



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/2007/3
28 novembre 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Soixante-neuvième session
Genève, 6-8 février 2007
Point 21 de l'ordre du jour provisoire

**MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME DE TRAVAIL DU COMITÉ: ÉVALUATION
BISANNUELLE POUR L'EXERCICE BIENNAL 2004-2005**

Note du secrétariat

I. INTRODUCTION

1. Avant 2004-2005, un cadre stratégique a été arrêté pour les travaux relevant du sous-programme Transports au cours de cet exercice biennal. Le cadre stratégique comprenait un «objectif», cinq «réalisations escomptées» et, pour chacune de celles-ci, un certain nombre d'«indicateurs de succès».
2. À la fin de 2005, s'appuyant sur les données qu'il avait rassemblées pour les indicateurs de succès, le secrétariat a établi des comptes rendus de réalisation dans lesquels il a évalué dans quelle mesure les objectifs du sous-programme avaient été atteints et ce qui pouvait être amélioré à l'avenir. Le présent document contient les comptes rendus pour les réalisations escomptées suivantes: i) amélioration et actualisation des instruments juridiques de la CEE dans le domaine des transports; ii) amélioration et actualisation des règlements concernant les véhicules, notamment des règlements mondiaux; iii) application plus large des instruments juridiques de la CEE dans le domaine des transports; iv) meilleure sensibilisation au rôle des transports, en particulier des infrastructures de transport, dans le renforcement du commerce et du développement des pays membres de la CEE de l'Europe du Sud-Est et de l'Asie centrale; v) renforcement des recommandations de l'Organisation des Nations Unies concernant le transport des marchandises dangereuses et mise en place du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques harmonisé (SGH).

3. L'exécution du sous-programme a aussi été évaluée sur la base d'un examen effectué par des organismes intergouvernementaux, d'une évaluation faite par des experts indépendants et d'une évaluation interne d'un élément choisi du sous-programme, comme convenu avant l'exercice biennal. Les références à ces évaluations figurent dans l'annexe à la présente note.

II. OBJECTIF

4. Objectif du sous-programme: Assurer le développement dans la région d'un système de transport efficace et cohérent, tout en respectant les principes d'un niveau élevé de qualité, de sécurité, de protection de l'environnement et d'économie de l'énergie.

III. COMPTES RENDUS DE RÉALISATION

A. Amélioration et actualisation des instruments juridiques de la CEE dans le domaine des transports

5. L'objectif que la réalisation aide à atteindre est la mise en place de systèmes de transport efficaces et cohérents, dans le respect des principes d'un niveau élevé de qualité, de sécurité, de protection de l'environnement et d'économie de l'énergie. Les instruments juridiques administrés par le Comité des transports intérieurs sont constamment actualisés pour être plus adaptés aux conditions actuelles en matière de circulation et de transport.

6. Cette réalisation est obtenue grâce à l'examen et à l'adoption de propositions d'amendements formulées par les Parties contractantes.

7. Cette réalisation est difficile à mesurer et à comparer du fait de la diversité des termes employés pour les indicateurs de succès. Un ensemble d'amendements peut comprendre un très grand nombre de modifications à apporter à des instruments juridiques sans que cela apparaisse clairement.

8. L'indicateur de succès pour cette réalisation est le suivant: «Nombre d'instruments juridiques – nouveaux ou modifiés – et de recommandations relatifs aux points suivants: sécurité routière; transport routier; postes frontière; infrastructures de transport fluvial et de transport combiné; transport de marchandises dangereuses; transport de denrées périssables.

9. Les règlements concernant les véhicules, qui font fréquemment l'objet de modifications en raison des progrès enregistrés dans la technologie des véhicules automobiles, sont pris en compte dans une réalisation escomptée distincte. En outre, cette réalisation ne porte pas sur les recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses négociées et adoptées dans le cadre du Conseil économique et social de l'ONU, lesquelles recommandations sont couvertes par la réalisation n° 5. Aux fins de la présente réalisation, les résolutions sont considérées dans la même perspective que les recommandations puisque leurs dispositions n'ont pas force obligatoire.

10. On compte au total 56 instruments juridiques sur les questions de transport administrés par la CEE, mais ils ne sont pas tous entrés en vigueur. Le fait que des gouvernements souhaitent modifier un instrument juridique est le signe que cet instrument est utile dans le contexte actuel des transports et important pour les Parties contractantes. La réalisation est tout à fait conforme à ce qui avait été escompté, avec une nouvelle convention et de nombreux amendements à des

instruments juridiques existants adoptés au cours de l'exercice biennal. L'objectif de 30 amendements a été atteint.

11. En plus de ces instruments juridiques, dont les dispositions ont force obligatoire, on compte un certain nombre de résolutions constituées de recommandations ou de solutions fondées sur les pratiques optimales que les Parties ont décidé de ne pas rendre juridiquement contraignantes. Ce sont notamment les Résolutions d'ensemble sur la sécurité routière (R.E.1), sur la signalisation routière (R.E.2), sur la construction des véhicules (R.E.3) et sur la facilitation des transports routiers (R.E.4), qui sont des recueils de recommandations sur les sujets dont elles traitent. Dans le cas des dispositions de la R.E.4, les gouvernements ont la possibilité de formuler des réserves. Ceci montre le poids qu'ont ces Résolutions d'ensemble même si elles n'ont pas force obligatoire.

12. En plus des instruments juridiques et des Résolutions d'ensemble, il faut mentionner les résolutions adoptées par les organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs ou par le Comité lui-même.

13. La réalisation intéresse à la fois le niveau régional et le niveau mondial puisque les instruments juridiques concernés sont soit des accords européens soit des conventions mondiales. Les conventions de la CEE sont de plus en plus jugées utiles au-delà de la région européenne et on espère aussi tirer parti de leurs avantages dans les régions du monde en développement.

14. Le 26 octobre 2005, à sa soixantième session, l'Assemblée générale des Nations Unies a reconnu ce fait dans sa résolution sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, dans laquelle elle a encouragé 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 a encouragés 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.

15. Ceux qui finalement profitent de cette réalisation sont les gouvernements, essentiellement les ministères des transports, de la justice, de l'environnement, de la santé ainsi que de l'industrie et du travail, mais ce sont en définitive tous les usagers des transports, les personnes et des entreprises ainsi que tous les consommateurs qui bénéficient de la rationalisation des transports et du commerce.

16. Une telle réalisation pourrait être difficile à obtenir au cours des futurs exercices biennaux parce que les instruments juridiques ne sont pas tous modifiés tous les deux ans. À titre d'exemple, les Parties contractantes ont décidé que les instruments portant sur la sécurité routière ne devraient être modifiés que tous les 5 à 10 ans parce que leur modification impose de modifier ensuite les codes de la route nationaux. On peut aussi penser, s'agissant en particulier des accords sur les infrastructures, que le nombre d'amendements diminuera à mesure que les réseaux sont achevés.

B. Amélioration et actualisation des règlements concernant les véhicules, notamment des règlements mondiaux

17. Au lieu d'un rapport sur les réalisations, une auto-évaluation interne des activités du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) a été effectuée dans ce domaine de travail. Les principales conclusions de l'auto-évaluation sont présentées ci-après.

18. Au cours de l'exercice biennal 2004-2005, quatre nouveaux règlements ont été annexés à l'Accord de 1958 et 132 amendements aux Règlements en vigueur ont été adoptés. Dans le cadre de l'Accord de 1998, deux règlements techniques mondiaux ont été établis dans le Registre mondial et neuf règlements ont été inscrits dans le Recueil des règlements techniques mondiaux admissibles. Une résolution spéciale (S.R.1) a été adoptée sur les définitions communes des catégories, des masses et des dimensions des véhicules et la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) a été modifiée.

19. Huit nouveaux pays sont devenus Parties contractantes aux accords administrés par le Forum mondial. Quatre d'entre eux, la Corée, l'Inde, la Malaisie et la Thaïlande, situés en dehors de la région de la CEE, ont ainsi renforcé la compétence mondiale du Forum mondial.

20. Les règlements de la CEE élaborés dans le cadre de l'Accord de 1958 ont rendu les véhicules automobiles beaucoup plus sûrs et moins polluants. On estime notamment que les nouveaux véhicules d'aujourd'hui sont quatre fois plus sûrs que ceux qui étaient fabriqués il y a 30 ans.

21. En ce qui concerne les émissions de polluants (CO, HC, NO_x et particules) par les voitures particulières, les amendements successifs des règlements concernés ont fortement réduit les limites des émissions tant pour les moteurs à essence que pour les moteurs diesel. Les limites des émissions de CO, HC et NO_x pour ces véhicules en 2008 seront 20 fois plus basses qu'en 1970. Les limites pour les émissions de particules sont environ 10 fois plus faibles qu'en 1990. En ce qui concerne les poids lourds, la réduction est aussi considérable. Les limites actuelles sont de 80 % pour le CO, 72 % pour les HC et 65 % pour les NO_x inférieures aux limites de 1988. La réduction des émissions de particules a été de 72 % par rapport aux limites de 1992.

22. Pour ce qui est des émissions sonores, mesurées en termes de puissance acoustique, elles ont été réduites de plus de 70 % par rapport à 1974.

23. La décision prise par la Commission européenne de renoncer, pour un nombre considérable de ses directives, à élaborer des prescriptions techniques et d'utiliser à la place les Règlements annexés à l'Accord de 1958 comme base de sa législation de même que l'apparition des premiers règlements techniques mondiaux établis au titre de l'Accord de 1998 montrent que le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) est maintenant de facto le seul organe universellement reconnu pour l'harmonisation des règlements sur les véhicules.

24. En organisant comme il convient les travaux et en simplifiant le flux de documents chaque fois que possible, le secrétariat a pu correctement mener à bien ses tâches et fournir un appui efficace et apprécié au Forum mondial. Cependant, l'aptitude du secrétariat à traiter les

documents approche de ses limites puisque le volume de documents traités a augmenté de plus de 40 % depuis 2002.

C. Application plus large des instruments juridiques de la CEE dans le domaine des transports

25. L'objectif de la réalisation est de mettre en place des systèmes de transport efficaces et cohérents, tout en respectant les principes d'un niveau élevé de qualité, de sécurité, de protection de l'environnement et d'économie de l'énergie. Il est aussi de faciliter le commerce et d'accroître ainsi la richesse économique des Parties contractantes. Plus le nombre de Parties contractantes est élevé, plus les règles relatives au transport sont harmonisées et plus l'objectif se rapproche.

26. L'indicateur de succès pour cette réalisation escomptée est le nombre de nouvelles Parties contractantes aux principaux instruments juridiques de la CEE concernant les transports. La CEE administre ou supervise un total de 56 instruments juridiques portant sur les transports qui ont été élaborés au cours des 50 dernières années. Certains de ces instruments peuvent être jugés dépassés et un petit nombre d'entre eux ne sont pas encore entrés en vigueur parce qu'ils n'ont pas été ratifiés par le nombre requis de pays. Cependant, ils sont et restent pour la plupart adaptés aux conditions actuelles du transport grâce aux améliorations et modifications constantes apportées par les groupes de travail et constituent la base de la législation nationale dans les domaines qu'ils couvrent, qu'il s'agisse de la sécurité routière, du franchissement des frontières, du transport de marchandises dangereuses ou de règlements applicables à la construction des véhicules automobiles.

27. Quelques instruments juridiques sont dotés de mécanismes conçus pour vérifier leur application. Certains contiennent des prescriptions relatives à la présentation de rapports, mais ce n'est pas le cas pour la majorité d'entre eux. Cependant, le transport est une activité très visible et l'on peut vérifier de nombreux aspects de l'application en contrôlant rapidement un véhicule ou une route (présence du signe distinctif à l'arrière du véhicule, marque d'homologation de type des diverses parties du véhicule ou signalisation et marquage sur les routes par exemple). D'autres aspects font l'objet de contrôles quotidiens par les agents des douanes ou de police, les permis de conduire par exemple ou les carnets TIR, les tachygraphes pour mesurer les temps de travail et de repos des conducteurs professionnels ou les lettres de voiture CMR utilisées dans le transport routier international.

28. Certains des instruments juridiques administrés par la CEE ne s'appliquent qu'aux membres européens de la CEE, c'est-à-dire qu'ils excluent les États-Unis, le Canada et Israël. Ils sont généralement qualifiés d'accords européens. Ce sont par exemple les accords sur les infrastructures pour les divers modes de transport, l'AGR, l'AGC, l'AGTC et l'AGN. D'autres peuvent s'appliquer, dans certaines conditions, à tous les membres de la CEE, à d'autres pays européens non membres de la CEE et à d'autres membres non européens de l'ONU. Enfin, il existe des instruments qui peuvent s'appliquer à tous les pays dans le monde entier, c'est-à-dire que ce sont des conventions véritablement mondiales.

29. Cette réalisation est obtenue essentiellement au moyen de la promotion des instruments juridiques par le secrétariat. Cette promotion peut prendre diverses formes. Dans la région de la CESAP, diverses initiatives ont été lancées, sur la base des conventions et accords de la CEE, pour promouvoir la facilitation du transport transfrontalier. Des membres du personnel de la CEE ont participé à des réunions de la CESAP pour donner des informations sur les

conventions et accords. En outre, la CESAP a par le passé adopté la résolution 48/11, dans laquelle elle recommande à ses pays membres d'adhérer à un certain nombre d'instruments juridiques de la CEE concernant les transports. Un autre exemple a été la Cérémonie des traités pour les pays sans littoral, organisée l'année dernière à New York et au cours de laquelle la Division des transports a expliqué aux pays présents les avantages que procure et les obligations qu'impose le fait d'être partie aux instruments juridiques concernant les transports.

30. L'une des principales fonctions du Conseiller régional pour les transports est de promouvoir les instruments juridiques de la CEE concernant les transports et les membres du personnel contribuent régulièrement à expliquer ces instruments, aux délégations (de la Chine et de la Thaïlande notamment) qui rendent visite à la Division par exemple.

31. Au cours de la période considérée, il y a eu 34 adhésions ou ratifications, soit une de moins que les 35 prévues lorsque les indicateurs de succès ont été établis. Ce sont notamment 4 adhésions de Chypre et 2 de Malte, 7 adhésions de l'Albanie qui progresse rapidement dans ses travaux visant à rendre ses systèmes de transports conformes aux normes de ses voisins pour devenir un jour membre de l'Union européenne, et 7 adhésions du Libéria, qui ont eu lieu peu avant les élections présidentielles tenues dans ce pays.

32. Cette réalisation perdra en importance parce que, au fur et à mesure des adhésions, le nombre d'instruments auxquels on pourra encore adhérer diminuera.

D. Meilleure sensibilisation au rôle des transports, en particulier des infrastructures de transport, dans le renforcement du commerce et du développement des pays membres de la CEE de l'Europe du Sud-Est et de l'Asie centrale

33. L'objectif que cette réalisation aide à atteindre est la sensibilisation aux rôles des transports, en particulier les infrastructures de transport, dans le renforcement du commerce et du développement des pays membres de la CEE de l'Europe du Sud-Est et de l'Asie centrale.

34. La réalisation a été obtenue par inscription d'un point portant sur la relation entre les transports et le développement économique à l'ordre du jour provisoire de la dix-septième session du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), et par ajout de nouvelles réunions sur le développement des liaisons de transport Europe-Asie organisées conjointement par la CEE et la CESAP. En outre, un atelier d'orientation sur les instruments juridiques de la CEE dans le domaine des transports et sur la question du passage des frontières et l'évolution des infrastructures connexes en Europe du Sud-Est a été organisé à Thessalonique (Grèce), les 19 et 20 décembre 2005, à l'intention des pays de l'Europe du Sud-Est qui ne sont pas encore membres de l'Union européenne (Albanie, Serbie-et-Monténégro, Bosnie-Herzégovine, etc.). L'atelier d'orientation a été axé essentiellement sur l'importance des accords de la CEE concernant les infrastructures (AGR, AGTC, AGC, AGN) et sur leur contribution au commerce et au développement.

35. Cette réalisation a lieu aux niveaux régional et interrégional (mondial). Des travaux importants ont été réalisés à la fois à la CEE et à la CESAP sur le développement des infrastructures de transport. Les deux commissions régionales ont des instruments juridiques concernant les infrastructures de transport. L'élargissement de ces travaux vise à définir les liens entre les réseaux infrastructurels dans les deux régions, dont le développement peut favoriser le

commerce et le développement des pays d'Asie et d'Asie centrale qui sont membres des deux commissions régionales.

36. Les utilisateurs finals concernés sont les gouvernements, principalement les ministères des transports et du commerce, mais aussi les entreprises privées qui font du commerce entre les deux régions.

E. Poursuite de l'élaboration des recommandations des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses et disponibilité du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH)

37. Cette réalisation vise à i) accroître la sécurité et la sûreté du transport des marchandises dangereuses tout en facilitant les transports par une harmonisation au niveau mondial des règlements techniques applicables à tous les modes de transport; ii) harmoniser les systèmes de classification et d'étiquetage des produits chimiques pour tous les usages possibles, y compris le transport, l'hygiène et la sécurité au travail, l'environnement et la sécurité des consommateurs.

38. Le transport des marchandises dangereuses nécessite l'adoption de mesures de sûreté et de sécurité particulièrement rigoureuses. Ces mesures doivent être harmonisées d'un pays à l'autre et assurer un niveau similaire de sécurité et de sûreté quel que soit le mode de transport. L'objectif est de formuler, sur le transport des marchandises dangereuses par les divers modes, des recommandations mondiales qui soient acceptées par tous les pays intéressés et qui soient ensuite intégrées dans la législation nationale pour mise en œuvre par tous les États Membres de l'ONU, ainsi que par les organisations internationales concernées et par les divers utilisateurs finals. L'objectif comprend aussi l'élaboration de règlements approuvés à l'échelle mondiale pour améliorer la sécurité d'emploi des produits chimiques au travail et la protection de l'environnement et des consommateurs au moyen de la communication sur les risques, sur la base d'un système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques.

39. Cette réalisation sera obtenue grâce à l'appui du secrétariat pour l'organisation, le service et le suivi des réunions du Comité d'experts du Conseil économique et social en matière de transport des marchandises dangereuses et sur le système harmonisé général de classification et d'étiquetage des produits chimiques et de ses organes subsidiaires, où sont élaborés et actualisés le Règlement type des Nations Unies relatif au transport des marchandises dangereuses et le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques.

40. Ces travaux ont débouché sur la publication d'une nouvelle version révisée des Recommandations des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé. Ils ont aussi conduit à l'adoption par le Conseil économique et social de la résolution 2005/53, invitant les gouvernements et les organisations internationales pertinentes à les appliquer. En outre, ils ont débouché sur l'introduction par l'OMI, l'OACI, la CEE et l'OTIF de ces nouvelles recommandations sur le transport des marchandises dangereuses dans leurs instruments juridiques respectifs régissant le transport international de marchandises dangereuses par mer, air, route, rail et voies navigables. Des mesures sont également prises par l'Union européenne, les États-Unis d'Amérique, le Canada, l'Australie, le Brésil, la Chine, le Japon et l'Afrique du Sud pour rendre ces nouvelles dispositions applicables également à la circulation intérieure par le biais des législations nationales. L'application de ces dispositions par les pays de l'ANASE, du Mercosur et de la Communauté

andine au niveau régional est également envisagée. Puisque les pays n'ont pas tous les moyens de modifier leur législation nationale au même rythme pour l'aligner sur les règlements internationaux concernant les transports, le Sous-Comité réfléchit aux moyens de surmonter le problème de discordance entre les règlements nationaux et les règlements internationaux, qui cause certaines difficultés pour faciliter le transport. Le Conseil économique et social a demandé au Sous-Comité de poursuivre ces travaux en 2006-2007 et d'étudier la possibilité d'élaborer une convention sur le transport multimodal international des marchandises dangereuses.

41. Pour le SGH, la date d'application recommandée en 2003 par le Sommet mondial sur le développement durable est l'année 2008. Les organisations qui s'occupent des transports ont déjà pris des mesures pour assurer d'ici 2007 l'harmonisation des instruments relatifs au transport international des marchandises dangereuses avec les critères de classification et d'étiquetage du SGH. Cependant, l'harmonisation de la législation nationale dans d'autres secteurs (sécurité sanitaire au travail, protection des consommateurs, environnement) pourrait prendre plus de temps parce que le processus de mise en œuvre nécessitera des procédures législatives plus longues au niveau national. Cependant, plusieurs pays ou organisations régionales (UE, Nouvelle-Zélande, Japon, Brésil, Canada) ont indiqué qu'ils tenaient à respecter le délai fixé, peut-être avec une période de transition pour l'application effective.

42. Les utilisateurs finals sont les États Membres de l'ONU, essentiellement les ministères des transports, de l'industrie et de l'intérieur, qui promulguent des législations nationales concernant les transports de marchandises dangereuses par les divers modes de transport. En ce qui concerne le SGH, les utilisateurs finals sont les ministères de la santé, de l'environnement, de l'industrie et du travail. Cependant, on peut aussi considérer comme des utilisateurs finals les opérateurs de transport, l'industrie chimique, le secteur du conditionnement, le secteur des véhicules-citernes et des véhicules de transport et les entreprises utilisant des produits chimiques. Les travailleurs et les consommateurs peuvent aussi être considérés comme des utilisateurs finals du SGH.

43. Les gouvernements sont les principaux acteurs intervenant pour élaborer et actualiser les Recommandations des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses et le SGH, mais ils peuvent aussi être considérés comme des intermédiaires, en particulier lorsque les utilisateurs finals sont des opérateurs de transport, l'industrie chimique, le secteur du conditionnement, le secteur des véhicules-citernes et des véhicules de transport et les entreprises utilisant des produits chimiques ainsi que les travailleurs et les consommateurs. Parmi les autres intermédiaires, figurent les institutions spécialisées (OMI, OACI), des organismes des Nations Unies (CEE, CESAP, PNUE) et des organisations intergouvernementales responsables des accords internationaux/régionaux concernant le transport international de marchandises dangereuses ou de déchets et un grand nombre d'ONG représentant les opérateurs de transport, le secteur chimique/pétrolier, gazier/pharmaceutique/médical, les fabricants d'emballages/citernes/véhicules, les utilisateurs et les consommateurs.

44. Des colloques, séminaires et ateliers nationaux et régionaux ont été organisés par des gouvernements et l'industrie ainsi que par l'OIT/UNITAR pour préparer l'application du SGH (Brésil, Chine, UE, Malaisie, Nigéria, Philippines, Afrique du Sud, Canada, NAFTA, pays baltes, Fédération de Russie, Association de coopération économique Asie-Pacifique, Australie, Gambie, Indonésie, Zambie, Sénégal, Sri Lanka, Thaïlande, Uruguay) ou sont en cours de préparation (CEDEAO et Slovénie pour l'Europe centrale et orientale).

45. En ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses, l'application et la participation de tous les grands pays intéressés par le commerce international des marchandises dangereuses de même que la présentation de leurs rapports se déroulent dans d'excellentes conditions. La participation des pays en développement a été insuffisante même si l'intérêt qu'ils portent à la question a augmenté du fait de l'action de la CESAP et de l'ANASE. La situation pourrait être améliorée dans les pays en développement si des fonds pouvaient être dégagés pour leur participation. Les activités relatives au SGH sont nouvelles et on ne peut donc s'attendre à une application effective avant 2008. On prévoit que la plupart des pays développés appliqueront le SGH dans un très proche avenir, mais, dans les pays les moins avancés et la plupart des pays en développement, la mise en œuvre nécessitera des activités de coopération technique et de renforcement des capacités. Là encore, le processus de mise en œuvre dans les pays en développement serait plus facile si des fonds pouvaient être dégagés pour la participation de représentants de ces pays aux réunions du Sous-Comité.

Annexe

RÉFÉRENCES À L'EXAMEN PAR LES ORGANES DÉLIBÉRANTS
ET À L'ÉVALUATION EXTERNE ET INTERNE

Examen par les organes délibérants: L'exécution du sous-programme Transports a régulièrement été jugée positive par le Comité des transports intérieurs (à sa soixante-sixième session en 2004 (ECE/TRANS/156) et à sa soixante-septième session en 2005 (ECE/TRANS/162)).

Évaluation externe: Le sous-programme Transports, entre autres, a été évalué en détail dans «The State of the UNECE», rapport sur l'évaluation externe disponible sur http://www.unece.org/commission/2005/UNECE_Evaluation_Report_2005.pdf. Les pays Membres ont considéré que les travaux relatifs aux transports devaient figurer au premier rang des priorités de la CEE.

Évaluation interne: Comme prévu, les évaluations internes approfondies ont été réalisées pour deux des éléments du sous-programme, à savoir les travaux sur les transports des marchandises dangereuses et ceux sur la construction des véhicules automobiles. L'évaluation du transport des marchandises dangereuses couvre les années 2002 et 2003 et n'est donc pas prise en compte dans le présent document. Les évaluations concernant les règlements sur la construction des véhicules automobiles couvrent la période 2002-2005. Des exemplaires peuvent en être obtenus auprès de la Division des transports de la CEE.
