



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Soixante-seizième session**

Genève, 25-27 février 2014

Point 11 de l'ordre du jour provisoire

**Programme de travail et évaluation biennale pour 2014-2015
et cadre stratégique pour 2016-2017****Examen et approbation du sous-programme de la CEE
consacré aux transports****Projet de cadre stratégique pour 2016-2017****Note du secrétariat***Résumé*

Ce projet de cadre stratégique, dans lequel figurent les réalisations escomptées et la stratégie, a été élaboré sur la base du mandat défini pour le sous-programme Transports, des réalisations de l'exercice précédent et des directives de l'ONU relatives à l'élaboration des plans stratégiques biennaux. Le cadre stratégique doit être examiné par les comités sectoriels (ou par leur bureau, dans le cas des comités qui ne se sont pas réunis au cours des quatre derniers mois de 2013) avant d'être soumis au Comité exécutif en décembre 2013 et au Siège de l'ONU au début de 2014. Conformément à cette règle, à sa septième réunion (Genève, 28-29 novembre 2013), le Bureau du Comité des transports intérieurs a examiné et adopté provisoirement le projet de cadre stratégique du sous-programme de la CEE consacré aux transports pour 2016-2017.

Le Comité des transports intérieurs est invité à **examiner et à adopter** le projet de cadre stratégique du sous-programme de la CEE consacré aux transports (plan-programme biennal) pour 2016-2107.



I. Objectifs pour l'exercice biennal, réalisations escomptées, indicateurs de succès et mesure des résultats

Sous-programme 2 Transports

Objectif de l'Organisation: Faciliter le développement durable des mouvements de marchandises et de la mobilité des personnes par les modes de transport intérieur, en améliorant la sécurité de la circulation, la performance environnementale, l'efficacité énergétique, la sécurité des transports intérieurs et l'efficacité de la prestation de services dans le secteur des transports

Réalisations escomptées (secrétariat)	Indicateurs de succès
a) Renforcement du cadre juridique et réglementaire concernant les transports intérieurs internationaux (routiers, ferroviaires, fluviaux et intermodaux), y compris les infrastructures, la facilitation du passage des frontières, le transport des marchandises dangereuses, la construction automobile et d'autres services liés au transport	<p>a) i) Augmentation du nombre d'instruments juridiques en vigueur administrés par la CEE relatifs aux transports par rapport aux instruments juridiques des Nations Unies administrés par la CEE relatifs aux transports</p> <p><i>Mesure des résultats:</i></p> <p>2012-2013: 86 % 2014-2015 (estimation): 87 % 2016-2017 (objectif): 88 %</p> <p>ii) Nombre de nouveaux règlements concernant les véhicules et d'amendements aux dispositions existantes</p> <p><i>Mesure des résultats:</i></p> <p>2012-2013: 130 amendements et nouveaux règlements 2014-2015 (estimation): 100 amendements et nouveaux règlements 2016-2017 (objectif): 100 amendements et nouveaux règlements</p> <p>iii) Nombre d'instruments juridiques internationaux modifiés pour tenir compte de la dernière révision des Recommandations des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses</p> <p><i>Mesure des résultats:</i></p> <p>2012-2013: 6 instruments juridiques 2014-2015 (estimation): 6 instruments juridiques 2016-2017 (objectif): 6 instruments juridiques</p>

Réalisations escomptées (secrétariat)	Indicateurs de succès
b) Élargissement de la couverture géographique et amélioration de l'application des instruments juridiques et des recommandations de la CEE relatifs aux transports	<p>b) i) Nombre accru de Parties contractantes aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports administrés par la CEE</p> <p><i>Mesure des résultats:</i></p> <p>2012-2013: 1 690 Parties contractantes</p> <p>2014-2015 (estimation): 1 700 Parties contractantes</p> <p>2016-2017 (objectif): 1 710 Parties contractantes</p> <p>ii) Nombre accru de mécanismes de suivi de l'application adoptés par les États membres</p> <p><i>Mesure des résultats:</i></p> <p>2012-2013: 7 mécanismes</p> <p>2014-2015 (estimation): 7 mécanismes</p> <p>2016-2017 (objectif): 8 mécanismes</p>
c) Renforcement de la capacité des pays de la CEE en ce qui concerne le développement d'infrastructures de transport paneuropéennes et transcontinentales et la mise en place de mesures destinées à faciliter les transports, une attention spéciale étant portée aux pays en développement sans littoral	<p>c) i) Augmentation du nombre de Parties contractantes aux quatre instruments principaux relatifs aux infrastructures de transport</p> <p><i>Mesure des résultats:</i></p> <p>2012-2013: 114 Parties contractantes</p> <p>2014-2015 (estimation): 115 Parties contractantes</p> <p>2016-2017 (objectif): 116 Parties contractantes</p> <p>ii) Augmentation du nombre d'États Membres de l'ONU participant à des projets sous-régionaux de la CEE dans le domaine des infrastructures de transport</p> <p><i>Mesure des résultats:</i></p> <p>2012-2013: 52 États Membres</p> <p>2014-2015 (estimation): 53 États Membres</p> <p>2016-2017 (objectif): 55 États Membres</p>
d) Renforcement de la capacité à appliquer les instruments juridiques, règles et normes de la CEE, en particulier dans les pays de l'Europe orientale et de l'Europe du Sud-Est, du Caucase et de l'Asie centrale	<p>d) i) Nombre d'activités de renforcement des capacités dans le domaine des transports</p> <p><i>Mesure des résultats:</i></p> <p>2012-2013: 27</p> <p>2014-2015 (estimation): 29</p> <p>2016-2017 (objectif): 29</p>

ii) Nombre accru d'États membres de la CEE ayant défini des objectifs à atteindre en matière de sécurité routière

Mesure des résultats:

2012-2013: 37 États membres

2014-2015 (estimation): 37 États membres

2016-2017 (objectif): 40 États membres

II. Stratégie

2. Le sous-programme, qui relève de la Division des transports, s'articulera autour de quatre grands axes:

a) La poursuite du renforcement du cadre juridique et réglementaire relatif aux transports intérieurs aux échelons international, national et local grâce à l'adoption de nouveaux instruments et à l'actualisation des 58 instruments juridiques couvrant tous les modes de transport intérieurs, les règlements concernant les véhicules et le transport des marchandises dangereuses. Le sous-programme collaborera activement avec les gouvernements des États membres et avec d'autres acteurs, et s'efforcera d'obtenir un consensus aux réunions pertinentes des comités de gestion et d'administration de conventions et d'accords ainsi qu'aux autres réunions intergouvernementales concernant les transports, en particulier celles du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques, qui relève du Conseil économique et social, du Comité des transports intérieurs de la CEE, des 17 groupes de travail et d'autres organes subsidiaires;

b) Large utilisation et renforcement des capacités d'application du cadre juridique et réglementaire existant, grâce à une action énergique visant à inciter de nouveaux pays à adhérer aux instruments des Nations Unies administrés par la CEE et à une mise en œuvre renforcée des mécanismes de suivi. Dans le cadre de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière, une attention particulière sera accordée aux instruments juridiques de l'ONU relatifs à la sécurité routière. L'intégration de certains instruments juridiques de l'ONU dans les acquis communautaires de l'Union européenne continuera de jouer un rôle important;

c) Renforcement des capacités nationales en ce qui concerne le développement d'infrastructures de transport paneuropéennes et transcontinentales, y compris la facilitation des transports et du franchissement des frontières. L'accent sera mis sur les activités de coopération régionale et sous-régionale. Les projets d'autoroute transeuropéenne et de chemin de fer transeuropéen se poursuivront sur la base de leurs plans directeurs respectifs et de projets spécifiques de grande importance. Le développement des liaisons de transport Europe-Asie sera promu, en coopération avec les États membres participants, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, d'autres organisations internationales et diverses parties prenantes du secteur privé. Le renforcement des liaisons entre l'Europe et l'Afrique et entre l'Europe et le Moyen-Orient, y compris en Méditerranée, sera également encouragé en coopération avec les acteurs concernés. La facilitation des transports consistera essentiellement à faciliter le transit et le franchissement des frontières, grâce notamment à l'évaluation de la performance en matière de passage des frontières et à la promotion des communications électroniques. Les besoins

particuliers des pays en transition sans littoral seront pris en compte grâce à une assistance technique et des travaux d'analyse, conformément aux résolutions de l'Assemblée générale relatives au Programme d'action d'Almaty;

d) Renforcement des capacités: l'accent sera mis sur la poursuite du renforcement des capacités nationales des pays, sur l'évaluation de l'efficacité environnementale de leur secteur des transports et sur l'analyse de la contribution du secteur des transports et de la logistique à la compétitivité nationale.

3. Pour atteindre ses objectifs dans les quatre domaines ci-dessus, le sous-programme:

- Jouera le rôle de gardien des instruments juridiques;
- Mènera des activités d'analyse;
- Donnera une suite effective aux décisions issues de la Conférence Rio+20 qui concernent les transports et contribuera à l'action pour le développement après 2015;
- Renforcera sa coopération et ses partenariats avec les organisations économiques régionales ainsi qu'avec d'autres organisations internationales œuvrant dans un domaine pertinent pour les transports;
- Réalisera des projets multisectoriels, en mettant particulièrement l'accent sur la promotion du développement durable du transport et notamment l'administration conjointe du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement.

4. La Division continuera d'assurer le secrétariat du Comité des transports intérieurs de la CEE et du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques, qui relève du Conseil économique et social.

III. Facteurs externes

5. Le sous-programme devrait permettre d'aboutir aux objectifs visés et aux réalisations escomptées si les conditions suivantes sont réunies: a) les différentes parties concernées parviennent à un consensus sur l'actualisation d'instruments juridiques en vigueur et sur l'établissement de nouveaux instruments; b) le climat est propice à la ratification d'instruments juridiques relatifs au secteur des transports élaborés par la CEE ou à l'adhésion à de tels instruments; c) les gouvernements et les parlements décident d'élaborer, d'adopter et d'appliquer la législation internationale correspondante; d) le climat politique est stable dans les pays membres, ce qui permet aux infrastructures et réseaux de transport de se développer et facilite le passage des frontières; e) il existe dans les États membres la volonté politique requise, aux niveaux national et infranational, d'établir des objectifs visant à améliorer la sécurité routière, d'appliquer des mesures en matière de politique des transports et de fixer des cibles pertinentes pour atténuer le changement climatique; f) des fonds suffisants sont dégagés, sur le plan national, pour appliquer les instruments juridiques, les mesures d'amélioration de la sécurité routière et les programmes d'atténuation du changement climatique; et g) les contributions volontaires sont suffisantes pour que les projets de renforcement des capacités puissent être exécutés.

IV. Mandats

Sous-programme 2 Transports

A. Résolutions de l'Assemblée générale

1. Modes de transport viables

66/288 Document final de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable, intitulé «L'avenir que nous voulons»: Cadre d'action et suivi; Domaines thématiques et questions transversales; Modes de transport viables (par. 132 et 133)

2. Sécurité routière

58/9 Crise mondiale de la sécurité routière

64/255 Amélioration de la sécurité routière mondiale

66/260 Amélioration de la sécurité routière mondiale

3. Pays en développement sans littoral

58/201 Programme d'action d'Almaty: Partenariats conçus pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit

63/2 Document final de l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty: Répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit

67/222 Mesures spécifiques répondant aux besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral: Résultats de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit, des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit

4. Coopération avec d'autres institutions intergouvernementales

67/13 Coopération entre l'Organisation des Nations Unies et l'Organisation de coopération économique de la mer Noire

B. Résolutions du Conseil économique et social

1999/65	Transformation du Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses en Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du système harmonisé à l'échelle mondiale de classement et d'étiquetage des produits chimiques
2011/25	Travaux du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques
2013/7	Liaison fixe Europe-Afrique à travers le détroit de Gibraltar
2013/1	Résultat de l'examen de la réforme de 2005 de la Commission économique pour l'Europe
2013/25	Travaux du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques

C. Décisions de la Commission économique pour l'Europe

ECE/AC.21/2002/8	Déclaration relative au lancement du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (THE PEP), adoptée à la deuxième Réunion de haut niveau sur les transports, l'environnement et la santé
ECE/AC.21/2009/2	Rapport de la Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement sur sa troisième session
