2010 sur le thème «Effets des changements climatiques sur les réseaux de transport internationaux» a été particulièrement apprécié par les principales parties prenantes, les gouvernements et l'UE.

46. Les faits nouveaux relatifs aux réseaux de transport transeuropéens, la situation, les tendances et les défis en ce qui concerne les transports dans la région euroméditerranéenne, en Allemagne et dans la Fédération de Russie, et la situation des transports routiers et ferroviaires dans la région de la CEE ont été examinés.

47. L'évaluation et la hiérarchisation des projets d'infrastructure concernant les principales liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie ont contribué à la coordination des tâches de planification et à la conception de liaisons de transport intérieur Europe-Asie rationnelles et sûres. Le Groupe de travail a favorisé le renforcement des capacités nationales de facilitation du transport et du transit internationaux et l'échange des données d'expérience et des meilleures pratiques des pays engagés dans le projet. Le rapport sur la phase II du projet a été achevé. Des organisations intergouvernementales telles que l'OSCE ont participé activement aux travaux et ont parrainé certaines manifestations.

48. Le Groupe de travail a recensé 404 projets prioritaires qui représentent un budget de 271 milliards de dollars des États-Unis d'Amérique, dont 311 sur les liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie.

49. Une application SIG est en cours d'achèvement pour la région visée par le projet EATL et chaque pays participant au projet. Elle sera bientôt disponible sur Internet en accès libre.

50. Les analyses des obstacles non physiques aux opérations de transport sur les liaisons entre l'Europe et l'Asie ont révélé que les longues attentes aux points de franchissement des

frontières faisaient partie des principaux problèmes. Les temps d'attente sont également longs en ce qui concerne les contrôles vétérinaires et phytosanitaires, ainsi que les contrôles des passeports, des opérations de transit et des visas notamment.

51. L'analyse de type SWOT (Strengths-Weaknesses-Opportunities-Threats) a confirmé la nécessité de renforcer la coordination et la coopération entre les pays engagés dans le projet EATL, afin de réaliser les infrastructures de transports prioritaires et de faciliter les opérations de transport et de transit.

52. Une étude comparative des liaisons maritimes existantes entre l'Europe et l'Asie et de certaines liaisons ferroviaires a montré que dans 5 des 9 scénarios considérés, le transport ferroviaire était plus avantageux que le transport maritime en termes de coût et de temps. Dans les 9 scénarios, le transport ferroviaire était plus avantageux que le transport maritime en termes de temps.

D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

53. Le projet EATL a révélé que la réalisation de liaisons de transport intérieur entre l'Europe et l'Asie ne pouvait se faire sans coopération entre les gouvernements. Cela est particulièrement vrai en ce qui concerne les pays sans littoral de l'Asie centrale. Un maillon faible ou manquant dans un pays peut mettre en cause l'intérêt économique d'une liaison dans son ensemble pour le transport international. Il est par conséquent évident que l'établissement de liaisons de transport intérieur entre l'Europe et l'Asie, notamment des liaisons multimodales, doit être une entreprise de longue haleine, exigeant beaucoup d'efforts et de persévérance, ainsi qu'un renforcement de la coordination et de la coopération entre tous les pays concernés. Un financement durable, mis en place à long terme, est en outre nécessaire pour que ces efforts de longue durée soient fructueux.

IX. Groupe d'activités 1.9 Transport intermodal et logistique

A. Réalisation escomptée

54. Meilleure compréhension des activités et des politiques concernant le transport intermodal durable et la logistique dans la région, et meilleure coopération entre les pays membres de la CEE dans l'examen des questions abordées, grâce à l'échange de données d'expérience et de bonnes pratiques. Ces questions concernent les infrastructures, le passage des frontières, ainsi que le suivi et la mise à jour des instruments juridiques pertinents (Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) et son Protocole).

B. Indicateurs de succès

2. 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)

Mesure des résultats:

Référence 2009: 39 pays

Objectif 2010-2011: 35 pays

Résultats effectifs 2010-2011: 25 pays

3. Nombre d'amendements et de lignes actualisées ou modifiées dans l'AGTC et son Protocole

Mesure des résultats:

Référence 2009: 2 amendements

Objectif 2010-2011: 2 amendements

Résultat effectif 2010-2011: 1 amendement

C. Évaluation des résultats

55. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) n'a tenu que deux sessions ordinaires en raison d'une rationalisation des activités découlant de la nouvelle feuille de route pour les travaux et le fonctionnement futurs du Groupe de travail, approuvée par le CTI en 2010. En outre, les restrictions budgétaires sur les frais de voyage ont rendu la participation de plusieurs pays membres très difficile. C'est sans doute la principale raison pour laquelle l'objectif concernant le nombre de pays assistant aux sessions n'a pas été atteint. En application de cette nouvelle stratégie, plusieurs groupes spéciaux informels d'experts ont été créés qui travaillent principalement par courrier électronique et élaborent le thème du débat de fond annuel du Groupe de travail (2010: Services efficaces de transport des conteneurs par voie navigable; 2011: Implantation et fonctionnement des terminaux intermodaux), ainsi que certains thèmes soumis pour examen et décision à la session annuelle (à savoir l'application des Règles de Rotterdam au transport terrestre et la révision des directives OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des unités de transport intermodal). Les groupes d'experts chargés d'élaborer le thème annuel du Groupe de travail ont travaillé efficacement et contribué à mieux centrer les débats. Le groupe d'experts intersecrétariats sur la révision des directives OMI/OIT/CEE a tenu sa première réunion en 2011 avec une participation importante de spécialistes du secteur et a approuvé un rapport initial ainsi qu'un plan de travail. Le groupe d'experts sur les Règles de Rotterdam, malgré d'importants efforts du secrétariat, n'est pas parvenu à un consensus. Il a fallu suspendre les travaux jusqu'à nouvel ordre.

56. Si l'objectif de deux amendements pour l'AGTC n'a pas pu être atteint (un seul amendement a été adopté jusqu'à présent), les travaux ont bien avancé sur une deuxième proposition d'amendement.

D. Enseignements tirés/aspects à améliorer

57. Les nouvelles orientations adoptées en 2010 pour le Groupe de travail ont beaucoup fait pour que les sessions annuelles soient mieux préparées et ciblées. Néanmoins, l'efficacité de ces mesures n'est pas encore démontrée s'agissant d'accroître la participation des pays à la session annuelle, et n'a pas non plus amélioré la contribution technique des pays membres de la CEE. La création et l'élaboration des documents techniques et l'animation des groupes d'experts virtuels imposent au secrétariat une charge de travail supplémentaire importante qui ne pourra pas être maintenue au même rythme à l'avenir. À l'heure actuelle, il apparaît prématuré d'évaluer la réorganisation des travaux et du fonctionnement du Groupe de travail et de tirer des conclusions quant à la valeur ajoutée de ces mesures.

58. L'examen des paramètres techniques de l'AGTC et de son Protocole, dont le Groupe de travail constitue le Comité de gestion, continue de poser des difficultés car les compétences techniques indispensables font défaut, et la contribution des pays est

insuffisante. Le secrétariat a élaboré un premier rapport d'évaluation sur les nouveaux critères techniques et prévoit de travailler avec des experts des États membres et des ONG pour mettre ces traités en conformité avec les exigences modernes qui s'imposent en matière de transport ferroviaire et intermodal. De même, il a été de plus en plus difficile d'obtenir d'autres adhésions à l'AGTC du fait que la plupart des États membres de la CEE qui utilisent le transport combiné par route, rail et voie navigable adhèrent déjà à l'Accord.

X. Groupe d'activités 1.10 Problèmes douaniers intéressant les transports

A. Réalisation escomptée

59. 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

Mesure des résultats:

Référence 2009: 50 pays et Parties contractantes et 1 300 participants

Objectif 2010-2011: 58 pays et Parties contractantes et 900 participants

Résultats effectifs 2010-2011: 56 pays et 900 participants

2. Nombre de nouveaux amendements adoptés ou examinés et nombre de nouvelles Parties contractantes

Mesure des résultats:

Référence 2009: 7 amendements

Objectif 2010-2011: 3 amendements adoptés ou examinés et 3 nouvelles Parties contractantes

Résultats effectifs 2010-2011: 4 amendements et 2 nouvelles Parties contractantes

C. Évaluation des résultats

60. Les instruments juridiques de la CEE dans le domaine de la facilitation du passage des frontières aident les Parties contractantes à trouver l'équilibre difficile entre la facilitation des transports et du commerce, d'une part, et la sécurité et la protection des recettes, d'autre part. La pertinence de ces instruments a été confirmée par la participation active de plusieurs pays, OIG et ONG aux réunions du WP.30 et de l'AC.2, avec aussi pour objectif de négocier de nouveaux amendements. La Convention sur l'harmonisation a été complétée par une nouvelle annexe 9 relative au passage des frontières dans le transport ferroviaire qui est entrée en vigueur le 30 novembre 2011. De nouveaux amendements à la Convention TIR concernant les responsabilités des associations nationales garantes sont

entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2011. Les associations auront obligation, en particulier, de rendre compte des prix des carnets TIR à l'échelon national – cette mesure contribuera à améliorer la transparence financière du régime TIR. Une autre série importante de propositions d'amendements à la Convention TIR a été adoptée par le Comité de gestion TIR en vue de définir clairement les responsabilités des principaux acteurs du régime TIR (douanes, opérateurs et garants). Le Secrétaire général a communiqué ces propositions aux Parties afin qu'elles les approuvent.

61. En vue du renforcement de la Convention TIR, le WP.30, les Parties contractantes et le secrétariat ont mené un certain nombre d'activités: i) examen stratégique du régime TIR afin d'en évaluer la pertinence et de mieux comprendre la demande du marché actuel; ii) élaboration d'une nouvelle annexe à la Convention TIR sur les conditions et les prescriptions relatives à l'habilitation d'une organisation internationale pour organiser le fonctionnement du système de garanties TIR et poursuite de l'examen des dispositions sur l'audit visant à assurer la bonne gouvernance et la transparence du régime TIR; iii) progrès significatifs dans la mise au point des aspects techniques du projet eTIR (informatisation du régime TIR) et l'exécution de l'analyse coûts-avantages de ce projet.

62. Les activités visant à garantir la pleine application de la Convention sur l'harmonisation et de la Convention TIR à l'échelon national se sont poursuivies. À cet effet, un certain nombre de séminaires internationaux et nationaux ont été organisés, et plusieurs enquêtes ont été menées auprès des Parties contractantes. La Commission de contrôle TIR a établi plusieurs exemples de bonnes pratiques dans l'application de divers aspects du régime TIR au niveau national. Ce type d'exemples est indispensable aux activités du renforcement des capacités et de formation. Une nouvelle édition du Manuel TIR a été publiée dans toutes les langues officielles de l'ONU. On trouve dans cette publication non seulement le texte juridique de la Convention, mais aussi de nombreux commentaires, recommandations et exemples de meilleures pratiques pour aider les pays à appliquer comme il convient le régime TIR.

D. Enseignements tirés/aspects à améliorer

63. L'intérêt croissant pour la Convention sur l'harmonisation, et l'entrée en vigueur de ses annexes 8 et 9, en particulier, ont suscité, tant de la part des Parties contractantes que de celle d'autres parties intéressées, de nouvelles demandes de séminaires, d'ateliers et de supports de formation sur l'application des dispositions de la Convention et l'amélioration des outils de gestion dans le domaine du passage des frontières, y compris l'application d'indicateurs de résultats dans ce domaine. Pour le prochain exercice biennal, les objectifs seront donc de poursuivre les activités de suivi et de renforcement des capacités concernant la Convention sur l'harmonisation, et de faire en sorte que la nouvelle annexe 9 relative au passage des frontières dans le transport ferroviaire entre en vigueur rapidement.

64. L'un des principaux enjeux pour la Convention TIR sera de mettre au point une nouvelle annexe sur les conditions et prescriptions relatives à l'habilitation d'une organisation internationale, y compris les dispositions sur l'audit visant à assurer la bonne gouvernance et la transparence financière du régime TIR. Pour ce qui concerne le projet eTIR, les incidences financières du projet seront examinées et il sera procédé à une analyse coûts-avantages. Le Groupe de travail doit aussi parvenir à un consensus concernant l'élaboration de dispositions juridiques en vue de l'introduction de l'eTIR, en fonction des options suivantes: soit modifier la Convention en vigueur en y ajoutant des dispositions permettant d'utiliser l'échange de données informatisé (EDI) parallèlement à l'utilisation du carnet TIR sur support papier, ou progressivement en remplacement de celui-ci, soit établir une convention «eTIR» entièrement nouvelle, qui serait fondée sur les technologies EDI.

XI. Groupe d'activités 1.11 Transports par voie navigable

A. Réalisation escomptée

65. Amélioration et actualisation du cadre réglementaire pour l'infrastructure et les bateaux de navigation intérieure dans la région de la CEE.

B. Indicateurs de succès

- 1. Harmonisation des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure dans la région de la CEE dans le cadre de la résolution n° 61 – «Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure»**

Mesure des résultats:

Référence 2009: Adoption par le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) des nouveaux chapitres 20 et 21.

Objectif 2010-2011: Adoption d'amendements à la résolution n° 61 (notamment aux chapitres 1^{er}, 2 et 15 et aux appendices) pour tenir compte des tous derniers amendements apportés à la Directive européenne 2006/87/CE établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure (ci-après la Directive 2006/87/CE).

Résultats effectifs 2010-2011: Le SC.3 a adopté les amendements aux chapitres 1^{er}, 2, 15 et à l'appendice 7 de la résolution n° 61 renforçant l'harmonisation avec la Directive 2006/87/CE. D'autres amendements portant sur le chapitre premier, le chapitre 6 et l'appendice 2 ont été adoptés en octobre 2011.

- 2. Mise en œuvre de la quatrième version révisée du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI)**

Mesure des résultats:

Référence 2009: Dernière révision du CEVNI

Objectif 2010-2011: Collecte d'informations sur les dispositions nationales et régionales s'écartant du CEVNI, conformément aux instructions du nouveau chapitre 9 intitulé «Prescriptions régionales et nationales spéciales»; suivi de la révision des règlements des commissions fluviales en fonction des nouvelles dispositions du CEVNI.

Résultats effectifs 2010-2011: Des informations sur les dispositions nationales et régionales s'écartant du CEVNI ont été recueillies, conformément aux instructions du nouveau chapitre 9 intitulé «Prescriptions régionales et nationales spéciales», auprès de 12 pays membres et de 4 commissions fluviales; des informations détaillées sur la révision des règlements des commissions fluviales en fonction des nouvelles dispositions du CEVNI ont été établies.

C. Évaluation des résultats

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

67. Le premier rapport sur l'application du CEVNI et les dispositions nationales et régionales s'écartant du CEVNI, contenant des informations du Bélarus, de la Bulgarie, de la Fédération de Russie, de la Lituanie, des Pays-Bas, de la République tchèque, de la Serbie, de la Slovaquie et de la Turquie ainsi que des commissions fluviales du Rhin et de la Moselle, a été examiné en 2010. Les commissions fluviales du Danube et de la Save ont intégré les dispositions de la quatrième révision du CEVNI dans leurs règlements respectifs, dont la mise en conformité avec le CEVNI est désormais pratiquement achevée. Un deuxième rapport sur l'application du CEVNI comportant des renseignements de l'Allemagne, la Belgique et l'Ukraine et des informations détaillées sur l'application par les commissions fluviales a été examiné en octobre 2011.

68. Le *Livre blanc pour un transport par voie navigable efficace et durable en Europe*, qui contient des recommandations stratégiques générales pour le développement de la navigation intérieure au niveau paneuropéen, a été achevé en 2010, approuvé par le CTI en mars 2011, et complété d'un supplément spécial présentant la situation du transport par voie navigable aux États-Unis d'Amérique. La publication officielle est parue en juillet 2011.

69. La résolution n° 22 sur la signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI) a été révisée en 2010-2011. L'Inventaire CEE des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (*Livre bleu*), qui contient des informations détaillées sur les normes et les paramètres actuels et prévus concernant les voies navigables et les ports E en Europe, a également été révisé en 2010-2011. La deuxième édition révisée du *Livre bleu* a été adoptée par le Groupe de travail en octobre 2011. Un projet de prescriptions techniques spéciales applicables aux bateaux de navigation fluvio-maritime, devant figurer dans un nouveau chapitre de la résolution n° 61, est en cours d'élaboration afin d'être examiné par le Groupe de travail en octobre 2011, ainsi qu'une mise à jour de la résolution n° 57 contenant des directives pour les services d'information fluviale.

70. Le Groupe de travail a fait paraître trois publications officielles: le *Livre blanc pour un transport par voie navigable efficace et durable en Europe*; la résolution n° 22, «Signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI)» – deuxième édition révisée; et la résolution n° 61, «Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure» – première édition révisée.

D. Enseignements tirés/aspects à améliorer

71. Les travaux de la CEE dans le domaine de la navigation intérieure restent d'un grand intérêt pour les États membres de la CEE, constituant le seul cadre au niveau paneuropéen pour les questions de politique générale et les aspects juridiques et techniques et associant l'ensemble des commissions fluviales européennes. En témoigne le niveau de participation aux réunions, qui continue d'être bon, notamment dans les réunions techniques du SC.3/WP.3, le nombre de ratifications de l'AGN qui continue d'augmenter (Autriche et Ukraine en 2010) et le très bon taux de réponse (80 %) lors de la révision du *Livre bleu*, et l'intérêt porté par des États non membres aux travaux menés par la CEE, ainsi qu'en témoigne la participation de l'Indonésie à l'une des sessions du SC.3/WP.3 et la décision de

l'Afrique du Sud d'appliquer la résolution n° 40 de la CEE sur le certificat international de conducteur de bateau de plaisance.

72. En outre, la SC.3 est le premier organe intergouvernemental à aborder la question des prescriptions techniques applicables aux bateaux fluvio-maritimes, ce qui pourrait contribuer de façon importante à développer l'utilisation du transport par voie navigable dans plusieurs pays de la CEE, notamment en Fédération de Russie et en Ukraine. Enfin, la CEE offre un cadre permettant des consultations informelles facilitées entre les principaux acteurs réglementaires dans le domaine de la navigation intérieure, à savoir la Commission européenne et les commissions fluviales.

73. Il reste toutefois un certain nombre de domaines dans lesquels les travaux de la CEE pourraient être renforcés (compétences professionnelles en navigation intérieure, prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et aspects de la navigation intérieure liés à l'environnement) ou de nouvelles activités pourraient être créées (base de données sur les numéros d'identification des bateaux de navigation intérieure). Ces améliorations et ces nouvelles activités ne seront possibles qu'à condition de disposer de ressources extrabudgétaires et de pouvoir créer des groupes de travail auprès des commissions fluviales et des groupes de travail techniques chargés de la législation pertinente de l'UE. Le *Livre blanc de la CEE pour un transport par voie navigable efficace et durable en Europe* offre des recommandations détaillées à cet égard et pourrait servir de base pour poursuivre le débat de politique générale dans ces domaines.

XII. Groupe d'activités 1.12 Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement

A. Réalisation escomptée

74. Échange de données d'expérience et de bonnes pratiques et renforcement des capacités en vue de l'intégration des politiques relatives au transport, à l'environnement et à la santé, 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. Nombre de pays et d'ONG participant aux réunions du Comité directeur du PPE-TSE et aux ateliers organisés dans ce cadre

Mesure des résultats:

Référence 2009: 89

Objectif 2010-2011: 50

Résultats effectifs 2010-2011: 76

2. Préparation et organisation efficaces d'ateliers et de séminaires dans le cadre du PPE-TSE

Mesure des résultats:

Référence 2009: 2

Objectif 2010-2011: 3

Résultats effectifs 2010-2011: 3

3. Effet avéré du PPE-TSE sur les méthodes d'action nationales visant à intégrer les transports, la santé et l'environnement, mesuré par le nombre de documents téléchargés sur le site d'échange d'informations du PPE-TSE

Mesure des résultats:

Référence 2009: 92

Objectif 2010-2011: 110

Résultats effectifs 2010-2011: 11

C. Évaluation des résultats

75. En 2009, la troisième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement a adopté deux nouveaux objectifs prioritaires, des mécanismes de mise en œuvre et un plan de travail 2009-2014 pour le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), administré conjointement par la CEE et le Bureau régional pour l'Europe de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) (OMS/Europe). Le Comité directeur du PPE-TSE, qui supervise l'application du Programme, a tenu deux sessions en 2010 et en 2011. Deux ateliers de renforcement des capacités ont été organisés en 2010 à Skopje (ex-République yougoslave de Macédoine) et à Batumi (Géorgie), et un autre atelier à Kiev (Ukraine) en 2011 ayant pour thèmes l'intégration institutionnelle des transports, de la santé et de l'environnement et la mise en œuvre de transports urbains durables et sains. Un manuel sur l'exécution des plans d'action nationaux pour les transports, la santé et l'environnement, un mandat pour le programme de partenariats PPE-TSE et un coffret de communication et de publicité ont également été mis au point. En outre, une série de colloques sur le PPE-TSE et des supports d'information centrés sur les objectifs n° 1 («Des emplois préservant l'environnement et la santé dans le secteur des transports») et n° 2 («Mobilité urbaine équitable et innovante») de la Déclaration d'Amsterdam ont été organisés.

76. Faute de ressources suffisantes, l'administrateur du Mécanisme d'échange d'informations du PPE-TSE n'a pas pu être recruté. De ce fait, le Mécanisme a dû fonctionner sur un mode automatique et très peu de nouveaux documents ont pu être mis en ligne.

D. Enseignements tirés/aspects à améliorer

77. 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 nombreux acteurs, y compris 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 du Caucase (principalement). Le secrétariat ne dispose pas de fonds extrabudgétaires suffisants pour exploiter pleinement les possibilités du Mécanisme d'échange d'informations du PPE-TSE et permettre à celui-ci de jouer un rôle central dans le fonctionnement et le rayonnement du PPE-TSE. En fait, il n'a été possible d'obtenir aucune ressource pour le gestionnaire du contenu du Mécanisme et, à la suite de la migration sur un

nouveau système de serveurs et des opérations de maintenance informatique auxquelles la CEE a dû procéder en urgence, le Mécanisme a continué de fonctionner sur un mode automatique, ce qui n'a pas suffi à l'évidence pour inciter ses clients à mettre en ligne régulièrement des documents. Un effort particulier doit être fait pour inciter davantage de pays et d'organisations à partager la charge de l'appui extrabudgétaire aux activités du PPE-TSE afin de garantir la continuité et l'efficacité de sa gestion et de son fonctionnement.

XIII. Groupe d'activités 1.13 Statistiques des transports

A. Réalisations escomptées

78. 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

Mesure des résultats:

Référence 2009: Base de données statistiques partielle en ligne

Objectif 2010-2011: Base de données statistiques complète en ligne

Résultat effectif 2010-2011: Extension de la base de données statistiques en ligne à la sécurité de la circulation routière

2. Exploitation des données mesurée en fonction du nombre de téléchargements depuis le site Web

Mesure des résultats:

Référence 2009: 77 500 téléchargements

Objectif 2010-2011: 82 000 téléchargements

Résultats effectifs 2010-2011: 84 000 téléchargements

C. Évaluation des résultats

79. Le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) a tenu deux sessions ordinaires. Une feuille de route sur les statistiques des transports a été adoptée en juin 2010. Le secrétariat a procédé en 2010 à une activité d'auto-évaluation importante, intitulée «Simplification de la collecte des données et diffusion des statistiques des transports». La version Internet du questionnaire commun sur les statistiques des transports de la CEE, d'Eurostat et du Forum international des transports a été simplifiée parallèlement à la publication en ligne du quatrième glossaire révisé sur les statistiques des transports dans toutes les langues officielles. Une coopération importante avec le secrétariat de la Base de données communautaire sur les accidents de la circulation routière (CARE) a sensiblement atténué la charge imposée aux États membres. La base de données en ligne sur les statistiques des transports a été améliorée et étendue; d'autres données en ligne devront être

améliorées. De nouveaux indicateurs de résultats établis à partir de données provenant de la base de données de la CEE ont été diffusés (en particulier pour la sécurité routière). Des profils de pays ainsi que des graphiques et des tendances permettant la comparaison entre les pays ont été publiés sur le site Web. En outre, une fiche statistique annuelle sur les principaux indicateurs du secteur des transports a été publiée en 2010 et en 2011. Deux publications en série ont été élaborées et publiées en ligne: Statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord (RAS) et Statistiques des transports de la CEE pour l'Europe et l'Amérique du Nord (qui remplace le Bulletin annuel de statistiques des transports pour l'Europe et l'Amérique du Nord). Des recommandations détaillées à l'intention des pays participant à la campagne 2010 de recensement de la circulation sur les routes E et du trafic sur les lignes ferroviaires E ont été établies, et le secrétariat a commencé de dépouiller les résultats des recensements. Plusieurs questionnaires pilotes ont été lancés en coopération avec Eurostat et le Forum international des transports. Deux ateliers de renforcement des capacités sur la collecte de données en ligne ont été organisés en Asie centrale. Enfin, l'harmonisation des méthodes en statistiques des transports s'est poursuivie.

D. Enseignements tirés/aspects à améliorer

80. L'analyse des lacunes effectuée par le secrétariat a montré qu'il fallait mettre l'accent davantage sur la coopération avec les pays d'Europe orientale et centrale, du Caucase et de l'Asie centrale. Le secrétariat a organisé deux ateliers sur l'utilisation de la collecte de données par Internet. Il faudrait cependant y consacrer davantage d'efforts, en particulier dans les pays d'Asie centrale. Davantage d'activités de renforcement des capacités devraient être organisées afin d'améliorer le degré de réponse de ces pays. En outre, le Groupe de travail doit continuer de promouvoir les échanges techniques axés sur le travail méthodologique en matière de statistiques des transports pour offrir une valeur ajoutée aux statisticiens participants et asseoir le Groupe de travail en tant que cadre paneuropéen pour les statistiques des transports. En 2010, le Groupe de travail a examiné les méthodes de comparabilité des décès dans les accidents de la circulation routière (OMS, CARE, IRTAD¹/PB²) et il a examiné en 2011 des indicateurs de résultats sur les statistiques de sécurité routière, activité qu'il conviendrait de poursuivre. La coopération avec le secrétariat CARE n'est pas encore optimale (retards dans la transmission des données, etc.) et pourrait être améliorée en concluant un mémorandum d'accord. Davantage de coopération avec d'autres groupes de travail de la CEE serait aussi nécessaire en vue de l'harmonisation des méthodes de statistique des transports.

XIV. Groupe d'activités 2.1 Transport routier

A. Réalisation escomptée

81. Renforcement de la mise en œuvre de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), en général, et du tachygraphe numérique, en particulier.

¹ Groupe international sur les données de sécurité routière et leur analyse.

² Pays-Bas.

B. Indicateurs de succès

1. Nombre de problèmes mis en évidence et de propositions visant à les résoudre

Mesure des résultats:

Référence 2009: 3

Objectif 2010-2011: 3-4

Résultats effectifs 2010-2011: 4 problèmes et propositions connexes

2. Nombre de séminaires et d'ateliers

Mesure des résultats:

Référence 2009: 2

Objectif 2010-2011: 3

Résultats effectifs 2010-2011: 3

3. Nombre de participants par séminaire et atelier

Mesure des résultats:

Référence 2009: 30

Objectif 2010-2011: 35

Résultats effectifs 2010-2011: 33

C. Évaluation des résultats

82. La mise en œuvre du tachygraphe numérique a continué d'être une des questions centrales auxquelles s'intéresse le SC.1. L'attention s'est toutefois déplacée vers les aspects problématiques plus généraux de l'Accord et le règlement des problèmes liés à l'AETR a été jugé urgent, notamment celui de la relation compliquée de celui-ci avec le régime juridique de l'UE. Il a été créé à cet effet un groupe officiel d'experts de l'AETR qui tentera au cours du prochain exercice biennal de résoudre tous les points contestés de l'AETR: article 22 *bis*, modifications à apporter à l'Accord et facilitation de la mise en œuvre du tachygraphe numérique, notamment. En particulier, les réunions spéciales sur l'AETR ont permis d'aborder tous les sujets et de fixer des orientations – accord sur le mandat du groupe officiel et mesures concrètes futures. La Commission européenne est aussi devenue plus réceptive à une action concertée et un ensemble concret de mesures concertées futures en vue du règlement des problèmes de l'AETR a été arrêté.

D. Enseignements tirés/aspects à améliorer

83. Les initiatives et les mesures prises pour remédier aux problèmes relatifs à l'AETR et à la mise en œuvre du tachygraphe numérique affichent déjà des progrès sensibles. Il est impératif à ce stade de continuer sur cette lancée et d'accélérer le processus au cours du prochain exercice biennal. Cela suppose des efforts importants de la part du secrétariat et une ferme volonté politique du côté des États parties à l'Accord intéressés.

XV. Groupe d'activités 2.2 Sécurité de la circulation routière

A. Réalisations escomptées

84. Renforcement de la mise en œuvre des Conventions de Vienne sur la circulation et la signalisation routières de 1968, et des Accords européens de 1971 les complétant.

B. Indicateurs de succès

1. Nombre de nouvelles Parties contractantes aux Conventions et aux Accords européens

Mesure des résultats:

Référence 2009: 3

Objectif 2010-2011: 3

Résultats effectifs 2010-2011: 3

2. Nombre de séminaires, d'ateliers, de conférences et de campagnes sur la sécurité routière

Mesure des résultats:

Référence 2009: 5

Objectif 2010-2011: 5

Résultats effectifs 2010-2011: 8

3. Nombre moyen de participants par séminaire, atelier, conférence ou manifestation

Mesure des résultats:

Référence 2009: 76

Objectif 2010-2011: 100

Résultats effectifs 2010-2011: 104

C. Évaluation des résultats

85. Le lancement de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière (2011-2020) a appelé l'attention sur les activités de la CEE et du WP.1. On notera que le nombre de participants et de pays assistant aux sessions du WP.1 a régulièrement augmenté, et que le nombre d'activités a doublé en 2010-2011 par rapport à l'exercice précédent. Plusieurs séminaires ont été organisés dans la région de la CEE, pour donner la possibilité aux pays qui rencontrent des problèmes dans le domaine de la sécurité routière de définir des objectifs régionaux et nationaux dans ce domaine et afin de permettre l'échange de bonnes pratiques et d'atteindre les objectifs de la Décennie. La CEE poursuit ses activités consacrées aux systèmes de gestion de la sécurité routière dans le cadre du Groupe de travail et en a lancé de nouvelles tout en renforçant la coopération avec les autres commissions régionales. Plus précisément, elle intensifie ses efforts visant à mettre au point une stratégie pour aider au plan technique ses pays membres à renforcer leurs

capacités de gestion et à élaborer des programmes de sécurité routière qui traitent les problèmes rencontrés en tenant compte de la situation nationale.

D. Enseignements tirés/aspects à améliorer

86. Les gouvernements et les principaux partenaires jouent un rôle central pour promouvoir les objectifs de sécurité routière, mobiliser des ressources supplémentaires et relayer le message auprès du public pour assurer sa participation active. C'est aux gouvernements qu'il incombe au premier chef d'améliorer la sécurité routière, mais ce n'est pas seulement affaire de volonté et d'engagement: cela demande également un effort concerté et des moyens financiers significatifs.

87. En outre, l'augmentation du nombre de Parties contractantes aux instruments précités est un objectif à poursuivre. Même si ces instruments juridiques, avec 70 adhésions ou davantage, ont dépassé le cadre de la région de la CEE, plusieurs autres pays gagneraient à y adhérer.

88. Enfin, il n'existe toujours pas de mécanisme de suivi de la mise en œuvre capable de mesurer efficacement si l'application de ces instruments à l'échelon national a été concluante.

XVI. Groupe d'activités 2.3 Transport des denrées périssables

A. Réalisation escomptée

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

B. Indicateurs de succès

1. Nombre total de Parties contractantes à l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP)

Mesure des résultats:

Référence 2009: 45 Parties contractantes

Objectif 2010-2011: 47 Parties contractantes

Résultats effectifs 2010-2011: 45 Parties contractantes

C. Évaluation du résultat

90. Il n'y a pas eu de nouvelle accession à l'ATP au cours de l'exercice biennal. L'objectif de 47 pays n'a donc pas été atteint.

D. Enseignements tirés/aspects à améliorer

91. Les perspectives de nouvelles adhésions à l'ATP sont réelles. La Suisse a signé l'ATP en 1971 mais ne l'a toujours pas ratifié jusqu'à présent. Parmi les 56 États membres

de la CEE, l'Arménie, le Canada, Chypre, l'Islande, Israël, le Kirghizistan, le Lichtenstein, Malte, Saint-Marin, le Tadjikistan, le Turkménistan et la Turquie n'y ont pas encore adhéré. Il faudrait éventuellement des activités d'assistance technique pour favoriser de nouvelles adhésions et une application plus efficace de l'Accord.

XVII. Groupe d'activités 2.4 Problèmes douaniers intéressant les transports

A. Réalisation escomptée

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

B. Indicateurs de succès

1. Nombre d'enquêtes sur la mise en œuvre des instruments juridiques concernant le passage des frontières

Mesure des résultats:

Référence 2009: 2

Objectif 2010-2011: 2

Résultats effectifs 2010-2011: 2

C. Évaluation des résultats

93. Un suivi régulier est indispensable pour vérifier que les instruments juridiques sont convenablement appliqués au niveau national. C'est la raison pour laquelle des mécanismes de suivi sont prévus dans les principales conventions de la CEE sur la facilitation du passage des frontières, à savoir la Convention sur l'harmonisation et la Convention TIR. En 2010-2011, deux enquêtes ont été réalisées auprès des Parties contractantes TIR: sur l'utilisation des codes du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (SH) et sur le recours aux sous-traitants dans le cadre des transports TIR. Les résultats ont été présentés à la Commission de contrôle TIR et à l'AC.2 pour examen. Il est procédé actuellement à une enquête supplémentaire en ligne auprès des administrations douanières concernant les demandes de paiement pour la période 2007-2010.

D. Enseignements tirés/aspects à améliorer

94. La CEE est censée contrôler les progrès de l'application de la Convention sur l'harmonisation tous les deux ans. Cela a été fait jusqu'à présent au moyen d'enquêtes auprès des autorités compétentes des Parties contractantes. Bien qu'utiles, les éléments recueillis ne permettent pas d'avoir une idée complète de l'application de la Convention sur le terrain. Il conviendrait de les compléter par des données provenant des utilisateurs privés (les «clients») qui sont mieux au fait de la situation réelle au passage des frontières des différents pays. Il faudrait donc créer des outils pour la collecte de données auprès du secteur privé, y compris des mécanismes financiers.

XVIII. Groupe d'activités 3.1 Transport intermodal et logistique

A. Réalisations escomptées

95. Meilleure compréhension des activités et des politiques concernant le transport intermodal durable et la logistique dans la région, et meilleure coopération entre les pays membres de la CEE dans l'examen des questions abordées, grâce à l'échange de données d'expérience et de bonnes pratiques. Ces questions concernent les infrastructures, le passage des frontières, ainsi que le suivi et la mise à jour des instruments juridiques pertinents (Accord AGTC et son Protocole).

B. Indicateurs de succès

1. Nombre de nouvelles Parties contractantes à l'Accord AGTC et à son Protocole

Mesure des résultats:

Référence 2009: 3 Parties contractantes

Objectif 2010-2011: 3 Parties contractantes

Résultat effectif 2010-2011: Aucune nouvelle Partie contractante

C. Évaluation des résultats

96. Dans le cadre de plusieurs groupes spéciaux informels d'experts (voir la partie concernant le groupe d'activités 1.9), le Groupe de travail a continué de contribuer à une meilleure compréhension des activités et des politiques liées au transport intermodal durable et à la logistique dans la région et à améliorer la coopération des pays membres de la CEE dans le traitement de ces questions par l'échange de données d'expérience et de bonnes pratiques. Ces groupes d'experts ont travaillé efficacement et favorisé un débat intéressant et ciblé.

D. Enseignements tirés/aspects à améliorer

97. La poursuite de l'examen et de la révision des paramètres techniques de l'AGTC et de son Protocole se heurte encore à des difficultés du fait que les compétences techniques indispensables font défaut et que les pays ne font pas suffisamment de propositions. Pour pouvoir établir de nouveaux critères techniques et mettre ces instruments juridiques en conformité avec les critères modernes qui s'imposent en matière de transport ferroviaire et intermodal, les pays membres devront montrer davantage d'initiative et les compétences nécessaires devront être réunies. On ne s'attend pas à des adhésions supplémentaires à l'AGTC, dans la mesure où la plupart des États membres de la CEE qui utilisent le transport combiné par route, rail et voie navigable adhèrent déjà à l'Accord.

XIX. Groupe d'activités 3.3 (groupe d'activités 3: Transport routier et groupe d'activités 6: Transport ferroviaire)

Projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER)

A. Réalisation escomptée

98. Meilleure compréhension des activités et des politiques en matière de transport ferroviaire et de transport routier dans la région, notamment des questions liées aux infrastructures, au passage des frontières, à l'interopérabilité et au suivi et à la mise à jour des instruments juridiques pertinents, ainsi que renforcement de la coopération des pays de la CEE pour traiter ces questions.

B. Indicateurs de succès

1. Nombre de pays de la CEE participant aux projets TER et TEM

Mesure des résultats:

Référence 2009: 17

Objectif 2010-2011: 19

Résultats effectifs 2010-2011: 25

C. Évaluation des résultats

99. Le Groupe de travail des transports ferroviaires a renforcé sa coopération avec le projet de chemin de fer transeuropéen (TER) et le Groupe de travail des transports routiers avec le projet d'autoroute transeuropéenne (TEM). Les deux groupes de travail ont participé au processus de révision du plan directeur initial de ces projets. Grâce au rôle actif des pays qui ont participé aux volets TER et TEM du projet ainsi que d'autres pays membres, les groupes de travail ont consolidé leur rôle de coordonnateurs des initiatives sur le rail et la route découlant de ce projet.

D. Enseignements tirés/aspects à améliorer

100. Une coopération étroite avec les pays membres participants et un soutien des grands organismes financiers internationaux, ainsi que des entreprises ferroviaires des pays participant au TER et des autorités nationales compétentes pour le volet TEM du projet seront indispensables pour réaliser les plans d'investissement et les projets prioritaires définis par le plan directeur révisé du TEM et du TER.

XX. Groupe d'activités 4.1 Problèmes douaniers intéressant les transports

A. Réalisation escomptée

101. 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. Augmentation du nombre de carnets TIR délivrés

Mesure des résultats:

Référence 2009: 6,2 millions de carnets délivrés

Objectif 2010-2011: 6,3 millions de carnets délivrés

Résultats effectifs 2010-2011: 5,9 millions

C. Évaluation des résultats

102. La crise et la récession économique mondiales ont eu un effet défavorable sur le volume du commerce et des transports internationaux. Cela a aussi eu des répercussions sur le nombre de carnets TIR délivrés, qui a été inférieur d'environ 10 % aux prévisions initiales pour 2010-2011. On observe cependant une bonne reprise en 2011.

D. Enseignements tirés/aspects à améliorer

103. Le nombre de carnets TIR délivrés chaque année est un très bon indicateur global de la pertinence de la Convention TIR. Cela étant, la demande de carnets TIR dépend de nombreux facteurs, notamment du niveau de l'activité économique et du commerce extérieur, de divers aspects géopolitiques (tels que la création de nouvelles unions douanières sans frontières intérieures, parfois sans obligation de passage en douane), etc. Cet indicateur doit être utilisé avec prudence à l'avenir.