

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

Genève, 25-27 février 2014

Point 3 e) de l'ordre du jour provisoire

Questions stratégiques de nature horizontale:**Assistance aux pays à économie en transition****Financement des activités de coopération technique****Note du secrétariat***Résumé*

Les activités de coopération technique dans le domaine des transports ont d'abord pour but de renforcer les capacités des pays d'Europe orientale et d'Europe du Sud-Est, du sud du Caucase et d'Asie centrale, en particulier des pays sans littoral, pour qu'ils puissent appliquer les instruments juridiques, normes et règles des Nations Unies relatifs aux transports.

Le Comité est invité:

- À examiner le présent document;
- À donner au secrétariat des orientations sur l'amélioration des activités de renforcement des capacités et d'assistance technique dans le domaine des transports par de meilleures possibilités de mobilisation de fonds.

1. Les travaux de la Division des transports de la CEE reposent sur trois piliers: un travail de réglementation et un dialogue sur la politique des transports, un travail d'analyse et des activités de renforcement des capacités et d'assistance technique. L'assistance technique est rarement spontanée et ne peut être efficace que lorsqu'elle est reliée aux deux autres piliers de l'action.

2. L'adhésion aux instruments, normes et règlements juridiques de l'ONU, la mise en œuvre de ces instruments, le transfert de savoir-faire, la mise en commun des meilleures pratiques et l'exécution des engagements mondiaux dans le domaine des transports ont été un fil conducteur au cours des décennies écoulées et il continue d'en être ainsi.



3. L'assistance repose sur les grands principes selon lesquels elle doit être:
 - Dictée par la demande;
 - Axée sur des résultats;
 - Accordée en priorité aux pays en transition;
 - Liée aux travaux normatifs de la CEE.

4. Les séminaires, les ateliers, les conférences et les visites sur le terrain requièrent une préparation minutieuse et un financement adéquat qu'il est difficile d'obtenir rapidement. Ces activités étant fonction de la demande, elles requièrent également de nombreuses consultations avec le pays bénéficiaire, de même qu'un important travail de préparation. C'est pourquoi le manque de continuité dans l'élaboration des politiques et l'insuffisance du nombre de partenaires ou spécialistes qui interviennent peuvent aller à l'encontre des efforts de renforcement des capacités.

5. Les activités de coopération technique dans le domaine des transports ont d'abord pour but de renforcer les capacités des pays d'Europe orientale et d'Europe du Sud-Est, du sud du Caucase et d'Asie centrale, en particulier des pays sans littoral, pour qu'ils puissent appliquer les instruments juridiques, normes et règles des Nations Unies relatifs aux transports. En outre, pour répondre à la demande croissante des États membres, au lieu de s'employer à accomplir indistinctement l'ensemble des tâches au cours de chaque exercice, le sous-programme des transports de la CEE a identifié des domaines stratégiques appelant une attention particulière.

6. Venant s'ajouter aux domaines d'assistance technique traditionnels, c'est-à-dire l'appui à la coopération multilatérale dans le domaine de la planification des investissements dans les transports, les quatre grands domaines d'importance stratégique pour l'exercice biennal actuel sont les suivants: développement durable des transports; atténuation des effets des changements climatiques et adaptation à ces changements; sécurité de la circulation routière et systèmes de transport intelligents.

7. Cela étant, au-delà de l'exercice biennal actuel, les activités d'assistance technique et de renforcement des capacités couvrent pratiquement tous les domaines d'activité de la Division. La plupart des hauts fonctionnaires de la Division ont pris part à ces activités. Le conseiller régional assure une bonne coordination entre le travail de la Division et l'assistance apportée aux pays en transition.

8. En 2013, le budget a été dévolu aux pays associés au programme SPECA; il a été réparti à parts égales entre les trois domaines de travail. Des activités de conseil destinées à faire mieux connaître la question de la sécurité routière ont été menées, et le rapport final devrait être disponible à la prochaine session du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1), prévue en 2014. Un atelier sur le transport international des marchandises dangereuses par route, organisé par des fonctionnaires de la CEE et auquel des représentants de chacun des pays associés au programme SPECA¹ avaient été invités, s'est tenu à Almaty (Kazakhstan) en octobre 2013.

¹ Pays associés au programme SPECA (Programme spécial des Nations Unies pour les économies et pays d'Asie centrale): Afghanistan, Azerbaïdjan, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, Tadjikistan et Turkménistan.

9. Afin d'appuyer des activités plus spécifiques en faveur des pays associés au programme SPECA et d'encourager ces pays à adhérer aux instruments juridiques administrés par la Division des transports de la CEE et à appliquer ces instruments, le Kazakhstan a versé ces trois dernières années un don de 20 000 dollars. Il a également fait à l'automne dernier un don de 39 970 dollars² pour financer les activités du Groupe de travail SPECA sur le projet de mise en place d'infrastructures de transport et de facilitation du franchissement des frontières jusqu'en 2015. Un montant de 26 600 dollars restant de l'ancien don reçu pour 2013, le montant total disponible pour l'assistance technique en Asie centrale s'élève, pour la période 2014-2015, à 66 570 dollars.

10. En plus d'assurer le budget du conseiller régional pour les activités de conseil et les missions consultatives ainsi que les séminaires et les ateliers, qui s'élève annuellement à environ 32 500 dollars, la Division des transports doit mobiliser des fonds extrabudgétaires pour les activités d'assistance technique.

11. La Division des transports a utilisé tous les types de services d'assistance technique: services consultatifs, consultations, conférences et ateliers nationaux ou régionaux. La demande en matière de coopération technique, de consultations et d'activités de renforcement des capacités sur les questions relatives aux transports en dehors de la région de la CEE ne cesse d'augmenter, en raison de la dimension mondiale des instruments juridiques administrés par le sous-programme. En 2013, l'assistance technique à cet égard a été le plus souvent externalisée:

a) La section des Règlements concernant les véhicules et les innovations dans le domaine des transports a fourni une assistance technique pour trois accords relatifs aux véhicules administrés par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules dans le cadre des missions consultatives supplémentaires ci-après:

- Lors d'une conférence des pays du Golfe, où elle a informé ceux-ci du contenu de l'Accord de 1958 et de la procédure d'homologation de type des véhicules. Cette mission a été financée par le Conseil de coopération du Golfe (CCG);
- Lors d'une conférence interministérielle des pays d'Amérique latine et des Caraïbes, financée par la Banque interaméricaine de développement;
- Lors d'une conférence nationale tenue en Équateur à la demande du Ministère équatorien des transports et financée par celui-ci;
- Lors d'un atelier de sensibilisation aux Accords de 1958 et de 1998 en Argentine et en Uruguay. Cette mission a été financée par l'ambassade de Suisse en Uruguay;

b) Pour ce qui est du transport des marchandises dangereuses, le secrétariat a fourni une assistance technique dans le transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) au Kenya à la demande du PNUE, qui a financé la mission.

12. Dans le cadre du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), la course de relais du PPE-TSE s'est poursuivie en 2013, permettant ainsi de passer le «témoin», c'est-à-dire des messages clefs sur la mobilité sociale, d'une ville à l'autre dans la région de la CEE. À la suite du dernier atelier du PPE-TSE tenu à Moscou en 2012, l'atelier de 2013 organisé dans le cadre de la course de relais du PPE-TSE s'est tenu à Almaty (Kazakhstan) sur le thème de la mobilité durable verte et propice à la santé, l'accent ayant été mis sur les zones urbaines d'Asie centrale.

² Note verbale n° 250, Mission permanente de la République du Kazakhstan auprès de l'Office des Nations Unies à Genève, 18 octobre 2013.

Organisé en collaboration avec le Ministère kazakh des transports et de la communication, l'autorité municipale d'Almaty (AKIMAT) et le PNUD, l'atelier en question a réuni plus de 100 experts d'autorités nationales et municipales, du secteur privé, de la société civile et des milieux universitaires. Il y a été donné des conférences scientifiques et des conférences sur la politique générale. D'éminents urbanistes et spécialistes des transports urbains y ont également présenté des études de cas sur la pollution de l'air et les émissions liées aux transports et les politiques de promotion de la mobilité active dans les centres-villes couplées à des réseaux de transport public efficaces et fluides, ainsi que sur les systèmes de gestion de la mobilité adéquats et les besoins en investissements dans les villes d'Asie centrale. À l'issue de l'atelier, les participants ont adopté à l'intention des décideurs un ensemble de propositions d'action à entreprendre dans sept domaines clefs, propositions qui pouvaient créer des conditions propices à l'intégration de politiques sectorielles et à la mise en place en Asie centrale de systèmes de transport urbain plus durables. Cette manifestation a bénéficié du soutien financier des Gouvernements autrichien, français, norvégien et suisse.

13. Le Programme régional EuroMed de transport routier, ferroviaire et urbain est financé par la Direction générale du développement et de la coopération – EuropeAid de la Commission européenne et relève d'un consortium dirigé par Safège. Il vise à appuyer la mise en place du Réseau de transport transméditerranéen par l'établissement d'un cadre réglementaire adéquat et la création de conditions opérationnelles propices. S'agissant du transport routier et de la facilitation de ce transport, le projet de l'Union européenne repose sur une collaboration étroite avec la Division des transports de la CEE et l'Union internationale des transports routiers (IRU). Il a donné lieu à plusieurs ateliers de sensibilisation où des membres de la Division ont pris la parole. Parmi ces ateliers, on peut citer l'atelier de sensibilisation aux principaux accords relatifs au transport routier des Nations Unies organisé à Amman les 28 et 29 mai 2013, qui visait à présenter les objectifs, dispositions principales et avantages d'un certain nombre de conventions et d'accords de la CEE en vue d'aider la Jordanie à y adhérer. Le projet a également donné lieu à la production d'une brochure sur les instruments juridiques des Nations Unies relatifs au transport routier.

14. Afin de promouvoir l'adhésion à la Convention TIR et l'application de cette convention, le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et, en particulier, l'Unité TIR sont aussi chargés de mener des activités de renforcement des capacités et d'assistance technique. En vertu des accords de partenariat public-privé, cette unité et l'ensemble de ses activités sont financées par des recettes provenant des carnets TIR, donc par des ressources extrabudgétaires. Ces fonds extrabudgétaires ne doivent toutefois pas être comptabilisés pour les activités d'assistance technique, même s'ils servent à financer quelques-unes d'entre elles. En 2013, ces activités ont été les suivantes:

- Le secrétariat TIR a organisé et tenu conjointement avec les douanes finlandaises et la Commission européenne un séminaire technique TIR de deux jours en Finlande (juin);
- Le secrétariat TIR a présenté des exposés sur le régime TIR à plusieurs conférences internationales, y compris à la Conférence théorique et pratique internationale sur l'administration en ligne et les douanes (Gabala (Azerbaïdjan)) et à la Conférence de l'OMD sur les technologies de l'information consacrée aux solutions efficaces pour une gestion coordonnée des frontières (Dubai (Émirats arabes unis));
- Des ateliers de renforcement des capacités se sont tenus en mai 2013 à Bakou et Dubai (Émirats arabes unis) immédiatement après les conférences susmentionnées. En septembre 2013, un atelier de renforcement des capacités concernant la

Convention TIR et son application, organisé conjointement avec la CESAP, s'est tenu à Beijing.

15. Les activités de facilitation du franchissement des frontières ont été menées grâce aux ressources du budget ordinaire de l'ONU et à chaque fois que possible aux frais des organismes hôtes:

- Des fonctionnaires de la CEE donnent régulièrement des conférences ou des formations au Collège de formation du personnel aux frontières de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (Tadjikistan);
- Des fonctionnaires de la Division des transports effectuent des missions consultatives et ont ainsi participé à la conférence du Centre du commerce international intitulée «Tirer le meilleur parti de son adhésion à l'OMC: engagements et libéralisation en matière de services de transport», où les activités de facilitation du franchissement des frontières ont été présentées (Tadjikistan, avril 2013).

16. La deuxième phase du projet relatif aux liaisons de transport eurasiatiques a été entièrement financée par la Fédération de Russie. À la demande de celle-ci, des propositions ont été faites tendant à demander des fonds extrabudgétaires pour la troisième phase, ce qui n'a pas encore été fait. Un atelier de renforcement des capacités concernant le financement des infrastructures de transport s'est tenu à Genève le 10 septembre 2013, à l'occasion de la réunion annuelle du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) et du groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie. L'atelier a permis de démontrer la complexité des questions de fond que soulève le financement des infrastructures de transport, ainsi que la nécessité d'une analyse plus approfondie de ce financement dans la région de la CEE.

17. En juin 2013, par une lettre du Représentant permanent du Bélarus auprès de la CEE, le Gouvernement bélarussien a demandé à la Division des transports de l'aider à évaluer le potentiel du système de transport et de logistique et sa contribution à une meilleure intégration du pays dans les chaînes d'approvisionnement internationales, afin d'améliorer sa capacité de transit et sa compétitivité sur le marché du transport international et de contribuer au développement économique global du Bélarus. À cette fin, un consultant bélarussien a été engagé pour aider à l'analyse du système en question. Le rapport qui en résultera servira de document de base pour une table ronde nationale de renforcement des capacités à Minsk, en décembre 2014. Les résultats de l'analyse seront présentés à un large éventail de parties prenantes nationales (ministères, transporteurs, spécialistes de la logistique, entreprises, milieux universitaires, etc.), et des recommandations de politique générale seront examinées. Le projet bénéficie de l'appui des Ministères bélarussiens des transports et de la communication, du commerce et de l'économie.

18. Un atelier sous-régional de renforcement des capacités concernant la sécurité routière aurait dû se tenir en 2012 ou 2013 à Erevan. La manifestation aurait été principalement financée par un don du Mécanisme mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale, auquel se seraient ajoutées des contributions supplémentaires du pays hôte et de la CEE. La CEE avait uni ses forces à celles du Gouvernement arménien pour établir un cadre de discussion des questions de sécurité routière pertinentes sous la forme d'un atelier sous-régional ciblé. Cet atelier aurait dû réunir un ensemble très divers de parties intéressées issues des secteurs public et privé pour échanger des idées et débattre des questions pertinentes et des nombreux aspects découlant des piliers du Plan d'action pour la décennie. Malheureusement, la communication s'étant rompue du côté du Ministère

arménien des transports, son organisation s'est avérée impossible. Une manifestation similaire dans un autre pays est aujourd'hui à l'étude.

19. Les délégations sont invitées:

- a) À examiner le présent document;
 - b) À donner au secrétariat des orientations sur l'amélioration des activités de renforcement des capacités et d'assistance technique dans le domaine des transports par de meilleures possibilités de mobilisation de fonds.
-