



Conseil économique et social

Distr. générale
21 décembre 2010
Français
Original: anglais et français

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Soixante-treizième session

Genève, 1^{er}-3 mars 2011

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

Assistance aux pays à économies en transition

Assistance aux pays à économies en transition

Note du secrétariat

Mandat

1. Conformément à son mandat (ECE/TRANS/97, annexe 2, par. h)), s'il lui en est fait la demande, le Comité conseille et aide les pays membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE), en particulier ceux qui doivent faire face à des transformations économiques majeures, grâce à des ateliers, une formation et d'autres moyens appropriés concernant les problèmes de transport présentant un intérêt particulier, pour mettre au point des systèmes et des infrastructures qui soient compatibles avec ceux des territoires voisins de la région de la CEE.
2. Conformément au programme de travail (ECE/TRANS/200, par. 120 et ECE/TRANS/2008/11, activité 02.1, al. i), le présent document contient le rapport annuel sur les activités opérationnelles d'assistance aux pays en transition, qui ont été entreprises au cours de la période allant de janvier à décembre 2010.

I. Contribution à l'application du Programme d'action d'Almaty

3. Le Programme d'action d'Almaty, adopté en 2003, vise à établir un nouveau cadre mondial pour la mise au point de systèmes efficaces de transport en transit dans les pays en développement sans littoral et de transit, en vue de faciliter le transport international tout en assurant un niveau élevé d'efficacité, de sécurité et de protection de l'environnement. Il contient des activités liées à la facilitation du commerce et des transports. Il y est rappelé que 57 conventions et accords internationaux dans le secteur des transports sont gérés par l'intermédiaire de la CEE et que, s'ils font l'objet d'une promotion, d'une utilisation et d'une application judicieuses, ces conventions et accords peuvent aider les pays sans littoral et de transit à surmonter leur handicap particulier.

4. Au sein des États membres de la CEE, on recense neuf «pays en développement sans littoral», conformément à la classification du Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement. Il s'agit des pays suivants: Arménie, Azerbaïdjan, ex-République yougoslave de Macédoine, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, République de Moldova, Tadjikistan et Turkménistan. Six d'entre eux participent au Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale (SPECA).

5. À l'issue de l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty en 2008, auquel la Division des transports a activement pris part, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté la déclaration sur ledit examen. Cette déclaration a donné un nouveau sens à l'urgence qu'il y avait pour la communauté internationale tout entière à porter son attention sur les défis particuliers que doivent relever les pays en développement tant sans littoral que de transit, cherchant à mettre au point des systèmes efficaces de transport en transit. Lors de la soixante-cinquième session de l'Assemblée Générale des Nations Unies en septembre 2010, une mise à jour du rapport sur la mise en œuvre du Programme d'Action d'Almaty a été présentée par le CEE-ONU. Ce rapport concernait les politiques de transit ainsi que le développement et la gestion des infrastructures de transport.

6. En 2010, le secrétariat a donc participé à un certain nombre d'évènements où était promue la Convention TIR, en particulier un séminaire consacré à la mise en œuvre des procédures NCTS (nouveau système informatisé de transit) - TIR qui s'est tenu les 11 et 12 février 2010 à Istanbul. Le Secrétaire exécutif de la CEE-ONU a fait un discours lors de la sixième réunion du Groupe Consultatif Inter-Agences sur la mise en œuvre du programme d'Almaty le 2 novembre 2010 à New York, remarquant qu'en général, les instruments de facilitation de la CEE-ONU étaient sous-utilisés dans les pays enclavés, soit parce qu'ils ne sont pas ratifiés ou qu'ils ne sont toujours pas mis en œuvre. Le secrétariat TIR a aussi pris part aux sessions organisées par le Collège OSCE sur la formation du Personnel de frontières (OSCE Border Staff management College) qui s'est tenu à Douchanbe du 29 novembre au 2 décembre 2010.

II. Projet d'autoroute transeuropéenne nord-sud et projet de chemin de fer transeuropéen

7. Le projet d'autoroute transeuropéenne nord-sud (TEM) et le projet de chemin de fer transeuropéen (TER), établis sous l'égide de la CEE par les gouvernements des pays d'Europe centrale, d'Europe orientale et d'Europe du Sud-Est, comptent parmi les activités les plus réussies de la CEE dans les domaines de développement coordonné et de la maintenance des infrastructures de transport. La CEE, en sa qualité d'agent d'exécution des projets TEM et TER, a continué d'apporter un appui technique et administratif à ces projets.

8. Les travaux concernant les projets TEM et TER au cours de la période concernée ont porté avant tout sur la mise à jour du plan directeur et sa révision. Les enseignements tirés de l'exécution des projets TEM et TER sont d'une importance significative pour les pays en développement sans littoral dans la région.

9. Le 17 novembre 2010, une conférence a été organisée au centre de conférences de l'OSCE à la Hofburg (Vienne), sur le financement du développement des infrastructures de transport par route et par rail afin de mesurer les progrès accomplis pendant la révision des plans directeurs TEM et TER qui définissent les besoins prioritaires en infrastructures, les réseaux principaux et les plans d'investissements nécessaires pour le développement de ces réseaux dans les pays concernés, ainsi que pour leurs voisins immédiats. Près de 90 participants, y compris des représentants des chemins de fer et des autorités de transport

d'Asie Centrale, ont participé à cette réunion. Parmi les principales conclusions tirées à la fin de la journée, il semblerait qu'afin d'obtenir le financement approprié, les projets d'investissement doivent être sains, leur viabilité doit être évaluée par des études de faisabilité faisant une analyse rigoureuse coûts-bénéfices, ainsi que des analyses d'impact pertinentes sur l'environnement et la société qui doivent être entreprises bien à l'avance. En outre, il a été souligné que les Partenariats Public Privé ne sont pas la panacée à tous les plans de développement; pas plus de 10 à 15 pour cent de tous les investissements en transport ne sont susceptibles d'attirer des financements et une participation privés; il faut se souvenir qu'ils permettent un paiement différé et dans ce cas, certains pré-requis doivent être respectés (comme le besoin d'un cadre juridique et réglementaire transparent, un partage bien défini des coûts et des risques, une place à la négociation et à la flexibilité etc.).

10. Un certain nombre de problèmes ont été identifiés comme des sujets possibles de suivi, soit dans le cadre des projets TEM et TER, soit dans les groupes de travail de la CEE-ONU :

- Tarifier les infrastructures – quelles réformes sont nécessaires
- Les réformes des transports, y compris la gestion des infrastructures routières et les réformes ferroviaires et la restructuration
- L'interopérabilité (à la fois pour les projets routiers et ferroviaires)
- La sécurité (audits de sécurité routière, la sécurité aux passages à niveau)
- La sûreté (qui doit aussi être incluse dès la conception) – Les participants ont été invités à prendre part au Forum de discussion sur la sûreté des transports intérieurs de la CEE-ONU qui aura lieu le 30 janvier 2011 à Genève
- La conception des passages de frontières qui doivent être contenus dans les projets de corridors internationaux

11. Ces projets incluent notamment, parmi leurs tâches principales, des activités d'appui à la mise en place de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie. En outre, ils prévoient des activités spécifiques permettant d'assurer une coopération plus étroite et de partager les expériences avec des pays situés plus à l'est, en particulier les pays en développement sans littoral du Caucase et de l'Asie centrale.

12. Il est prévu qu'au cours de la 73^{ème} session du Comité des Transports Intérieurs, les plans directeurs révisés soient présentés et que le directeur des projets TEM et TER informe oralement le Comité sur les orientations futures décidées par les Comités Directeurs aux projets.

III. Activités dans le cadre des programmes régionaux et sous-régionaux

13. Les principales activités de renforcement des capacités dans le domaine des transports, dans la région de la Commission Economique Européenne, sont centrées sur la fourniture de services de conseil, de guidance stratégique et de soutien administratif pour des projets de coopération technique destinés à promouvoir des réseaux de transport pan européens et des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie cohérents ; à renforcer les cadres législatifs et réglementaires nationaux concernant la sécurité routière ; à organiser des projets, des séminaires et des ateliers de formation pour aider les pays à adhérer et mettre en œuvre les instruments législatifs, les normes et les standards de la CEE-ONU, à assurer un transfert des compétences et un partage des meilleures pratiques ainsi que la mise en œuvre des engagements mondiaux dans le domaine des transports ; à soutenir les

initiatives de transport et les projets menés par les groupes sous régionaux tels que le Programme Spécial pour les Economies d'Asie Centrale (SPECA), l'Organisation de Coopération Economique de la Mer Noire (BSEC), l'Initiative pour l'Europe Centrale (CEI), etc.

14. Pour toutes ces raisons, la CEE-ONU travaille aussi en étroite collaboration avec les quatre autres commissions régionales des Nations Unies, à savoir la Commission Economique et Sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), la Commission Economique pour l'Amérique Latine et les Caraïbes (CEPAL), la Commission Economique pour l'Afrique (CEA) et la Commission Economique et Sociale pour l'Asie Occidentale (ESCWA).

A. Programme spécial pour les pays d'Asie centrale

15. La Division des transports de la CEE et la CESAP sont parmi les principales sources d'appui et d'assistance technique aux activités du Groupe de travail du SPECA sur le projet de mise en place d'infrastructures de transport et de facilitation du franchissement des frontières, constitué en 1998 dans le cadre de la Déclaration de Tachkent. Tous les pays participant à cette activité sont des pays en développement sans littoral.

16. La quinzième session du Groupe de travail du SPECA sur le projet de mise en place d'infrastructures de transport et de facilitation du franchissement des frontières, tenue à Almaty au Kazakhstan les 7 et 8 avril 2010, a vu la participation de tous les pays de la région du SPECA, à l'exception du Kirghizstan et de l'Ouzbékistan. Lors de cette réunion, une présentation a été faite par le Comité International des Transports ferroviaires (CIT) sur la mise en œuvre de la lettre de voiture commune CIM/SMGS. Les pays membres de SPECA ont été activement à participer au projet et à favoriser la création d'une juridiction uniforme pour le transport ferroviaire permettant de promouvoir la facilitation du transport ferroviaire.

17. Le Groupe a réaffirmé l'importance des instruments juridiques internationaux listés dans le rapport de la 2^{ème} session du SPECA PWG-TBC, y compris la Convention TIR, celle sur l'harmonisation et sur le transport des denrées périssables (ATP) et a invité les pays SPECA à redoubler d'efforts en vue d'accéder et mettre vraiment en œuvre ces conventions. Il a souligné le besoin d'identifier les problèmes qui subsistent pour la ratification et la mise en œuvre de ces conventions et a demandé aux secrétariats de la CEE-ONU et de la CESAP de leur fournir toute l'assistance nécessaire pour mesurer les effets des accessions et mises en œuvre des instruments juridiques internationaux relatifs aux transports, lorsque cela est possible.

18. Le Groupe a noté l'utilité des méthodologies temps/coûts-distance développées par la CEE-ONU (CTI) et la CESAP pour identifier et résoudre les goulets d'étranglement sur les routes et les corridors internationaux et a invité les pays SPECA à envisager une plus grande application de ces méthodologies afin de faciliter davantage le transport et a demandé aux Forums/Associations d'entrepreneurs des pays SPECA de présenter leur analyse temps/coût sur certaines routes lors de la seizième session du Groupe.

19. Le groupe a aussi noté avec satisfaction les résultats tangibles du projet UNDA visant à "améliorer la sécurité routière dans le monde: fixer des objectifs de réduction des accidents de la route au niveau régional et national" entrepris conjointement par les cinq commissions régionales des Nations Unies et a invité les pays SPECA à fixer leurs propres objectifs nationaux et à veiller à leur réalisation. Le Groupe a aussi pris note du résultat de la première conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière qui s'est tenue à Moscou en novembre 2009, et de la résolution 64/255 de mars 2010 de l'Assemblée Générale des Nations Unies sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde,

proclamant la période 2011-2020 la décennie d'actions dans le domaine de la sécurité routière.

20. Afin de résoudre les difficultés rencontrées dans la collecte de statistiques de transport dans certains pays membres, en particulier ceux de SPECA, un atelier a été organisé le 16 septembre 2010 à Almaty au Kazakhstan. Il a permis aux statisticiens du Kazakhstan, du Kirghizstan et de l'Ouzbékistan de se familiariser avec l'utilisation des outils en ligne mis à leur disposition pour la collecte de données sur les transports. Cet atelier, organisé avec l'aide du Conseiller régional aux transports avait pour but de faciliter l'utilisation du questionnaire commun et de permettre à ces pays de répondre en temps voulu aux enquêtes statistiques annuelles.

21. Afin de sensibiliser les pays SPECA à l'importance et l'utilité des statistiques de transport, un autre événement de renforcement des capacités est prévu, si possible une Conférence d'une journée sur les statistiques de transport, qui pourrait se tenir conjointement à la session régulière du Groupe (mars ou avril 2011). Cette Conférence serait une suite directe de l'atelier tenu en 2010.

B. Projet inscrit au Compte des Nations Unies pour le développement (septième tranche)

22. Le Compte des Nations Unies pour le développement a décidé de financer un projet d'assistance technique destiné à évaluer les émissions de CO₂, projet développé par la CEE-ONU, en collaboration avec d'autres commissions régionales. Ce projet vise à mettre au point une méthode harmonisée d'évaluation de l'empreinte CO₂ des transports terrestres, en vue de sensibiliser les pouvoirs publics et les autres parties prenantes et de donner une assise scientifique aux politiques de transport durable. Des informations détaillées sur ce projet peuvent être trouvées sous www.unece.org/trans/theme_global_warm.html.

23. Ce projet devrait durer 36 mois. Fin novembre 2010, les fonds n'étaient pas encore parvenus de New York, ce qui entraînera vraisemblablement un retard dans la mise en œuvre du projet. D'autres coopérations et/ou cofinancements seraient néanmoins bienvenus, dans la mesure où la gestion de tels projets demande toujours beaucoup de temps et d'argent. En outre, il convient de rappeler que bien qu'il y ait de nombreux sujets pertinents à traiter par le biais du Programme de Développement des Nations Unies (UNDA), une division ne peut soumettre qu'un seul projet à la fois. Ceci pénalise les divisions complexes telles que la division des transports, où tous les modes de transport terrestre sont traités ainsi que les matières dangereuses et les réglementations des véhicules.

IV. Coopération avec d'autres organisations

A. Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe

24. La coopération avec l'OSCE se fait conformément au mémorandum d'accord de 2004. Dans le secteur des transports, la coopération se poursuit dans le domaine de la facilitation du transport international et du franchissement des frontières ainsi qu'à l'occasion des examens du respect des engagements de l'OSCE ou de la promotion de l'adhésion aux instruments juridiques de la CEE, tels que la «Convention sur l'harmonisation» ou la Convention TIR, et d'une mise en œuvre effective de ceux-ci.

25. Une initiative récente de l'OSCE et de la CEE dans le domaine de la facilitation du franchissement des frontières est leur projet commun d'élaboration et de publication d'un manuel sur les bonnes pratiques en matière de franchissement des frontières. Ce manuel

comportera un chapitre présentant les différentes méthodes de mesure de l'efficacité lors du franchissement des frontières, notamment une évaluation de leur pertinence et de leur utilité.

26. Le dix-huitième Forum économique et environnemental de l'OSCE, a eu lieu à Prague du 24 au 26 mai 2010, sur le thème: «Promouvoir la bonne gouvernance aux points de franchissement des frontières, améliorer la sécurité des transports terrestres et faciliter le transport international routier et ferroviaire au sein de la région de l'OSCE». Cette manifestation, en étroite relation avec les travaux en cours de la Division des transports de la CEE, a été une bonne occasion de renforcer la coopération OSCE-CEE dans le domaine de la facilitation des transports intérieurs et du franchissement des frontières. Lors de cette réunion, la CEE-ONU a soumis un rapport «examen de la mise en œuvre des engagements de l'OSCE dans les domaines économiques et environnementaux» qui peut être consulté sous www.osce.org/documents/eea/2010/05/43813_en.pdf.

27. Cette coopération accrue s'est traduite par la tenue, du 17 au 19 novembre 2010, d'une Conférence sur le financement des infrastructures de transport routier et ferroviaire ainsi que de la réunion annuelle du SC2 (groupe de travail sur les chemins de fer) dans le cadre prestigieux de la Hofburg à Vienne, là où se tiennent habituellement les réunions de l'OSCE. Ce soutien apporté par l'OSCE a ainsi permis à des délégués de pays d'Asie Centrale, membres de la CEE-ONU, de participer aux travaux de groupes de la Commission dans lesquels ils sont habituellement absents.

B. Organisation de coopération économique de la mer Noire

28. La coopération avec l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (BSEC) se développe conformément à l'accord de coopération signé entre la CEE-ONU et BSEC en 2001. La CEE-ONU a soutenu les Etats membres de BSEC dans le processus d'harmonisation de leur législation nationale de transport. En outre, la CEE-ONU a contribué au développement coordonné des infrastructures de transport dans la région BSEC par l'élaboration des plans directeurs TEM et TER, ainsi que par le développement des liaisons Europe-Asie, y compris par la région BSEC.

29. La CEE-ONU a participé à la réunion BSEC des Ministres des Transports qui s'est tenue à Sofia les 14 et 15 avril 2010, en informant les Etats membres de BSEC des activités en cours au sein de la CEE-ONU et qui ont un intérêt direct pour eux. Dans la Déclaration conjointe sur le «renforcement de la coopération dans le domaine des transports dans la région de BSEC» du 15 avril 2010, les ministres, reconnaissant la signification pour la région toute entière de la résolution historique 64/255 adoptée par l'Assemblée Générale en mars 2010. Cette résolution vise à renforcer l'action destinée à réduire les morts et les blessés des accidents de la route dans le monde entier et déclarant 2011-2020 la «Décennie pour Agir pour la Sécurité Routière», ont encouragé des activités conjointes aux deux organisations dans le domaine des transports, y compris en ce qui concerne la sécurité routière.

30. A la suite de la décision ministérielle mentionnée ci-dessus, une Conférence conjointe CEE-ONU – BSEC sur l'amélioration de la sécurité routière dans la région BSEC a eu lieu à Ioannina, en Grèce, les 18 et 19 novembre 2010, sous la présidence grecque de BSEC. Accueillie et sponsorisée par la Chambre de Commerce de Ioannina et les Chambres Helléniques des Associations de Transport, sous le patronage du Ministère de l'Infrastructure, des Transports et des Réseaux, la Conférence a ainsi contribué à la mise en œuvre de cette décennie dans la région BSEC et aux résultats probants enregistrés à la suite de la finalisation du projet de la CEE-ONU sur "l'amélioration de la sécurité mondiale par la fixation d'objectifs nationaux et régionaux de réduction du nombre des accidents de la route.". Plus de 100 participants venant des pays BSEC, des organisations

gouvernementales et non gouvernementales, des chercheurs et des professionnels ont adopté la “Déclaration de Ioannina” qui invite les Etats Membres de BSEC à définir leur propre objectif national de réduction d’accidents devant être atteint d’ici la fin de la décennie, et qui invite aussi les organes de BSEC à définir leur propres objectifs visant à réduire de moitié le nombre de décès sur les routes d’ici 2020, avec des mécanismes de suivi appropriés : La déclaration de Ioannina a été soumise à la considération des Ministres des Affaires Etrangères de BSEC, réunis en Conseil à Thessalonique (Grèce), à la fin de novembre 2010. Prière de consulter www.unece.org/trans/roadsafe/conf_ioaninna.html.

C. Organisation de coopération économique

31. La CEE-ONU et ECO, tout comme d’autres organisations internationales, ont à plusieurs reprises exprimé leur intérêt à promouvoir le développement d’un corridor ferroviaire Nord-Sud, sur lequel des services ferroviaires réguliers, efficaces et compétitifs seraient fournis. ECO a organisé un train complet de démonstration sur l’axe Islamabad-Téhéran-Istanbul. ECO étudie la possibilité de faire de même sur l’axe Urumchi-Almaty-Istanbul. En outre ECO promeut toutes les initiatives de transport qui sont destinées à faciliter l’intégration économique et la facilitation des transports en Asie centrale.

32. Le développement d’un corridor ferroviaire sur l’axe Nord Sud vise à montrer que le développement d’un service régulier de trains complets allant de la Lettonie (Riga) – Russie (Saint Pétersbourg) – Azerbaïdjan (Bakou) – Iran (Bandar Abbas) est techniquement faisable et commercialement viable. L’axe proposé est complètement aligné sur les corridors 4 et 5 d’EATL.

33. Le secrétariat et l’Organisation de coopération économique examinent toujours les différentes façons qui permettraient de renforcer leur coopération, notamment la révision du mémorandum d’accord CEE-Organisation de coopération économique de 2003.

V. Mobilisation de fonds destinés aux activités opérationnelles dans le domaine des transports

34. En 2010, le secrétariat de la CEE a continué à mettre au point un projet financé par la Russie sur la mise en place de liaisons de transport entre l’Europe et l’Asie (phase II du projet).

35. Le Gouvernement Kazakh a accordé un don de 20,000.00 US\$ en novembre 2010 pour développer les activités SPECA dans le domaine des transports en 2011.

36. Le Gouvernement allemand a financé un poste d’expert associé consacré aux systèmes de transport intelligents (STI). Ceci était particulièrement opportun pour assurer la contribution substantielle de la CEE-ONU à la Conférence annuelle du FIT qui s’est tenue en mai 2010 sur les transports et l’innovation et est on ne peut plus bienvenue pour d’autres études approfondies sur les STI et les réglementations des véhicules. Une université et des services techniques espagnols ont, quant à eux, décidé de coopérer, dans le cadre du programme de stages des Nations Unies, en fournissant deux stagiaires pour travailler sur les réglementations techniques des véhicules.

37. Les activités de coopération technique et de renforcement des capacités exigent que le secrétariat voyage de plus en plus. Il y a une demande de plus en plus grande pour que le secrétariat se déplace en dehors de la région de la CEE-ONU, car les instruments juridiques sont de plus en plus mondiaux. En outre, les demandes de consultation et d’assistance technique hors de la région ne cessent d’augmenter : on peut citer à cet égard l’atelier sur la sécurité routière qui s’est tenu à Delhi en 2010 ainsi que l’atelier qui aura lieu, aussi à Delhi, en avril 2011 sur le transport des matières dangereuses, ou encore les

réglementations sur les véhicules qui devraient être ratifiées par les nouveaux centres automobiles d'Asie et d'Amérique Latine, ce qui entrainera de nouvelles demandes d'assistance technique dans ces régions. Il faut avoir ceci présent à l'esprit car des fonds pourraient être mis à la disposition du secrétariat avec l'aide de pays donateurs ayant un intérêt spécifique pour les sujets traités.
