



## Conseil économique et social

Distr. générale  
20 décembre 2011  
Français  
Original: anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

#### Comité des transports intérieurs

##### Soixante-quatorzième session

Genève, 28 février-1<sup>er</sup> mars 2012

Point 5 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, en proposant des ateliers, des formations et d'autres moyens appropriés concernant des questions de transport présentant un intérêt spécial en vue de 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 2011.

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

3. Adopté en 2003, le Programme d'action d'Almaty vise à établir un nouveau cadre mondial pour la mise au point de systèmes efficaces de transport en transit dans les pays sans littoral et de transit, en vue de faciliter les opérations de transport international tout en renforçant la sûreté, la sécurité et la protection de l'environnement. Il comprend des activités liées à la facilitation du commerce et des transports. Au total, 57 conventions et accords internationaux dans le secteur des transports sont administrés par l'intermédiaire de la CEE. Lorsqu'ils sont promus, établis et judicieusement appliqués, ces conventions et accords peuvent aider les pays sans littoral et de transit à surmonter les handicaps qui leur sont propres.

4. Parmi les États membres de la CEE, on compte 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. Dans la région de la CEE, les pays en développement sans littoral doivent encore surmonter de nombreux obstacles pour réduire la distance économique qui les sépare des marchés et gagner en compétitivité. Or, la CEE offre un ensemble de standards, de normes, de recommandations et d'instruments juridiques internationaux qui, lorsqu'ils sont promus, établis et judicieusement appliqués, peuvent aider les pays sans littoral et les pays de transit à surmonter leurs handicaps.

6. Outre le grand nombre d'instruments juridiques et de recommandations commerciales qu'elle propose, la CEE a mesuré l'importance du Programme d'action d'Almaty en prenant un certain nombre d'initiatives dans le cadre de celui-ci.

7. Ainsi, la CEE a contribué à la réalisation d'infrastructures de transport à l'échelon régional, paneuropéen, dans le cadre des projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER). Conjointement avec la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), elle a appuyé la coordination transcontinentale des investissements dans le domaine des transports, dans le contexte du projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie. La première phase de ce projet a été marquée par la réunion ministérielle tenue à Genève en février 2008. Actuellement, la CEE s'emploie à exécuter la deuxième phase. Enfin, le Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale, que soutiennent la CEE et la CESAP, comporte un volet important concernant les transports et le franchissement des frontières.

8. La CEE a également contribué à la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty en coopérant avec d'autres organisations internationales. Il est particulièrement intéressant de noter la nouvelle coopération entre la Commission et l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), visant à promouvoir la facilitation des transports et du franchissement des frontières, notamment dans le cadre du Programme d'action. Dans ce cadre, des membres de la Division des transports de la CEE ont récemment coorganisé des manifestations de l'OSCE en Géorgie, au Kazakhstan, au Tadjikistan et en Ukraine, ou pris part activement à celles-ci. Actuellement, la CEE collabore avec l'OSCE à la publication d'un guide des pratiques de référence aux postes frontière («Handbook of Best Practices at Borders»).

9. Les initiatives actuelles et futures de la Division des transports de la CEE qui contribuent, ou contribueront, à la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty sont notamment les suivantes:

- Promouvoir les cadres internationaux existants pour les transports et les instruments juridiques correspondants, afin de faciliter les nouvelles adhésions aux instruments juridiques de la CEE et un meilleur suivi de l'application de ceux-ci. À cet égard, encourager le Kirghizistan, le Tadjikistan et le Turkménistan à adhérer à l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP), afin qu'ils puissent tirer parti de leur participation au projet TRACECA (Programme relatif au couloir Europe-Caucase-Asie) d'établissement de centres de certification d'engins ATP;
- Inciter le Kirghizistan, l'Ouzbékistan, le Tadjikistan et le Turkménistan à adhérer à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), en vue de renforcer la sûreté, la sécurité et la protection de

l'environnement sur leur territoire lors des transports de marchandises dangereuses, et de leur permettre de bénéficier de la contribution de cet instrument à la facilitation des transports internationaux;

- Promouvoir l'établissement d'accords sur les transports en dehors de la région de la CEE, en collaborant avec d'autres commissions régionales, en élaborant des documents d'information et en organisant des séminaires;
- Promouvoir la facilitation du transit dans l'intérêt des pays sans littoral, en s'appuyant sur le régime TIR et les moyens de facilitation des transports multimodaux;
- Organiser des réunions du Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie, chargé du suivi et de la coordination des activités visant à mettre en place des liaisons de transport intérieur entre l'Europe et Asie utiles, sûres et sécurisées. Avec le concours de partenaires internationaux, lancer un projet de train-bloc en vue de recenser les principaux goulets d'étranglement aux points de passage des frontières sur les liaisons ferroviaires;
- Organiser des réunions du Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie en vue de hiérarchiser les projets d'investissement nécessaires aux fins de l'établissement de liaisons de transport intérieur concurrentielles entre l'Europe et l'Asie;
- Publier et diffuser un rapport de la CEE relatif aux fondements méthodologiques de la définition des goulets d'étranglement, des liaisons manquantes et de la qualité des services dans les réseaux de transport, comprenant les pratiques de référence en matière de planification des infrastructures;
- Diffuser et appliquer les recommandations énoncées dans le rapport publié récemment par la CEE sur les liaisons entre les ports maritimes et l'arrière-pays (en particulier la prise en compte de ces liaisons dans les stratégies de développement des transports et l'adoption de bonnes pratiques en matière de franchissement des frontières), en vue d'améliorer les connexions des pays en développement sans littoral dans le Caucase, l'Asie centrale et l'Europe du Sud-Est.

10. Dans les exposés sur les projets de réalisation d'infrastructures et de facilitation des transports faits par les représentants des pays participant au Programme SPECA, il a été dit que les activités et initiatives entreprises à l'échelon national en 2011 avaient été mises en œuvre conformément au Programme d'action d'Almaty. Ces exposés, qui sont présentés périodiquement durant la session annuelle du Groupe de travail SPECA sur le projet de mise en place d'infrastructures de transport et de facilitation du franchissement des frontières, sont particulièrement intéressants compte tenu des efforts accomplis pour informer les pays du Programme SPECA et d'autres parties prenantes de la région des activités menées en vue de faciliter les transports dans leur voisinage immédiat.

11. En mars et juin 2011, le secrétariat TIR a également participé à des réunions organisées à Douchanbé (Tadjikistan) par le Collège de formation des gardes frontière de l'OSCE (OSCE Border Management Staff College).

## **II. Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud et projet de chemin de fer transeuropéen**

12. 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 fructueuses de la CEE dans les domaines de la réalisation et de la maintenance coordonnées d'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 auxdits projets.

13. Les travaux concernant les projets TEM et TER durant la période visée ont porté essentiellement sur l'achèvement et la publication de la révision du Plan directeur. Les enseignements tirés de la mise en œuvre de ces projets pourraient être très utiles pour les pays en développement sans littoral qui font partie de la région.

14. La révision du Plan directeur a eu pour objet:

a) D'analyser les résultats des travaux d'aménagement d'infrastructures routières et ferroviaires dans 25 pays participants d'Europe centrale, d'Europe orientale, d'Europe du Sud-Est et du Caucase durant la période 2005-2010;

b) De rendre compte de l'état actuel des réseaux routiers et ferroviaires;

c) D'établir les programmes de développement de ces réseaux jusqu'en 2020.

15. Il y a cinq ans, la CEE a publié le Plan directeur initial relatif aux projets TEM et TER, dans lequel elle présentait une stratégie d'investissement à court, à moyen et à long terme crédible et pragmatique aux fins de la réalisation des principaux réseaux de transport routier, ferroviaire et combiné dans les pays participants. La révision du Plan directeur s'est révélée être une contribution importante à l'amélioration des résultats du secteur des transports dans la région à l'étude. Un grand nombre d'investissements ciblés ont été réalisés. C'est le cas par exemple pour environ 45 % des 491 projets ferroviaires et routiers prévus dans le Plan directeur initial.

16. Parallèlement à cela, des changements politiques, économiques et technologiques majeurs ont eu lieu et de nouveaux défis sont apparus. Quatre autres pays se sont joints au processus de révision, à savoir l'Albanie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan et le Monténégro.

17. Dans certains pays participants, une croissance économique plus faible que prévu s'est hélas traduite par une croissance minimale des activités de transport de passagers et de marchandises. Dans un grand nombre de pays, les contraintes budgétaires ont freiné le développement des infrastructures de transport. Le Plan directeur initial prévoyait en tout état de cause que, dans leur ensemble, les investissements envisageables dépasseraient largement la capacité immédiate et prévisible des organismes nationaux et internationaux à financer tous les projets considérés. Cela étant, le même Plan directeur ne prévoyait pas la crise mondiale de 2008-2009, dont les conséquences ont accentué l'écart entre les besoins en investissements et les possibilités de financement.

18. Dans la révision du Plan directeur, on s'est efforcé de prendre en considération ces faits récents et les évolutions escomptées. Il est tenu compte en premier lieu des modifications considérées en 2005 pour les principaux réseaux. On s'est en outre intéressé à l'évolution des flux de circulation, aux changements politiques dans la région, aux besoins des nouveaux pays participants, aux souhaits d'harmoniser les réseaux TEM et TER avec d'autres réseaux internationaux de transport, à l'évolution des priorités, ainsi qu'à la nécessité de raccorder au mieux les réseaux aux grands réseaux internationaux de transport combiné et aux points et nœuds de transbordement. Les liaisons routières et ferroviaires manquantes, énumérées dans le rapport, ont également été prises en considération et ont pour la plupart été incluses dans le plan révisé des réseaux.

19. Les changements concernant les grands axes, les prévisions de trafic et les besoins supplémentaires ci-dessus sont pris en compte dans la nouvelle liste de projets routiers et ferroviaires, qui comporte 191 projets de construction ou de modernisation d'infrastructures ferroviaires et 294 projets de construction ou de modernisation d'infrastructures routières,

pour un coût total avoisinant 188 milliards d'euros. Le coût moyen d'un projet (388 millions d'euros environ) a presque doublé par rapport à ce qu'il était dans le Plan directeur initial. Cette augmentation est due en partie à l'inflation, mais surtout à des projets de construction plus grands et plus exigeants (comme par exemple des lignes ferroviaires à grande vitesse dans certains pays), concernant dans bien des cas des agglomérations à forte densité de population. Elle s'explique également par des mesures de protection de l'environnement plus strictes.

20. Différents types de goulets d'étranglement routiers et ferroviaires ont ensuite été analysés en faisant une distinction entre les goulets dus à l'état des infrastructures, c'est-à-dire des liaisons en mauvais état, et les goulets dus à l'insuffisance des capacités, c'est-à-dire des liaisons routières ou ferroviaires saturées sur les grands axes. Les deux catégories de goulets sont mentionnées dans le rapport et indiquées sur les cartes correspondantes. On trouve également dans le rapport des renseignements détaillés sur les obstacles signalés, ainsi que sur les problèmes de franchissement des frontières dans la région, présentés selon le type (infrastructures, procédures ou personnel), ces problèmes étant particulièrement nombreux aux frontières entre les pays faisant partie de l'espace Schengen et les pays qui n'en font pas partie.

21. Comparé au Plan directeur initial de 2005, le Plan directeur révisé comprend un examen plus approfondi des relations entre les grands axes ferroviaires et routiers et entre ceux-ci et les autres points de transbordement tels que les terminaux, les liaisons par transbordeur et les ports maritimes, fluviaux et lacustres ayant de l'importance dans le transport international combiné.

22. Dans le Plan directeur initial, il n'était pas question des systèmes de transport intelligents. Or, l'utilisation de tels systèmes permettrait d'améliorer les services dans leur ensemble, en améliorant la gestion des opérations de transport et l'usage des infrastructures. Dans le Plan directeur révisé, il est souligné qu'on pourrait avoir davantage recours aux systèmes de transport intelligents en les intégrant. L'intégration est en outre une condition préalable à l'interopérabilité des systèmes de transport intelligents à l'échelon européen.

23. Enfin, le Plan directeur révisé met en évidence les principaux effets des activités de transport sur l'environnement, à savoir les émissions de dioxyde de carbone et la pollution sonore, ainsi que les questions de sécurité routière et de sûreté des transports. Ces questions forment actuellement les principaux éléments de la définition de la qualité des services de transport, étant entendu qu'un équilibre doit être trouvé entre les moyens nécessaires et les impératifs de sécurité.

24. La première réunion du Groupe d'experts chargé du suivi des projets TEM et TER s'est tenue le 26 octobre 2011 à Salzbourg (Autriche). Le Groupe a approuvé le mécanisme de suivi de la révision du Plan directeur pour le projet TEM, fondé sur quatre modèles, lequel constituera un élément essentiel du Plan d'action pour le suivi de cette révision.

25. Les activités de suivi devraient porter en particulier sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre des projets d'infrastructure prévus dans la révision du Plan directeur, l'actualisation des données et des prévisions relatives au trafic, le développement du réseau de base et l'état d'avancement de ce développement. Le mécanisme de suivi, fondé sur des modèles approuvés, devrait offrir régularité et fiabilité. Les modèles seront soumis chaque année au Bureau central des projets TEM et TER pour vérification et traitement. Les résultats des activités de suivi seront communiqués une fois par an aux Comités directeurs des projets TEM et TER pour examen.

26. Au cours de l'année 2011, des relations plus étroites ont été établies avec les autorités ukrainiennes comme suite à la cinquante-cinquième session du Comité directeur du projet TEM, tenue à Suceava (Roumanie). La Conférence 2011 du Programme d'échanges IHEEP (International Highway Engineering Exchange Program), qui s'est

déroulée à Winnipeg (Canada), et la Conférence sur le développement des infrastructures de transport spéciales (transbordeurs/ports maritimes), tenue à Bakou (Azerbaïdjan) le 20 septembre 2011, ont également fait partie des temps forts des activités du Directeur des projets TEM et TER.

27. Parmi les principales tâches au titre des projets TEM et TER figurent depuis peu les activités d'appui à la mise en œuvre du projet concernant les liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie. En outre, des initiatives particulières sont prises pour assurer une coopération plus étroite et mettre en commun les expériences avec d'autres pays situés plus à l'est, en particulier les pays en développement sans littoral du Caucase et de l'Asie centrale.

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

28. Dans la région de la CEE, les principales activités de renforcement des capacités menées dans le domaine des transports sont axées sur la fourniture de services de conseil, d'orientations stratégiques et d'un appui administratif pour les projets de coopération technique destinés à mettre en place des réseaux de transport paneuropéens et des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie homogènes; le renforcement des cadres législatifs et réglementaires nationaux pour la sécurité routière; l'organisation de projets, d'ateliers, de séminaires et de stages de formation destinés à aider les pays à adhérer aux instruments juridiques, normes et standards de la CEE et à les appliquer, à transférer des savoir-faire et mettre en commun les meilleures pratiques, ainsi qu'à honorer des engagements internationaux dans le domaine des transports; et l'appui aux initiatives et projets concernant les transports menés par les groupes sous-régionaux, notamment par les membres du Programme SPECA, de l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (OCEMN) et de l'Initiative de l'Europe centrale.

29. Aux fins des activités ci-dessus, la CEE collabore aussi étroitement avec les quatre autres Commissions régionales de l'ONU, à savoir la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC), la Commission économique pour l'Afrique (CEA) et la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO).

#### **A. Programme spécial pour les pays d'Asie centrale**

30. La Division des transports de la CEE et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) font partie des principaux appuis aux activités du Groupe de travail SPECA sur la facilitation des transports et du franchissement des frontières, établi en 1998, dans le cadre de la Déclaration de Tachkent, en vue de fournir des services d'assistance technique et d'appui. Tous les pays qui participent aux activités du Groupe sont des pays en développement sans littoral.

31. La seizième session du Groupe de travail SPECA sur la facilitation des transports et du franchissement des frontières, tenue à Almaty (Kazakhstan) les 20 et 21 avril 2011, a réuni tous les pays du Programme SPECA, sauf un. Lors de cette réunion, les participants ont été informés des progrès accomplis dans la mise en œuvre du projet d'établissement de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie. Ils ont pris note des réunions du groupe d'experts organisées dans le cadre de ce projet durant le second semestre 2010 à Istanbul (Turquie) et Türkmenbaşy (Turkménistan), et ont encouragé les pays du Programme SPECA à prendre part activement à ce projet.

32. Le Groupe de travail SPECA a réaffirmé l'importance des instruments juridiques internationaux et a invité les pays du Programme SPECA à redoubler d'efforts en vue d'adhérer aux conventions et de les appliquer effectivement. Le Groupe encourage notamment ceux des pays participant au Programme qui ne sont pas encore parties à l'ADR ni à l'ATP à adhérer à ces instruments dès que possible. Le Groupe a souligné la nécessité de cerner les questions en suspens relatives à l'adhésion aux conventions et à leur application, et a prié les secrétariats de la CEE et de la CESAP de fournir, dans la mesure du possible, une assistance à l'évaluation des conséquences découlant de l'adhésion aux instruments juridiques internationaux concernant les transports.

33. Soulignant l'importance d'une coopération et d'une coordination efficaces entre toutes les parties prenantes visées dans les secteurs public et privé aux fins de l'élaboration et de l'application de mesures de facilitation des transports internationaux, le Groupe de travail SPECA a pris note des progrès réalisés par les pays du Programme SPECA dans l'établissement ou le renforcement de mécanismes nationaux de coordination pour la facilitation du commerce et des transports, et a constaté que des fonds de la CEE et de la CESAP étaient disponibles pour des ateliers et des services de conseil, à la demande des pays participants.

34. Le Groupe de travail SPECA a également noté avec satisfaction les résultats concrets obtenus dans le cadre du projet intitulé «Améliorer la sécurité routière mondiale en fixant aux niveaux régional et national des objectifs de réduction du nombre des victimes d'accidents de la circulation», exécuté au moyen du Compte de l'ONU pour le développement et conjointement par les cinq Commissions régionales, et a invité les pays du Programme SPECA à prendre des initiatives dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière et à adhérer aux actions menées par l'ONU aux échelons mondial et régional.

35. Le Groupe de travail SPECA a pris note des progrès réalisés dans le cadre du projet d'élaboration de la lettre de voiture commune CIM/SMGS (Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer/Accord concernant le transport international des marchandises par chemin de fer) et a encouragé les pays du Programme SPECA à envisager de participer activement à ce projet, afin de contribuer à l'établissement d'une législation unifiée sur les transports ferroviaires, et à appuyer la facilitation des transports ferroviaires, notamment en prenant part effectivement aux travaux du groupe d'experts qui s'est réuni à Genève.

36. Le Groupe de travail SPECA a adopté son programme de travail pour l'exercice biennal 2012-2013.

37. La Division des transports de la CEE a participé au Forum économique 2011 du SPECA et à la sixième session du Conseil d'administration du SPECA, qui ont coïncidé avec le vingtième anniversaire de l'indépendance des pays du Programme SPECA. Le Forum, qui avait été ouvert par M. Annamhammet Gochiyev, Vice-Premier Ministre et Ministre des affaires étrangères du Turkménistan, M. Jan Kubis, Secrétaire exécutif de la CEE et M. Shun-ichi Murata, Secrétaire exécutif adjoint de la CESAP, a été l'occasion de dresser le bilan des progrès économiques et sociaux réalisés durant les deux décennies. Les réussites et les difficultés de la coopération et de l'intégration économiques régionales en Asie centrale ont été évoquées et des recommandations ont été faites sur la voie à suivre. La Division des transports de la CEE a fait un exposé liminaire sur le thème des *transports, clef de la compétitivité et de l'intégration parmi les pays en développement sans littoral de l'Asie centrale*, dans lequel elle a présenté l'importance des transports, les principaux défis en matière de transports en Asie centrale et la contribution de la CEE dans ce domaine, essentiellement axée sur les infrastructures de transport et la facilitation des transports et du transit, ainsi que sur la sécurité routière. Elle a en outre souligné la nécessité d'investir davantage dans les infrastructures de transport, de renforcer la coopération transfrontière et

de prêter une plus grande attention aux questions concernant la sécurité routière, et a demandé instamment aux pays du Programme SPECA de faciliter le transit en réduisant les obstacles non physiques aux transports, tout en les invitant à adhérer aux 16 principaux instruments juridiques de la CEE. La sixième session du Conseil d'administration du SPECA, consacrée à l'examen des activités menées par les groupes de travail chargés respectivement des ressources en eau et en énergie, des transports et du franchissement des frontières, du commerce, des statistiques, du développement fondé sur le savoir et des rapports hommes-femmes dans l'économie, a adopté le plan de travail du SPECA pour 2012-2013 et une liste de projets. Le Conseil d'administration du SPECA a approuvé la demande de la délégation kazakhe d'inclure les questions concernant la sécurité routière dans le programme de travail du groupe de travail chargé des transports et du franchissement des frontières et celle du Tadjikistan de prendre en considération la question du transport international des colis dont les dimensions ou le poids sont hors normes.

38. Afin de résoudre les problèmes de collecte de statistiques sur les transports dans certains pays membres, en particulier ceux participant au Programme SPECA, un séminaire faisant suite à l'atelier organisé en 2010 à Almaty (Kazakhstan) s'est tenu l'après-midi de la deuxième journée de réunion du groupe de travail chargé des transports et du franchissement des frontières. L'atelier de 2010 avait permis aux statisticiens du Kazakhstan, du Kirghizistan et de l'Ouzbékistan de se familiariser avec les outils mis à leur disposition sur le Web par la CEE pour consigner des données sur les transports. Le deuxième atelier, organisé avec l'aide d'Eurostat, a porté essentiellement sur l'utilisation du questionnaire commun et la collecte en temps utile des réponses des pays d'Asie centrale aux enquêtes statistiques annuelles de la CEE. Le 21 avril 2011, les représentants de l'Afghanistan, de l'Azerbaïdjan, du Kazakhstan, du Kirghizistan, du Tadjikistan et du Turkménistan au sein du groupe de travail chargé des transports et du franchissement des frontières ont été informés des résultats concrets du premier atelier et des nouvelles mesures à prendre à l'échelon national, notamment le besoin urgent de désigner des coordonnateurs nationaux dans ce domaine.

39. Afin de sensibiliser les pays du Programme SPECA à l'importance et à l'utilité des statistiques sur les transports, un autre atelier visant le renforcement des capacités a été organisé par le Vice-Ministre azerbaïdjanais des transports à Bakou, le 9 décembre 2011. Cet atelier, tenu conjointement avec l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et le Forum international des transports, a été l'occasion de faire bénéficier des pays membres de la Communauté des États indépendants (CEI) d'activités d'assistance technique dans le domaine des statistiques sur les transports.

## **B. Projet inscrit au Compte de l'ONU pour le développement (septième tranche)**

40. La Division des transports de la CEE s'est associée aux autres Commissions régionales de l'ONU pour lancer un nouveau projet visant à renforcer la coopération et la planification internationales en ce qui concerne les politiques durables favorisant l'atténuation des effets des changements climatiques dans le domaine des transports. Ce projet est financé au moyen du Compte de l'ONU pour le développement sur une période de trois ans, de janvier 2011 à décembre 2013.

41. Le projet a pour but d'élaborer un outil d'information et d'analyse fondé sur une méthodologie uniforme pour l'évaluation des émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>). Cet outil est conçu pour les transports intérieurs (route, rail et voies de navigation intérieure), les émissions de CO<sub>2</sub> dues aux transports aériens et maritimes internationaux étant exclues. Il porte le nom «For Future Inland Transport Systems», ou ForFITS, car il doit servir à préparer l'avenir.

42. Afin de déterminer les besoins et les fonctions pour l'outil ForFITS, on a passé en revue un grand nombre de modèles et d'outils utilisés aux fins des études d'inventaire et d'impact, en étudiant la compatibilité des méthodes appliquées et des données.

43. Afin de calculer les émissions de CO<sub>2</sub> avec ForFITS, il est nécessaire de disposer des données suivantes:

- Les caractéristiques du parc automobile: type de véhicule, type de carburant, poids, cylindrée, âge, norme d'émission, etc.;
- Les activités de transport, qui peuvent être exprimées en véhicules-kilomètres (vkm), passagers-kilomètres (pkm) ou tonnes-kilomètres (tkm). Dans ce cas également, il est nécessaire d'indiquer le type de véhicule, le type de carburant, etc.;
- Le taux d'occupation des véhicules et leur chargement;
- La consommation effective d'énergie;
- Les coûts d'imposition et d'immatriculation;
- Les coûts d'entretien et de réparation.

Dans les différents pays et les différentes régions, plusieurs sources permettent d'obtenir les données ci-dessus:

- Les organismes nationaux de statistique;
- Les organismes internationaux de statistique;
- Les milieux industriels;
- Les fédérations, comités, associations et sociétés dans le domaine des transports;
- Les experts nationaux;
- Les recherches, la documentation spécialisée et les principaux spécialistes de la collecte de données.

Pour plus de détails, on consultera le site de la CEE à l'adresse [www.unece.org/trans/theme\\_forfits.html](http://www.unece.org/trans/theme_forfits.html).

44. Au stade actuel de la mise en œuvre du projet, il faut achever d'élaborer l'étude de principe, établir le rapport mondial sur l'état d'avancement du projet et établir le rapport de situation annuel. L'équipe chargée du projet a décidé de tenir la réunion internationale des experts le 24 avril 2012, en présence des représentants des Commissions régionales, des coordonnateurs nationaux désignés dans les réponses au questionnaire, et de représentants d'organisations internationales et d'établissements universitaires.

### **C. Projet inscrit au Compte de l'ONU pour le développement (huitième tranche)**

45. Un nouveau projet sera mis en œuvre dans le cadre de la huitième tranche du projet inscrit au Compte de l'ONU pour le développement (2012-2013). Il aura pour but de renforcer la capacité des pays en développement et des pays à économie en transition à faciliter les franchissements réguliers des frontières, en accroissant les échanges électroniques sécurisés de données entre les administrations douanières. Il permettra également de renforcer la sécurité tout au long de la chaîne logistique et de mieux assurer les recettes fiscales tirées du transport international de marchandises. À terme, le projet contribuera au renforcement de la coopération entre les administrations douanières et

favorisera l'utilisation des messages électroniques normalisés dans les activités internationales, en particulier pour les opérations de transit.

46. Dans le cadre du projet, une plate-forme d'échange entre administrations douanières sera établie sur la base des normes internationales actuelles s'appliquant aux informations sur le transit, comme celles définies et utilisées dans le contexte du projet eTIR. Ensuite, des pays pilotes recevront une assistance technique, sous la forme d'ateliers et de contrats d'assistance, en vue de connecter leurs systèmes informatiques à la nouvelle plate-forme. L'échange électronique entre pays des données douanières sur les opérations de transit aura pour effet de rationaliser les procédures de franchissement des frontières, mais aussi d'améliorer l'évaluation des risques. L'utilisation accrue de normes dans les déclarations électroniques aura en outre pour effet de faciliter grandement le travail des transporteurs.

47. Tout au long de la mise en œuvre du projet, des groupes d'experts, des ateliers et un séminaire serviront à mettre en commun les meilleures pratiques, à renforcer les capacités et, au final, à diffuser les résultats du projet. Les pays pilotes serviront de modèles, et leur expérience incitera d'autres pays à se connecter à la plate-forme d'échange en vue d'informatiser intégralement les opérations de transit à l'échelle mondiale.

48. Le projet est compatible avec l'objet et les priorités des cadres stratégiques 2012-2013 des sous-programmes pertinents de la CEE, de la CESAP, de la CEA, de la CESAO et de la CEPALC, et il a un lien direct avec les objectifs de développement fixés au niveau international, notamment les objectifs du Millénaire pour le développement et l'Agenda pour le développement. Il tire parti de l'expérience acquise par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) au sein de la CEE, en particulier de huit années de travail du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1).

## **IV. Coopération avec d'autres organisations**

### **A. Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe**

49. La coopération avec l'OSCE est menée dans le cadre du Mémoire d'accord de 2004. En matière de transports, elle se poursuit dans le domaine de la facilitation du transport international et du franchissement des frontières, ainsi qu'à l'occasion d'examen du respect des engagements de l'OSCE et 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 plus efficace de ceux-ci.

50. La collaboration entre la CEE et l'OSCE est particulièrement étroite dans le domaine du transport international. En 2011, la Division des transports de la Commission a pris part activement à la préparation du Forum économique et environnemental annuel de l'OSCE. Le dix-neuvième Forum, présidé en 2011 par la Lituanie, a eu pour thème la promotion d'actions communes et de la coopération dans la région de l'OSCE aux fins du développement d'énergies et de transports durables. Étant étroitement lié aux travaux menés alors par la Division des transports de la Commission, il a offert une excellente occasion de consolider la coopération entre les deux organismes dans le domaine des transports intérieurs durables. La Division des transports de la CEE a également continué de soutenir les activités du Collège de formation des gardes-frontières de l'OSCE (OSCE Border Management Staff College), à Douchanbé. Cet établissement propose des programmes de formation à l'intention des hauts responsables des administrations douanières, de la surveillance des frontières et des transports. En 2011, des formateurs de la CEE se sont rendus périodiquement à Douchanbé pour donner des cours sur la facilitation

des opérations douanières, du commerce et des transports à des participants venus principalement des pays membres de la CEI et d'Afghanistan.

51. L'OSCE fournit l'appui politique nécessaire à la mise en œuvre des règlements et des projets de la CEE, et la synergie qui s'est formée ces dernières années entre les deux organismes s'est révélée profitable pour tous les pays membres. Le représentant de l'OSCE présentera dans son rapport au Comité des transports intérieurs d'autres exemples de cette coopération fructueuse.

## **B. Organisation de coopération économique de la mer Noire**

52. La coopération avec l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (OCEMN) est promue en vertu de l'accord de coopération signé entre les deux entités en 2001. La CEE a apporté son aide à l'harmonisation des législations nationales sur les transports des États membres de l'OCEMN. En outre, elle a contribué au développement coordonné des infrastructures de transport dans la région de l'OCEMN en élaborant les Plans directeurs TEM et TER et en mettant en œuvre le projet des liaisons de transport Europe-Asie, qui concerne notamment la région de l'OCEMN.

53. La CEE a participé à la réunion du Groupe de travail sur les transports de l'OCEMN et à la Réunion des Ministres des transports de l'Organisation, tenues à Moscou du 19 au 21 octobre 2011, informant les États membres de l'Organisation des résultats des activités en cours au sein de la CEE présentant un intérêt pour eux, notamment la phase II du projet des liaisons de transport Europe-Asie, la révision des Plans directeurs TEM et TER et la mise en œuvre du tachygraphe numérique, et soulignant les grandes conclusions et recommandations de la Conférence CEE-OSCE sur la sécurité routière, tenue à Ioannina (Grèce), et de la «Déclaration d'Ioannina».

54. La CEE a également participé à la réunion du Groupe de travail sur les transports de l'OCEMN tenue à Istanbul les 13 et 14 avril 2011, au cours de laquelle les activités des Nations Unies dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière ont été examinées. À la suite de la «Déclaration d'Ioannina», le Groupe de travail sur les transports a approuvé la proposition faite par la CEE aux États membres de l'OCEMN d'évaluer leur capacité à mettre en œuvre le Plan d'action pour la Décennie à l'échelon national en répondant à un questionnaire élaboré par la Commission. Le questionnaire a été envoyé à tous les États membres de l'Organisation et le secrétariat de la CEE reçoit déjà des réponses.

## **C. Organisation de coopération économique**

55. La CEE, l'Organisation de coopération économique et la Banque islamique de développement (BID) ont signé un Mémorandum d'accord à Genève, le 30 mars 2011, à l'occasion de la soixante-quatrième session de la Commission.

56. Les trois organismes souhaitent s'appuyer sur ce mémorandum d'accord pour renforcer leur coopération dans le secteur des transports. Il s'agit d'un secteur clef pour continuer de promouvoir la coopération régionale et contribuer au développement économique et au progrès social dans les pays membres respectifs, dont un grand nombre sont des carrefours importants sur les axes reliant l'Europe et l'Asie. Ce mémorandum complétera ceux signés entre l'Organisation de coopération économique et la CEE en juin 2003 et entre l'Organisation et la Banque islamique de développement en juillet 1993. En outre, le Mémorandum confortera la résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies sur la coopération entre l'Organisation de coopération économique et l'ONU.

57. La coopération est régie par les principes généraux ci-après:

- Des approches à long terme d'un développement durable sans laissés pour compte;
- Une pleine participation des parties prenantes;
- Des politiques et des programmes de développement axés sur des résultats.

Afin de s'assurer du bon avancement des activités prévues, les trois organismes procéderont conjointement à des examens à mi-parcours de la mise en œuvre du mémorandum d'accord et envisageront de nouvelles activités.

58. Afin de continuer à soutenir la mise en place pour les pays membres d'un système de transport intermodal et de logistique intégré au niveau international, les trois organismes prévoient de collaborer à la poursuite du développement des corridors Est-Ouest et Nord-Sud reliant l'Asie et l'Europe et à la consolidation de la mise en œuvre des conventions et accords sur le transport international, en particulier les textes mentionnés dans l'Accord-cadre de l'Organisation de coopération économique sur le transport en transit.

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

59. En 2011, le secrétariat de la CEE a continué de mettre en œuvre le projet de réalisation de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie (phase II du projet), financé par la Russie. En novembre 2010, le Gouvernement kazakh avait alloué la somme de 20 000 dollars des États-Unis à la mise en œuvre d'activités dans le domaine des transports en 2011, dans le cadre du Programme SPECA.

60. Au cours de l'année 2011, des programmes de détachement ont été menés. Ainsi, le Gouvernement allemand a financé un poste d'expert associé des systèmes de transport intelligents, ce qui a permis de réaliser de nouvelles études approfondies sur ces systèmes et les règlements concernant les véhicules, et facilité la préparation du débat que le Comité des transports intérieurs doit tenir en 2012 sur les transports et les systèmes de transport intelligents. Une université et des services techniques espagnols ont également apporté leur contribution en mettant deux stagiaires à disposition pour un travail sur les règlements techniques s'appliquant aux véhicules.

61. À l'exclusion de ses activités d'organisation et de fourniture de services fonctionnels pour les réunions intergouvernementales, et de publication et diffusion des règlements techniques, des normes et des recommandations adoptés par les organes pertinents, la Division des transports de la CEE dispose de ressources très limitées pour l'exécution de projets pouvant relever du transfert de technologie, de la coopération technique ou du renforcement des capacités. Néanmoins, elle fournit régulièrement des avis techniques et juridiques aux gouvernements sur l'interprétation des règlements, normes et recommandations ci-dessus, et facilite les contacts entre les gouvernements qui ont besoin d'une assistance et ceux qui peuvent en fournir une.

62. Les activités de coopération technique et de renforcement des capacités exigent que le personnel du secrétariat se déplace davantage. Il lui est de plus en plus souvent demandé de se rendre ailleurs que dans la région de la CEE, car les instruments juridiques s'appliquent à un plus grand nombre de pays dans le monde. Il existe en outre une demande croissante de services de conseil et d'assistance technique au-delà de la région. Un atelier sur le transport des marchandises dangereuses à Delhi en avril 2011, une conférence sur le même sujet au Caire en octobre de la même année et des séminaires régionaux en Amérique latine témoignent de l'intérêt porté de par le monde à certains règlements de la CEE. De nouveaux centres automobiles en Asie et en Amérique latine envisagent d'adhérer à

certaines règlements concernant les véhicules. En 2011, des ateliers et des réunions ont déjà eu lieu dans ces régions.

63. La Division des transports de la CEE encourage la participation aux activités de ses groupes de travail et comités et la mise en œuvre de leurs recommandations et règlements. Elle coopère avec des organisations ou des gouvernements qui disposent de ressources pouvant être allouées à des activités de renforcement des capacités dans les domaines considérés (Union européenne, autres commissions régionales, Institut des Nations Unies pour la formation et la recherche (UNITAR), etc.), en fournissant dans la mesure du possible des conseils, des compétences et des supports de formation aux fins de telles activités.

64. Dans le contexte actuel de crise économique mondiale et de restrictions budgétaires, les contributions de pays donateurs seraient particulièrement appréciées pour pouvoir mettre en œuvre des activités d'assistance technique. L'une des principales difficultés sera en effet de mobiliser des fonds au titre des diverses questions relatives aux transports intéressant tous les pays membres de la CEE.

---