



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/2006/3
28 décembre 2005

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS
(Soixante-huitième session, 7-9 février 2006,
point 3 de l'ordre du jour)

**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**

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

Introduction

1. La soixantième session de la Commission s'est tenue du 22 au 26 février 2005 (voir le rapport annuel E/2005/37 – E/ECE/1431). Les questions et thèmes principaux ci-après ont été examinés lors du débat d'orientation de haut niveau de la session: évolution de la situation économique dans la région de la CEE; financement du développement: suite donnée dans la région de la CEE à la Conférence internationale sur le financement du développement; et développement durable dans la région de la CEE. Le débat général a porté sur les thèmes suivants: coopération entre la CEE et l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE); réforme de la CEE; budget-programme pour l'exercice biennal 2006-2007; réalisation des objectifs de développement convenus sur le plan international, y compris de ceux énoncés dans la Déclaration du Millénaire; principaux problèmes qui se posent aux pays de la CEE et écho qu'ils rencontrent dans le programme de travail de la Commission; activités de la CEE: réalisations et contraintes; coopération technique; rapport du Groupe d'experts du programme de travail; questions diverses. Tous les documents examinés lors de la session peuvent être téléchargés à partir du site Web de la CEE à l'adresse suivante:
http://www.unece.org/commission/2005/60th_index.htm.

2. Les débats sur le financement du développement, notamment sur la suite donnée à la Conférence internationale sur le financement du développement, ont eu lieu dans le cadre de

deux tables rondes organisées pendant la session de la Commission: la Table ronde I intitulée «Échange de données d'expérience sur les politiques intérieures qui ont permis d'accroître le volume des ressources financières affectées au développement dans la région de la CEE» et la Table ronde II intitulée «L'importance de la coopération régionale pour financer le développement dans la région de la CEE». Les participants ont souligné que la libéralisation des prix et des marchés intérieurs ainsi que du commerce extérieur était importante pour éviter de fausser l'allocation des ressources financières. Les investissements en capital humain comptent aussi beaucoup pour jeter les bases d'une diversification économique et les investissements étrangers directs ont un rôle bénéfique.

3. La Commission a estimé que les initiatives de coopération régionale pouvaient beaucoup contribuer à améliorer le climat des affaires et, ainsi, à faire des pays concernés des destinations particulièrement attrayantes pour les investissements étrangers. Pour que la coopération régionale soit fructueuse, les pays participants doivent cependant s'y engager de manière crédible. Les initiatives régionales peuvent certes apporter une importante contribution au développement économique, mais elles doivent venir en complément et à l'appui de stratégies nationales de développement cohérentes, et non pas les remplacer, car les différents pays doivent demeurer maîtres des programmes de développement et de réforme.

Coopération entre la CEE et l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE)

4. La Secrétaire exécutive a mis l'accent sur l'aboutissement des négociations entre la CEE et l'OSCE, qui s'était traduit par la signature en décembre 2004 du mémorandum d'accord entre les deux organisations. La Commission s'est félicitée de la signature du mémorandum d'accord et a espéré que cela renforcerait l'efficacité des deux organisations, l'esprit de collaboration et la transparence entre elles ainsi qu'avec les États membres. Les États membres ont fait observer que l'appui apporté à l'OSCE ne devait pas l'être au préjudice des autres activités de la CEE et qu'il fallait pallier le volume de travail supplémentaire au moyen des mesures définies dans le document E/ECE/1430/Add.1.

5. Le Comité des transports intérieurs souhaitera peut-être noter que le Conseil permanent de l'OSCE a placé son 14^e Forum économique qui se tiendra en 2006 sous le thème central des transports. Deux grandes questions d'intérêt particulier ont été retenues: le développement des transports aux fins du renforcement de la coopération économique et de la stabilité régionales et la sûreté des réseaux de transport. La Division des transports de la CEE devrait apporter sa contribution à la session 2006 du Forum économique de l'OSCE.

Réforme de la CEE

6. Le rapport détaillé sur l'état de la CEE, dont l'élaboration et les grandes lignes ont été examinées lors de la session annuelle en février, a été achevé le 30 juin 2005. Il contient une analyse du rôle, du mandat et des fonctions de la CEE à la lumière des transformations survenues dans le paysage institutionnel européen, ainsi que des recommandations pour déterminer les éventuelles modifications nécessaires. Y figurent un certain nombre de conclusions générales et de recommandations concernant notamment la mission, la gouvernance et la gestion de la CEE, ainsi que des recommandations concrètes concernant chacun des sous-programmes de la CEE. Bien que soulignant l'utilité des travaux de la Division des transports de la CEE, les auteurs du

rapport recommandent certaines mesures destinées à éviter les chevauchements d'activités entre organisations internationales et à renforcer la coopération avec les divisions du commerce et de l'environnement de la CEE. Il est également préconisé dans le rapport que la Convention TIR soit élargie à des territoires extérieurs à la région de la CEE. Compte tenu des recommandations formulées dans le rapport, la Commission a organisé, en juillet 2005, une réunion spéciale lors de laquelle elle a adopté le document établi par son président. Ce document présentait les mesures à prendre dans le cadre des négociations relatives aux mesures de réforme devant être adoptées par les États membres de la CEE.

7. Suite à cela, les États membres se sont engagés dans un processus de négociation qui, au final, aura des répercussions sur l'ensemble des sous-programmes et divisions de la CEE. Toutefois, au moment où le présent document a été rédigé, l'issue du processus de négociation n'était pas encore connue.

8. Compte tenu des décisions prises par les États membres dans le cadre du processus de réforme, le Comité sera invité à faire part de ses vues sur la manière dont il conviendrait de tenir compte de ces décisions et de leurs éventuelles implications en termes de ressources dans l'évaluation biennale et son programme de travail.

Projet de budget-programme pour l'exercice biennal 2006-2007 et questions relatives à l'établissement du programme de travail et aux procédures d'évaluation

9. La Commission a examiné ce point sur la base des documents E/ECE/1423 et E/ECE/1423/Add.1. Elle a insisté sur la nécessité de prendre en compte dans le programme de travail pour 2006-2007 les conclusions de l'étude détaillée de la CEE. Elle a adopté les recommandations du Groupe d'experts du programme de travail relatives aux nouvelles modalités d'établissement du programme de travail.

Principaux problèmes qui se posent aux pays de la CEE et écho qu'ils rencontrent dans le programme de travail de la Commission

10. La Commission a insisté pour que certains aspects des questions relatives à la mondialisation, à la transition et aux politiques de l'environnement soient abordés dans le cadre de son mandat. Par ailleurs, elle a confirmé que c'est aux États membres qu'il appartenait de fixer les priorités de la Commission, dont l'objectif général demeurait d'encourager la stabilité et la prospérité dans l'ensemble de la région.

Activités de la CEE: réalisations et contraintes

11. Pour l'examen de ce point de l'ordre du jour, la Commission était saisie d'un rapport de sa secrétaire exécutive (E/ECE/1424). Les présidents ou vice-présidents des organes subsidiaires principaux ont présenté les principales réalisations de ces derniers et leurs futurs programmes d'activité, notamment les perspectives et les enjeux à venir. Au cours du débat qui a suivi, il est apparu que les travaux des organes subsidiaires principaux étaient très appréciés.

12. Le Comité souhaitera sans doute prendre note de la décision 11 prise par la Commission lors de la session et libellée comme suit: «Ayant examiné la proposition énoncée aux paragraphes 21 et 22 du document E/ECE/1426, la Commission a décidé d'encourager la

participation des Parties contractantes à des instruments juridiques administrés par le WP.1 et d'autres organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs qui ne sont pas membres de la CEE, mais n'est pas parvenue à s'entendre pour accorder le droit de vote à ces pays. Elle est toutefois convenue de poursuivre ses échanges de vues sur la question.».

II. SOIXANTIÈME SESSION DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES NATIONS UNIES

13. L'attention du Comité est appelée sur le fait qu'à sa soixantième session l'Assemblée générale a adopté à l'unanimité la résolution¹ visant à réduire le nombre de morts et de blessés que font les accidents de la route partout dans le monde. Dans celle-ci, l'Assemblée générale encourage les États Membres à adhérer aux Conventions des Nations Unies sur la circulation routière et sur la signalisation routière, en vue d'assurer dans leurs pays respectifs un niveau élevé de sécurité routière et les encourage en outre à tâcher de réduire les traumatismes et la mortalité dus aux accidents de la circulation en vue d'atteindre les objectifs du Millénaire pour le développement. Elle y souligne également combien il importe d'améliorer les normes juridiques internationales en matière de sécurité de la circulation routière et salue en particulier à cet égard l'ensemble d'amendements de fond aux Conventions des Nations Unies sur la circulation routière et sur la signalisation routière de 1968, élaboré par le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1).

III. SESSION DE FOND DE 2005 DU CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

14. Le Comité souhaitera sans doute noter que le Conseil économique et social (ECOSOC) a adopté, à sa session de fond de 2005 (tenue à New York, du 29 juin au 27 juillet 2005), la résolution 2005/53² 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 2005/34³ sur la «Liaison fixe Europe-Afrique à travers le détroit de Gibraltar». On trouvera les textes de ces deux résolutions à l'annexe du présent document.

15. S'agissant du paragraphe 2 a) de la Partie A et des paragraphes 3 a) et b) de la Partie B de la résolution 2005/53, le Comité souhaitera peut-être prendre note du fait que les recommandations nouvelles et amendées 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.10/32/Add.1, -/Add.2 et -/Add.3 dans toutes les langues officielles de l'ONU.

16. 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 quatorzième édition révisée des Recommandations relatives au transport des marchandises

¹ Résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies, [A/RES/60/5](#), A/60/L.8.

² Résolution du Conseil économique et social, [2005/53](#), E/2005/INF/2/Add.1.

³ Résolution du Conseil économique et social, [2005/34](#), E/2005/INF/2/Add.1.

dangereuses, Règlement type, l'amendement 1 à la quatrième édition révisée des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, Manuel d'épreuves et de critères, et la première 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 2005.

17. 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 2007.

18. 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, 16 des 55 États membres de la CEE ne sont toujours pas parties à l'ADR, 22 ne sont pas parties au RID et l'ADN n'est pas encore entré en vigueur. 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.
