



---

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

Genève, 22-25 février 2022

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

**Questions relatives à la gouvernance et autres questions  
découlant des activités de la Commission économique  
pour l'Europe, du Conseil économique et social et  
d'autres organes et conférences des Nations Unies****Conséquences de la COVID-19 et de la crise de liquidités  
sur les travaux du sous-programme Transports  
– Bilan de l'année 2021****Note du secrétariat\*****I. Contexte**

1. À la suite de la déclaration du 16 mars 2020, par laquelle les autorités suisses ont fait état d'une « situation extraordinaire » au niveau national en raison du nombre croissant de cas de coronavirus dans le pays, le secrétariat a communiqué au Comité des transports intérieurs (CTI) et à son bureau des informations sur les effets conjugués de la COVID-19 et de la crise de liquidités sur le programme de travail 2020 du sous-programme Transports (voir le document ECE/TRANS/2021/5).
2. L'objectif de la présente note est d'informer le Comité de l'état d'avancement des travaux prévus dans le programme de travail pour 2021.

**II. Mesures d'ajustement****A. Procédures spéciales mises en place pendant la pandémie de COVID-19**

3. Aucun changement n'a été apporté aux procédures spéciales qui avaient été établies en 2020.

**B. Gestion des conférences : changements d'orientation**

4. En raison des mesures prises pour atténuer les effets de la COVID-19, de la crise de liquidités et des contraintes imposées par le Plan stratégique patrimonial pour le Palais des

---

\* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur.



Nations, la Division de la gestion des conférences de l'Office des Nations Unies à Genève (ONUG) a adopté en 2020, entre autres mesures, deux changements majeurs qui ont des conséquences sur les services de conférence et d'interprétation auxquels il est fait appel pour les réunions de la Commission économique pour l'Europe (CEE), à savoir :

- Le quota de réunions appuyées par ces services alloué à la CEE a été réduit de trois par jour à une seule par jour ;
- La durée de l'interprétation a été réduite de trois heures par séance à deux heures par séance pour les réunions hybrides.

5. Ces changements ont entraîné l'annulation, le report, la reprogrammation et le raccourcissement de réunions ainsi que le déclassement de certaines d'entre elles en réunions informelles en 2020 et pendant une partie de l'année 2021.

6. Trois modifications majeures ont été appliquées en 2021 en ce qui concerne les restrictions susmentionnées :

- À compter du 5 juillet 2021, la durée des séances hybrides est repassée de deux à trois heures ;
- À partir du dernier tiers de l'année 2021 (septembre-décembre), le quota alloué à la CEE a été rétabli à trois réunions par jour, à condition qu'**une seule salle de conférence avec interprétation/plate-forme hybride par jour soit gérée par l'ONUG**. Deux salles de conférence supplémentaires avec interprétation/plateforme hybride par jour peuvent être mises à disposition, à condition que la CEE s'occupe des aspects techniques des réunions ;
- La décision de revenir à des séances de trois heures a été partiellement suspendue à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2021. Dans la note verbale y afférente, le secrétariat était informé que cet aménagement exceptionnel ne pouvait plus être prolongé au-delà du 30 octobre, en raison de la pénurie d'interprètes indépendants sur le marché mondial. À compter du 1<sup>er</sup> novembre, la durée des réunions hybrides et virtuelles avec interprétation repasserait à deux (2) heures lorsque la participation à distance active dépasserait trente minutes. La situation serait réévaluée à la mi-décembre et il serait rendu compte des changements qu'il aura été décidé d'apporter, le cas échéant.

7. En raison de ces changements stratégiques, le secrétariat a dû redéfinir, à l'échelle de l'ONUG, les priorités concernant les réunions programmées, exercice auquel ont directement participé le personnel, les secrétaires et, en dernier recours, l'équipe dirigeante (directeurs et directrices) et qui a donné lieu à d'intenses négociations.

### C. Incidences sur les tâches confiées au personnel

8. En raison des circonstances exceptionnelles décrites ci-dessus et comme il a été décidé de rétablir les quotas alloués à la CEE à trois réunions par jour, le personnel de la Division des transports durables a été affecté à des tâches de gestion technique des réunions, afin que des réunions officielles avec interprétation puissent être organisées au bénéfice des États membres et des Parties contractantes.

### D. Annulations, reports, réunions informelles à distance (en ligne) et manifestations combinant des volets informel et formel

9. La situation exceptionnelle et les ajustements décrits ci-dessus ont entraîné le report ou l'annulation de plusieurs réunions des comités sectoriels de la CEE et de leurs organes subsidiaires. D'autres ont été limitées à des séances de deux heures avec interprétation, ce qui a eu des répercussions sur leur ordre du jour.

10. Compte tenu de la conjoncture et dans le strict respect de la décision du Comité exécutif relative aux procédures spéciales applicables aux organes subsidiaires du CTI, d'autres réunions se sont tenues en ligne, conformément aux procédures spéciales, afin d'assurer la continuité des activités.

11. En outre, la durée de plusieurs réunions a été raccourcie, le temps alloué aux formules hybrides étant limité, et certaines réunions programmées se sont tenues sous forme de réunions « mixtes » combinant des volets informel et formel, à la suite de négociations internes organisées entre les divisions de la CEE, de façon à répondre aux besoins d'autant de sous-programmes que possible dans le cadre de la limitation de quota appliquée par l'ONUG.

### III. Conséquences sur les travaux du sous-programme Transports

12. Il est rendu compte, dans cette troisième section, des estimations relatives aux effets conjugués de la pandémie de COVID-19 et de la crise de liquidités sur le sous-programme Transports.

13. Globalement, compte tenu des informations disponibles au moment de la rédaction du présent document, on peut affirmer avec certitude que la situation en 2021 est nettement meilleure qu'en 2020. En effet, 93 % des produits définis dans le programme de travail 2021 du sous-programme Transports devraient être réalisés. Toutefois, des problèmes liés à la qualité ont été signalés, comme indiqué dans cette section<sup>1</sup>. La présente note traite essentiellement des conséquences sur :

- a) Les réunions des organes subsidiaires du CTI, qui constituent le fondement des travaux réglementaires que le Comité effectue conformément à son rôle de plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs ;
- b) La documentation, essentielle à la mise à jour des instruments juridiques.

#### A. Conséquences sur les réunions

##### 1. Conséquences sur les réunions des organes permanents (groupes de travail)

14. Au moment de la rédaction de la présente note, les effets conjugués de la COVID-19 et de la crise de liquidités sur la tenue des réunions de plusieurs groupes de travail du CTI prévues en 2021 ne s'étaient pas encore totalement fait sentir, mais il est déjà possible d'affirmer qu'ils seront moins importants qu'en 2020.

15. Si l'on tient compte des réunions combinant des volets formel (réunions en présentiel et hybrides avec interprétation) et informel (sans interprétation) organisées conformément aux procédures spéciales, 76 % au minimum des réunions des groupes de travail prévues en 2021 ont eu lieu (voir tableau 1). À titre de comparaison, en 2020, pour certains groupes, le taux d'organisation effective des réunions n'était que de 35 %.

16. Globalement, le sous-programme dans son ensemble devrait permettre d'organiser la totalité des réunions des groupes de travail prévues, si l'on compte les réunions avec et sans interprétation (voir tableau 1, colonne (e)).

17. Cependant, le multilinguisme et la capacité d'organiser des réunions avec des services complets d'interprétation sont essentiels à la bonne exécution du mandat du Comité et de ses organes subsidiaires. Cela étant, **seules 69 % des réunions se dérouleront avec interprétation**. En outre, plusieurs secrétaires ont signalé les conséquences sur la qualité de la difficulté à dégager un consensus en raison des contraintes associées aux réunions virtuelles, notamment le décalage horaire et la durée réduite des séances.

18. De plus, afin de garantir ce pourcentage de réunions avec interprétation, des membres du personnel de la Division ont été réaffectés de façon à aider l'ONUG à assurer la gestion technique des réunions. **Dans l'ensemble, en 2021, on estime que dans 28 % des cas, des membres du personnel de la Division assureront la gestion technique des réunions avec interprétation, bien que cette règle ne soit entrée en vigueur qu'au cours du dernier**

<sup>1</sup> Données exactes au moment de l'élaboration du tableau, mais susceptibles d'être modifiées en fonction de l'évolution de la situation.

**tiers de l'année (septembre – décembre).** Au moment de la rédaction de la présente note, il est impossible d'affirmer qu'elle continuera d'être appliquée tout au long de l'année 2022. Elle s'applique néanmoins aux réunions du premier trimestre de l'année 2022.

Tableau 1

**Conséquences de la COVID-19 et de la crise de liquidités sur les réunions des groupes de travail**

Organe intergouvernemental	Réunions prévues en 2021(a)	Réunions	Réunions	Réunions	Réunions tenues en 2021 (e) = b/a	Réunions	Réunions avec interprétation des transports durables (g)	Réunions dont la gestion technique était assurée par la Division des transports durables (h)=(g)/(c)
		(estimation) en 2021 (b)	tenues avec interprétation en 2021 (c)*	tenues sans interprétation en 2021 (d)*		tenues avec interprétation (f) = (c)/(a)		
<b>Services fonctionnels à l'appui des réunions</b> (nbre de réunions de 3h, par entité/thème)	<b>364</b>	<b>383</b>	<b>250</b>	<b>128</b>	<b>105 %</b>	<b>69 %</b>	<b>69</b>	<b>28 %</b>
<b>4. Comité des transports intérieurs</b>	<b>327</b>	<b>346</b>	<b>213</b>	<b>128</b>	<b>106 %</b>	<b>65 %</b>	<b>60</b>	<b>28 %</b>
a. Comité des transports intérieurs et bureau	16	17	11	6	106 %	69 %	4	36 %
b. Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules	111	115	39	76	104 %	35 %	8	21 %
c. Groupe de travail du transport des denrées périssables	8	8	7	1	100 %	88 %	7	100 %
d. Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses	68	52	34	18	76 %	50 %	7	21 %
e. Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports et groupes d'experts subsidiaries	22	20	14	6	91 %	64 %	6	43 %
f. Groupe de travail des statistiques des transports	6	6	2	3	100 %	33 %		0 %
g. Groupe de travail des transports routiers et groupes d'experts subsidiaires	6	12	11	1	200 %	183 %	4	36 %
h. Forum mondial de la sécurité routière et groupes d'experts subsidiaires	14	24	17	7	171 %	121 %	2	12 %
i. Groupe de travail des transports par chemin de fer et groupes d'experts subsidiaries	6	26	26		433 %	433 %	10	38 %
j. Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique	6	14	6		233 %	100 %	6	100 %
k. Groupe de travail des transports par voie navigable	18	14	14	4	78 %	78 %	6	43 %

Organe intergouvernemental	Réunions	Réunions	Réunions	Réunions tenues (e) = b/a	Réunions tenues avec interprétation (f) = (c)/(a)	Réunions avec	Réunions dont
	prévues en 2021(a)	en 2021 (estimation) (b)	tenues avec interprétation en 2021 (c)*			tenues sans interprétation en 2021 (d)*	la Division des transports durables (g)
1. Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports et groupes d'experts subsidiaries	46	38	32	6	83 %	70 %	0 %
<b>5. Conseil économique et social</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>0</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>9 26 %</b>
a. Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques	0	0	0				
b. Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses	25	25	25		100 %	100 %	9 36 %
c. Sous-Comité d'experts du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques	10	10	10		100 %	100 %	0 %
<b>6. Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>		<b>100 %</b>		<b>0 0 %</b>

## 2. Conséquences sur les réunions des équipes de spécialistes (groupes d'experts)

19. La tenue des réunions des groupes d'experts est traitée séparément dans le présent document car ces organes ont un mandat limité dans le temps. L'organisation effective, telle qu'elle a été signalée, des réunions programmées en 2021 qui sont énumérées à l'annexe III du programme de travail 2021 du sous-programme Transports est résumée au tableau 2. Selon ce tableau, pas moins de 85 % des réunions prévues devraient être organisées en 2021 avec des services complets d'interprétation. À titre de comparaison, en 2020, moins de 30 % des réunions prévues dans les plans de travail des groupes d'experts ont eu lieu.

20. Cependant, afin d'assurer ce niveau d'exécution, des membres du personnel de la Division ont été réaffectés de façon à aider l'ONUG à assurer la gestion technique des réunions. Dans l'ensemble, on estime que dans 30 % des cas, des membres du personnel de la Division assureront la gestion technique des réunions avec interprétation des groupes d'experts, bien que cette règle ne soit entrée en vigueur qu'au cours du dernier tiers de l'année 2021 (septembre – décembre).

Tableau 2  
**Conséquences de la COVID-19 et de la crise de liquidités sur les réunions des groupes de travail**

<i>Réunions des groupes d'experts (ECE/TRANS/2021/8)</i>	<i>Réunions prévues en 2021 (a)</i>	<i>Réunions tenues en 2021 (b)</i>	<i>Avec interprétation (c)*</i>	<i>Sans interprétation (d)*</i>	<i>Réunions tenues (e)=(b)/(a)</i>	<i>Réunions avec interprétation (f) = (c)/(a)</i>	<i>Réunions avec interprétation dont la gestion technique était assurée par la Division des transports durables (g)</i>	<i>Réunions dont la gestion technique était assurée par la Division des transports durables (h)=(g)/(c)</i>
<b>Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire</b>	6	6	6	0	100 %	100 %	0	0 %
<b>Groupe d'experts de l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire</b>	12	6	4	0	50 %	33 %	4	100 %
<b>Groupe d'experts des nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs</b>	12	9	9	0	75 %	75 %	6	67 %
<b>Groupe d'experts de l'AETR</b>	6	6	6	0	100 %	100 %	2	33 %
<b>Groupe d'experts de la signalisation routière</b>	3	3	3	0	100 %	100 %	0	0 %
<b>Groupe d'experts chargé de l'élaboration d'un nouvel instrument juridique sur les véhicules automatisés dans la circulation</b>	6	4	4	0	67 %	67 %	2	50 %
<b>Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport</b>	8	6	6	0	75 %	75 %	3	50 %
<b>Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements</b>	8	8	2	6	100 %	25 %	0	0 %
<b>Groupe d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR</b>	6	22	17	5	367 %	283 %	0	0 %
<b>Total</b>	<b>67</b>	<b>70</b>	<b>57</b>	<b>11</b>	<b>104 %</b>	<b>85 %</b>	<b>17</b>	<b>30 %</b>

## B. Conséquences sur les documents

21. Au moment de la rédaction de la présente note, on estime que les effets conjugués de la COVID-19 et de la crise de liquidités sur la production de documents seront nettement moins importants qu'en 2020. Selon les prévisions, 93 % des documents prévus devraient être produits en 2021 (voir tableau 3). À titre de comparaison, en 2020, le taux de production était inférieur à 70 %.

Tableau 3

**Conséquences de la COVID-19 et de la crise de liquidités sur les documents du sous-programme Transports**

	<i>Documents prévus en 2021 (a)</i>	<i>Documents produits en 2021 (estimation) (b)</i>	<i>Production de documents (b)/(a)</i>
<b>A. Facilitation des travaux des organes intergouvernementaux et des organes d'experts</b>			
<b>Documents destinés aux organes délibérants (nombre, par entité/thème)</b>	<b>1264</b>	<b>1173</b>	<b>93 %</b>
<b>1. Comité des transports intérieurs</b>	<b>1071</b>	<b>1069</b>	<b>100 %</b>
a. Comité des transports intérieurs et bureau	31	31	<b>100 %</b>
b. Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules	580	566	<b>98 %</b>
c. Groupe de travail du transport des denrées périssables	33	30	<b>91 %</b>
d. Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses	214	179	<b>84 %</b>
e. Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports et groupes d'experts subsidiaires	20	25	<b>125 %</b>
f. Groupe de travail des statistiques des transports	14	14	<b>100 %</b>
g. Groupe de travail des transports routiers et groupes d'experts subsidiaires	10	16	<b>160 %</b>
h. Forum mondial de la sécurité routière et groupes d'experts subsidiaires	16	12	<b>75 %</b>
i. Groupe de travail des transports par chemin de fer et groupes d'experts subsidiaires	26	30	<b>115 %</b>
j. Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique	15	15	<b>100 %</b>
k. Groupe de travail des transports par voie navigable	41	50	<b>122 %</b>
l. Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports et groupes d'experts subsidiaires	71	104	<b>146 %</b>
<b>2. Conseil économique et social</b>	<b>190</b>	<b>101</b>	<b>53 %</b>
a. Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques	1	1	<b>100 %</b>
b. Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses	157	78	<b>50 %</b>
c. Sous-Comité d'experts du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques	32	22	<b>69 %</b>
<b>3. Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>100 %</b>