



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

Genève, 25-28 février 2020

Point 12 de l'ordre du jour provisoire

Plan-programme pour 2021**Plan-programme pour 2021****Sous-programme 2 : Transports**

1. À sa soixante-douzième session tenue en décembre 2017, l'Assemblée générale a adopté la résolution A/72/266 intitulée « Un nouveau modèle de gestion pour l'Organisation des Nations Unies ». Par cette résolution, les États Membres ont approuvé le remplacement à titre expérimental des exercices budgétaires biennaux par des exercices annuels à compter du budget-programme de 2020, et prié le Secrétaire général de procéder en 2022, c'est-à-dire à l'issue du premier cycle budgétaire complet, à un examen des modifications qui auront été apportées au cycle budgétaire. L'Assemblée générale a aussi décidé d'examiner à sa soixante-dix-septième session la mise en œuvre du budget sur une base annuelle, en vue de prendre une décision définitive sur la question.

2. Conformément aux instructions du Contrôleur de l'ONU, le secrétariat de la CEE a établi le projet de budget-programme pour 2021 pour le sous-programme 2 (Transports), en vue de sa communication pour observations au Comité des transports intérieurs (CTI) ou à son bureau, et au Comité exécutif dans le cadre du projet de budget de la CEE. Le projet de budget-programme récapitulatif de la CEE, modifié le cas échéant, sera ensuite soumis au Comité du programme et de la coordination et au Comité consultatif pour les questions administratives et budgétaires à leurs sessions qui se tiendront à la mi-2020. Les conclusions et recommandations des deux Comités seront transmises à l'Assemblée générale à sa soixante-quinzième session, en 2020, au cours de laquelle sera examiné le projet de budget-programme du Secrétaire général pour 2021.

3. Le Comité **voudra bien prendre note du fait que** les informations contenues dans le présent document ont été examinées par le Bureau du CTI à sa session des 28 et 29 novembre 2019. Le Comité **est invité à examiner le présent document et à formuler des observations** à son sujet.



I. Objectif

1. Le sous-programme doit contribuer à promouvoir la viabilité des systèmes de transport intérieur (transports routiers, ferroviaires et par voies de navigation intérieure, et transport intermodal) à l'échelle régionale ou mondiale en les rendant plus sûrs, plus propres, plus efficaces et plus abordables, qu'il s'agisse d'assurer le transport de marchandises ou la mobilité personnelle, le Comité des transports intérieurs jouant le rôle de plateforme des Nations Unies dans ce domaine.

II. Stratégie

2. Le sous-programme de la CEE sur les transports est mis en œuvre par l'intermédiaire du programme de travail adopté par le Comité des transports intérieurs (CTI), en sa qualité de « plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs contribuant à répondre efficacement aux besoins régionaux et mondiaux dans ce domaine », comme l'énonce expressément la Stratégie du CTI jusqu'en 2030 (ECE/TRANS/288/Add.2). Par l'intermédiaire de ses 20 groupes de travail et de ses 14 comités de gestion, du Comité d'experts du Conseil économique et social et de plus de 50 réseaux formels et informels rassemblant quelque 6 000 experts agréés, le Comité promeut entre autres la viabilité des systèmes de transport aux échelles régionale et mondiale.

3. Sa tâche principale consiste à administrer le cadre réglementaire international pour les transports intérieurs, qui comprend actuellement 59 instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité, la pollution, l'efficacité et l'efficacité (fonction normative), en élaborant de nouveaux instruments juridiques et en actualisant ceux qui existent, selon les besoins.

4. Faisant suite à la demande des États membres et des Parties contractantes, le sous-programme offre aux gouvernements nationaux et aux autres parties prenantes de premier plan du secteur des transports une plateforme institutionnelle leur permettant de gérer ce cadre réglementaire, que complètent des activités connexes de concertation, d'analyse, d'assistance technique et de renforcement des capacités. Ces travaux devraient contribuer à l'action menée dans les domaines de travail mixtes de la CEE suivants : « Mobilité durable et connectivité intelligente » ; « Exploitation durable des ressources naturelles » ; « Villes intelligentes et viables » ; « Activités de mesure et de suivi au titre des objectifs de développement durable ».

5. Pour contribuer à l'amélioration et à la viabilité des systèmes de transports intérieurs aux échelles nationale, régionale et mondiale, le sous-programme visera à :

a) Intensifier les activités normatives et réglementaires du CTI en tant que plateforme des Nations Unies pour les conventions relatives aux transports intérieurs, en veillant à ce qu'elles restent d'actualité et ouvertes à tous les États Membres des Nations Unies. Ces activités devraient aider les États à faire des progrès dans la réalisation des objectifs du développement durable, en particulier les objectifs 3, 6, 7, 8, 9, 11, 12 et 13 ;

b) Faire en sorte : i) que le Comité soit en phase, dans l'exercice de ses fonctions de réglementation, avec l'évolution des technologies de pointe qui suscitent l'innovation dans les transports – en particulier dans les domaines des systèmes de transport intelligents, des véhicules autonomes et de la numérisation ; ii) que les différents processus d'amendement des différentes conventions ne provoquent pas de fragmentation ; iii) d'éviter qu'une réglementation trop précoce n'entrave le progrès ;

c) Constituer une plateforme de concertation pour examiner les nouveaux défis qui se posent dans le domaine des transports intérieurs, ainsi que les propositions visant à améliorer les infrastructures et les pratiques d'exploitation, lors de la session annuelle de l'ITC ;

d) Constituer un cadre institutionnel permettant de favoriser la connectivité régionale et interrégionale, en mettant sur pied des initiatives, des accords ou des corridors ou en s'appuyant sur ceux qui existent déjà, ce qui devrait se traduire par des flux transfrontaliers de biens et de personnes plus efficaces.

6. Ces mesures devraient permettre de rendre les systèmes de transport intérieur plus sûrs, plus propres, plus efficaces et plus abordables pour les principaux bénéficiaires du sous-programme, à savoir les États membres de la CEE et les États Membres de l'ONU qui sont Parties contractantes aux conventions des Nations Unies sur les transports intérieurs.

III. Exécution du programme en 2019 : un renforcement de la coopération en matière de sécurité routière contribuant à réduire le nombre de décès dus aux accidents de la route

7. Conscient du fait que l'objectif de développement durable relatif à la sécurité routière d'ici à 2020 n'a pas été atteint en raison de la tendance à l'augmentation du nombre de victimes de la route dans le monde, le sous-programme a opté en 2019 pour une stratégie « à 360 degrés » en matière de sécurité routière afin de mieux satisfaire ses principaux bénéficiaires. Cette stratégie comprend :

a) Une action de sensibilisation visant à augmenter le nombre de pays adhérant aux conventions fondamentales de l'ONU sur la sécurité routière, qui s'est traduite par trois nouvelles adhésions à ces textes qui aident les pays à élaborer des systèmes nationaux de sécurité routière solides ;

b) La poursuite du développement du cadre juridique international et de son application en vue de la conception et de la fabrication de véhicules plus sûrs. Un total de 149 adoptions de nouveaux Règlements ONU sur les véhicules ou de mises à jour de textes existants témoignent de cette action. Cette réglementation juridiquement contraignante, en influant sur la production mondiale de véhicules, a un effet direct sur la sécurité routière. À cet égard, on notera l'importance stratégique de l'adoption d'une résolution technique sur la conduite hautement automatisée, qui devrait ouvrir pleinement la voie à la mise au point et au déploiement de technologies de pointe ;

c) Des travaux en vue de la modification de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), en particulier pour son élargissement à l'échelle mondiale, qui facilitent l'adhésion des pays et contribuent à réduire les effets catastrophiques de l'insécurité routière ;

d) La réalisation d'études de performance en matière de sécurité routière à l'échelle nationale qui permettent de recenser systématiquement les besoins spécifiques des pays, à l'appui d'une analyse à l'échelle du système fondée sur des données probantes, de l'établissement de priorités stratégiques et d'interventions à forte incidence. Ces travaux se sont concrétisés par la formulation de recommandations en Géorgie et par la préparation de deux nouvelles études de performance, en Éthiopie et au Zimbabwe (imminentes) ;

e) L'organisation, dans six pays, d'ateliers de renforcement des capacités réunissant des représentants de 18 pays.

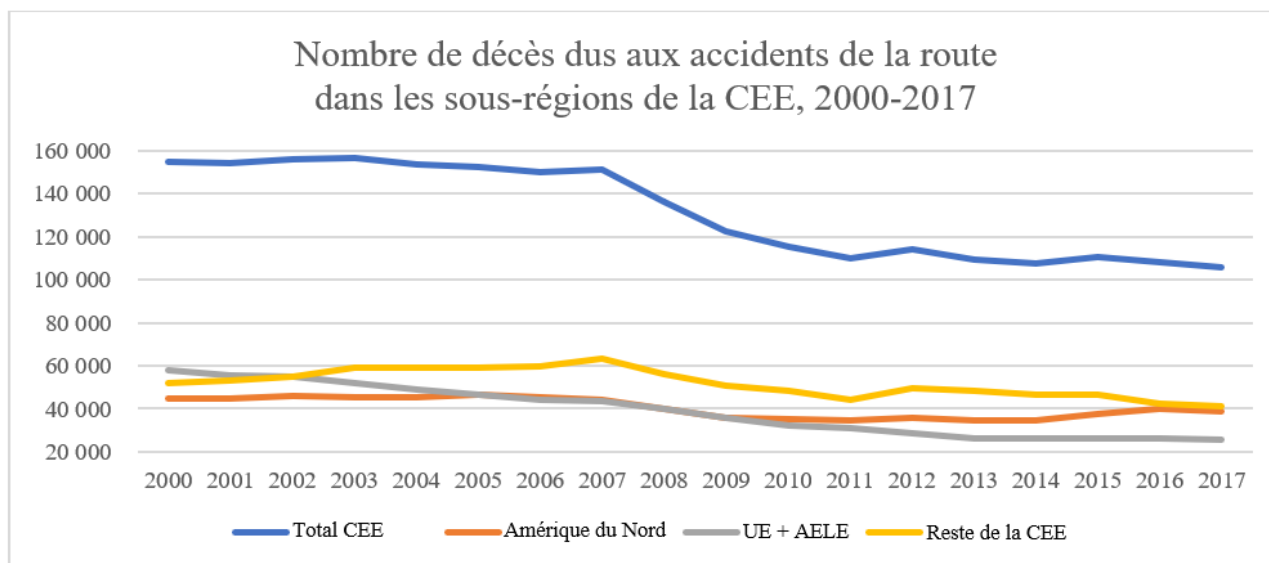
8. Afin d'accélérer l'amélioration de la sécurité routière dans le monde, le sous-programme a mobilisé des ressources politiques et stratégiques par l'entremise de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière. Un événement marquant de l'année 2019 a été la mise en service du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, qui a adopté tous les textes fondateurs et commencé à financer des projets de sécurité routière dans les pays à revenu faible ou intermédiaire.

Progrès obtenus vers la réalisation de l'objectif et résultats en chiffres

9. Ces travaux ont contribué à améliorer la sécurité des transports, ce dont témoigne la diminution continue du nombre de décès dus aux accidents de la route dans la région de la CEE qui est passé de plus de 154 000 en 2000 à environ 105 000 en 2017, avec une baisse

de 2,4 % pour 2016. Les données pour 2018 sont déjà disponibles pour 22 pays, dont la grande majorité (16 d'entre eux) affichent une nouvelle baisse qui se traduit, pour l'instant, par une diminution totale en moyenne pondérée de 5,4 % entre 2018 et 2017.

Les résultats en chiffres



IV. Exécution du programme en 2019, par rapport au résultat escompté

10. L'un des résultats escomptés pour 2019 figurant dans le projet de budget-programme pour l'exercice biennal 2018-2019, à savoir le renforcement du cadre juridique et réglementaire concernant les transports intérieurs internationaux, y compris les infrastructures, la facilitation du passage des frontières, le transport des marchandises dangereuses, la construction automobile et d'autres services liés aux transports, a été atteint, comme le montrent les éléments suivants : a) l'adoption de 149 nouveaux Règlements ou amendements. Ces évolutions réglementaires sont juridiquement contraignantes et ont une incidence sur la production mondiale de véhicules. Elles ont ainsi un effet direct sur la sécurité routière et les performances environnementales. L'utilisation à l'échelle mondiale, par l'ensemble du secteur automobile (États, organisations intergouvernementales, organisations non gouvernementales, industriels et universités), de cette réglementation, est attestée par 3,94 millions de requêtes sur Internet, soit 10 800 visiteurs par jour, qui ont débouché sur 340 000 téléchargements de documents par an (Règlements ONU ou Règlements techniques mondiaux ONU) ; b) la mise en conformité de six instruments juridiques internationaux avec la révision la plus récente des Recommandations des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses. Des résultats sont ainsi obtenus en ce qui concerne l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), qui régit le transport transnational des marchandises dangereuses en toute sécurité. L'utilisation généralisée de l'ADR est attestée par le fait que la diffusion de cet instrument génère environ 18 % du total des recettes provenant des publications des Nations Unies, soit environ 1 million de dollars des États-Unis par édition.

V. Plan-programme pour 2021 : renforcement du cadre réglementaire destiné à assurer la viabilité de systèmes de transport intérieur plus sûrs, plus propres et plus efficaces

11. Les auteurs du Rapport sur les objectifs de développement durable 2017 ont estimé que, si des progrès considérables avaient été accomplis au cours de la dernière décennie dans tous les domaines du développement, le rythme des progrès n'était pas suffisant pour atteindre pleinement d'ici à 2030 les cibles définies dans le cadre des objectifs de

développement durable. Le cas de la sécurité routière illustre clairement cela : en 2018, l'Assemblée générale a constaté que la cible 3.6 (diminuer de moitié d'ici à 2020 le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route dans le monde) ne serait pas atteinte. Malgré l'action menée dans le monde entier et les améliorations globalement obtenues dans la région de la CEE, les faits montrent effectivement que la cible 3.6 ne sera pas atteinte à l'échelle mondiale.

Défi internes

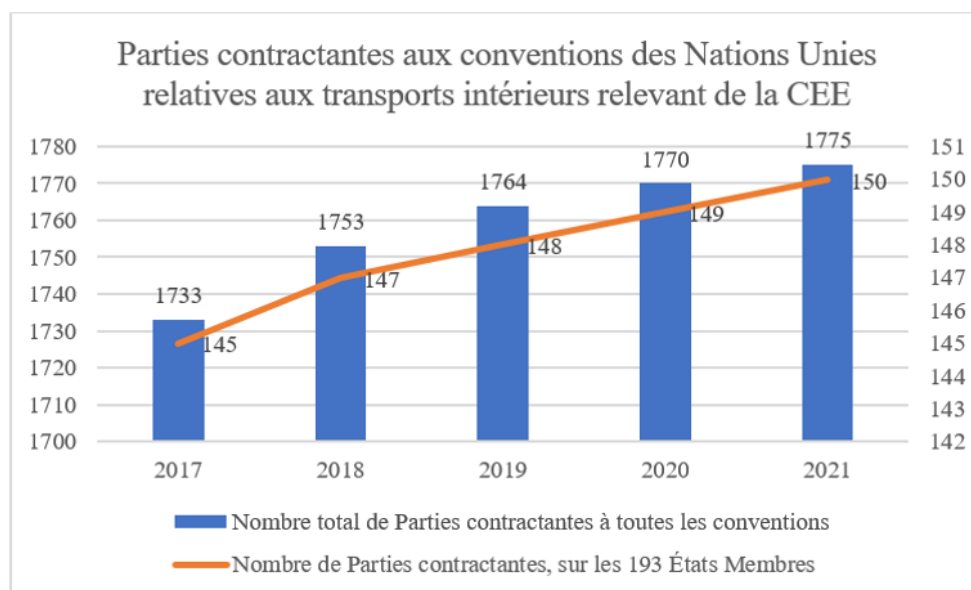
12. Le défi, pour le sous-programme, est d'accélérer l'élargissement de sa portée géographique et d'intensifier ses efforts pour faire en sorte que ses activités profitent davantage à d'autres régions qui s'emploient : à réduire le nombre annuel de 1,35 million de personnes tuées sur la route ; à améliorer la performance environnementale des systèmes de transport intérieur, y compris dans le domaine du transport des denrées alimentaires périssables ; et à améliorer l'efficacité et la connectivité, notamment grâce à la numérisation et à la dématérialisation de la documentation dans les transports. Le sous-programme prévoit de s'y consacrer par la mise en œuvre de la *Stratégie du CTI jusqu'en 2030*, adoptée en 2019, notamment en encourageant la participation de pays extérieurs à la région de la CEE aux activités du Comité et de ses organes subsidiaires, et en intensifiant les activités de sensibilisation et de renforcement des capacités, notamment par des partenariats avec des entités du système des Nations Unies et des partenaires extérieurs et la participation aux initiatives régionales et mondiales. Dans le même temps, le sous-programme se heurte à des difficultés en ce qui concerne les ressources humaines et les ressources autres que celles affectées à des postes pour répondre aux nouvelles demandes des États Membres, notamment en ce qui concerne : a) de nouveaux domaines tels que la réglementation des véhicules automatisés/autonomes, la numérisation et les systèmes de transport intelligent ; b) le défi de taille que constitue la sécurité routière, qui exige que le sous-programme renforce ses activités de réglementation internationale et d'assistance aux États Membres en vue de l'application des instruments juridiques des Nations Unies ; c) l'appui technique à l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière et au Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière ; d) la constante augmentation du nombre de Parties contractantes potentielles, nouvelles et existantes, dont les besoins croissants en matière d'appui pour l'adhésion aux instruments juridiques gérés par le sous-programme ou leur mise en œuvre doivent être satisfaits.

Progrès obtenus vers la réalisation de l'objectif et résultats en chiffres

13. Il a été démontré que les pays comptant le plus grand nombre d'adhésions aux conventions et accords avaient, entre autres, de meilleurs résultats en matière de sécurité routière en raison de la nature juridiquement contraignante de ces instruments juridiques et des pratiques optimales très au point qui les accompagnent. L'ensemble des textes ayant fait l'objet d'une adhésion forme un cadre juridique et réglementaire plus harmonisé aux échelles nationale et internationale, qui contribue à la mise en place de systèmes de transport viables. La figure fait apparaître que le nombre des Parties contractantes aux instruments juridiques des Nations Unies relevant du sous-programme (1 764) a atteint un niveau respectable et qu'il ne cesse de croître. Pourtant, il reste insuffisant si l'on tient compte de la nécessité d'une harmonisation plus poussée et de systèmes de transports intérieurs viables. Par conséquent, le résultat escompté correspondant à l'accent supplémentaire mis sur les activités menées dans le cadre du sous-programme à l'appui du développement à l'échelle internationale de systèmes de transport intérieur viables sera un renforcement des cadres juridiques et réglementaires visant à assurer la viabilité des transports intérieurs. Ce résultat sera notamment démontré par une augmentation du nombre d'adhésions aux conventions et accords, en particulier dans les pays extérieurs à la région de la CEE. Comme le montre la figure, en 2019, 148 États Membres des Nations Unies, dont 92 États non membres de la CEE, étaient Parties contractantes à au moins une convention administrée dans le cadre du sous-programme. En 2018, Cabo Verde et Oman sont devenus Parties contractantes pour la première fois en adhérant, respectivement, aux conventions sur la sûreté et sur la facilitation du passage des frontières. La même année, le Nigéria est devenu Partie contractante à cinq conventions fondamentales des Nations Unies relatives à la sécurité routière. En 2019, le Myanmar est devenu Partie contractante pour la

première fois en adhérant à deux des conventions fondamentales relatives à la sécurité routière. Le résultat escompté serait la preuve que des progrès auront été accomplis en 2021 sur la voie de la réalisation collective de l'objectif du sous-programme.

Les résultats en chiffres



VI. Mandats

14. L'ensemble des mandats définis pour le sous-programme continuera de guider les travaux menés dans son cadre. On trouvera ci-après la liste des textes portant autorisation du programme :

Résolutions de l'Assemblée générale

58/9	Crise mondiale de la sécurité routière
69/269	Amélioration de la sécurité routière mondiale
69/137	Programme d'action en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024
69/213	Le rôle des couloirs de transport et de transit en matière de coopération internationale et de développement durable
70/197	Vers une coopération de tous les acteurs du secteur des transports pour la promotion de couloirs de transit multimodal durables
70/217	Suivi de la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral
72/212	Renforcer les liens entre tous les modes de transport pour atteindre les objectifs de développement durable
72/271	Amélioration de la sécurité routière mondiale
73/243	Suivi de la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral

Résolutions du Conseil économique et social

- 1999/65 Transformation du Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses en Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques
- 2013/7 Liaison fixe Europe-Afrique à travers le détroit de Gibraltar
- 2019/7 Travaux du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques

Décisions de la Commission économique pour l'Europe

- ECE/AC.21/2014/2 Rapport de la Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement sur sa quatrième session
- ECE/TRANS/224 Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa soixante-quatorzième session (« Feuille de route de la CEE pour la promotion des systèmes de transport intelligents (STI) – 20 mesures à prendre au niveau mondial sur la période 2012-2020 »)
- ECE/TRANS/236 Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa soixante-quinzième session (Déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et des activités menées à cette fin ; Déclaration commune sur le développement futur des liaisons de transport Europe-Asie)
- ECE/TRANS/248 Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa soixante-dix-septième session
- ECE/TRANS/254 Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa soixante-dix-huitième session
- ECE/TRANS/270 Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa soixante-dix-neuvième session (résolution ministérielle intitulée « Embrasser l'ère nouvelle de la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité »)
- ECE/TRANS/274 Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa quatre-vingtième session
- ECE/TRANS/288 Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa quatre-vingt-unième session (résolution ministérielle sur le renforcement de la coopération, de l'harmonisation et de l'intégration à l'ère de la numérisation et de l'automatisation des transports ; Résolution n° 265 du CTI intitulée « Faciliter le développement des transports par voie navigable »)
- ECE/TRANS/288/Add.22 Stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030
- ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/8/Rev.1 Déclaration ministérielle intitulée « La navigation intérieure dans le contexte international »
- B (66) Approbation de la Charte de Genève sur le logement durable

Décisions des organes créés en vertu d'accords des Nations Unies relatifs aux transports

- E/ECE/TRANS/505/Rev.3 Accord concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements ONU (Accord de 1958)

ECE/RCTE/CONF/4	Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles (Accord de 1997)
ECE/TRANS/132	Accord concernant l'établissement de Règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues (Accord de 1998)
ECE/TRANS/ADN/CONF/10/Add.1 et Corr.1	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures
ECE/TRANS/WP.30/AC.2/125	Rapport du Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 sur sa soixante et unième session (annexe II, « Déclaration commune sur l'informatisation du régime TIR »)

VII. Produits

15. Les mandats constituent le cadre législatif pour les produits du sous-programme. Le tableau 20.1 énumère tous les éléments à livrer pour la période 2019-2021, par catégorie et sous-catégorie, qui ont contribué à la réalisation de l'objectif énoncé ci-dessus et devraient continuer à le faire.

Tableau 20.1

Sous-programme 2 : résultats obtenus pour la période 2019-2021, par catégorie et sous-catégorie

<i>Produits</i>	2019	2019	2020	2021
	<i>(prévisions)</i>	<i>(montants effectifs)</i>	<i>(prévisions)</i>	<i>(prévisions)</i>
Éléments à livrer quantifiés				
A. Facilitation du processus intergouvernemental et des travaux d'organes d'experts :				
Documentation destinée aux organes délibérants	1 515	1 507	1 660	1 514
1. Documentation destinée au Comité des transports intérieurs	1 320	1 312	1 331	1 319
a. Comité des transports intérieurs	31	31	31	31
b. Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules	837	837	840	840
c. Groupe de travail du transport des denrées périssables	33	33	33	33
d. Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses	214	214	214	214
e. Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports	25	17	32	20
f. Groupe de travail des statistiques des transports	14	14	14	14
g. Groupe de travail des transports routiers	9	9	10	10
h. Forum mondial de la sécurité routière	16	16	16	16
i. Groupe de travail des transports par chemin de fer	12	12	12	12
j. Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique	11	11	11	11
k. Groupe de travail des transports par voie navigable	47	47	47	47
l. Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports	71	71	71	71
2. Documentation destinée au Conseil économique et social	190	190	324	190
a. Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques	1	1	5	1
b. Sous-Comité d'experts du transport de marchandises dangereuses	157	157	257	157
c. Sous-comité d'experts du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques	32	32	62	32

Produits	2019	2019	2020	2021
	(prévisions)	(montants effectifs)	(prévisions)	(prévisions)
3. Documentation destinée à la Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement	5	5	5	5
Services fonctionnels pour les réunions	354	368	373	364
4. Séances du Comité des transports intérieurs	317	331	331	327
a. Comité des transports intérieurs	16	16	16	16
b. Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules	111	111	111	111
c. Groupe de travail du transport des denrées périssables	8	8	12	8
d. Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses	68	68	58	68
e. Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports	12	26	32	22
f. Groupe de travail des statistiques des transports	6	6	6	6
g. Groupe de travail des transports routiers	6	6	6	6
h. Forum mondial de la sécurité routière	14	14	14	14
i. Groupe de travail des transports par chemin de fer	6	6	6	6
j. Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique	6	6	6	6
k. Groupe de travail des transports par voie navigable	18	18	18	18
l. Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports	46	46	46	46
5. Séances du Conseil économique et social	35	35	40	35
a. Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques	0	0	1	0
b. Sous-Comité d'experts du transport de marchandises dangereuses	25	25	29	25
c. Sous-comité d'experts du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques	10	10	10	10
6. Séances de la Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement	2	2	2	2
B. Production et transfert de connaissances				
Projets de coopération technique	2	2	2	2
7. Projet d'autoroute transeuropéenne (TEM)	1	1	1	1
8. Projet de chemin de fer transeuropéen (TER)	1	1	1	1
Séminaires, ateliers, bourses et activités de formation	11	11	13	13
9. Ateliers organisés à l'intention de responsables gouvernementaux et d'autres parties prenantes dans la région de la CEE et dans les Parties contractantes aux instruments juridiques relevant du Comité des transports intérieurs, sur : les systèmes de transport intelligents ; les statistiques des transports et les tendances en la matière ; les questions de transport routier, ferroviaire, fluvial, intermodal et intersectoriel ; les accords et Règlements sur les véhicules	7	7	9	9
10. Séminaires à l'intention des coordonnateurs nationaux, des experts, des fonctionnaires des douanes et du secteur des transports sur la Convention TIR et les projets d'autoroute transeuropéenne et de chemin de fer transeuropéen	4	4	4	4
Publications	14	14	13	12
11. Publications sur le transport des marchandises dangereuses et d'autres cargaisons spéciales	4	4	3	3
12. Publications sur le transport des denrées périssables	0	0	0	1
13. Publications sur la facilitation des transports	3	3	0	1
14. Publications sur les transports verts et sûrs et les questions transversales	4	4	8	5
15. Publications sur les Règlements relatifs aux véhicules	1	1	1	1
16. Publications sur les statistiques	2	2	1	1
Activités ou documentation techniques	2	2	2	2
17. Fiche d'information : « Ce qu'il faut savoir sur les pneumatiques »	1	1	0	0

<i>Produits</i>	2019 (prévisions)	2019	2020	2021
		(montants effectifs)	(prévisions)	(prévisions)
18. Fiche d'information : « Ce qu'il faut savoir sur les ceintures de sécurité »	0	0	1	0
19. Fiche d'information : « Ce qu'il faut savoir sur les systèmes actifs d'aide à la conduite »	0	0	0	1
20. Statistiques des transports – profils de pays	1	1	1	1

Éléments à livrer non quantifiés

C. Éléments à livrer de fond

- Consultations, conseils et activités de promotion : services consultatifs à l'intention des Parties contractantes aux conventions des Nations Unies relatives aux transports administrées par la CEE concernant les instruments juridiques liés : aux transports intérieurs ; à la facilitation des transports ; au franchissement des frontières ; à la sécurité routière ; à la construction des véhicules ; au transport des marchandises dangereuses et d'autres cargaisons spéciales ;
- Bases de données et supports numériques de fond : actualisation et gestion de la Banque de données internationale TIR sur les entreprises de transport, qui comprend la liste des sociétés de transport autorisées à utiliser le régime TIR, du registre en ligne des dispositifs de scellement et des timbres douaniers, de la liste des bureaux de douane opérationnels pour les opérations TIR et, éventuellement, des certificats d'agrément TIR ; sites Web régime TIR et système eTIR ; inventaire en ligne des normes concernant les infrastructures des voies de navigation intérieure ; inventaire en ligne des normes et paramètres existants figurant dans l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) et l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) ; bases de données sur les statistiques des transports, les accidents de la route, le transport des marchandises dangereuses, le transport des denrées périssables, le transport urbain et les transports et l'environnement ; mise au point et tenue à jour de l'Observatoire international en ligne de la sûreté des chemins de fer ; version électronique de la Convention sur la signalisation routière (e-CoRSS) ; plateforme d'apprentissage électronique sur la connectivité intelligente et durable.

D. Activités de communication

- Programmes de sensibilisation, manifestations spéciales et documents d'information : documents d'information sur les instruments juridiques et les activités du sous-programme ;
- Relations extérieures et relations avec les médias : série annuelle de communiqués de presse pour le sous-programme ;
- Plateformes numériques et contenu multimédia : plateformes numériques et contenu multimédia sur les transports et la mobilité durables ; actualisation et gestion du site Web du sous-programme.