



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Quatre-vingt-deuxième session

Genève, 25-28 février 2020

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

Questions stratégiques relatives aux partenariats

et à l'assistance technique : concertation et assistance technique aux pays en transition et aux pays en développement

Plan d'action du Comité des transports intérieurs pour le renforcement des capacités

Note du secrétariat

Résumé

À sa quatre-vingt-unième session, tenue du 19 au 22 février 2019 à Genève, le Comité des transports intérieurs a adopté sa stratégie à l'horizon 2030 (ci-après, la Stratégie) comme document de base pour les orientations futures de son développement.

L'élaboration d'un plan global étant la première activité prioritaire mandatée dans le domaine du renforcement des capacités par la Stratégie, on trouvera dans le présent document un projet de plan d'action global en la matière. Le Comité **est invité à examiner et, éventuellement, à adopter le projet de plan d'action global pour le renforcement des capacités qui figure dans le présent document.**

I. Généralités

1. Le Comité des transports intérieurs (CTI) est une instance intergouvernementale unique en son genre créée en 1947 pour faciliter la reconstruction des réseaux de transport dans l'Europe de l'après-guerre. Au fil des ans, il s'est spécialisé dans la facilitation du développement harmonisé et durable des modes de transport intérieur. Le CTI et ses 20 groupes de travail, le Comité de l'ECOSOC et ses sous-comités, ainsi que les 12 comités de gestion de traités relevant de la compétence du CTI, sont des organes délibérants intergouvernementaux qui s'emploient à améliorer la vie quotidienne des personnes et des entreprises dans le monde entier, en prenant des mesures concrètes pour renforcer la connectivité, la sécurité routière, la performance environnementale, l'efficacité énergétique et la compétitivité du secteur des transports intérieurs.



2. Les objectifs de développement durable sont un ensemble universel d'objectifs, de cibles et d'indicateurs que les États Membres de l'ONU sont censés utiliser pour définir leurs programmes et leurs politiques jusqu'en 2030. Les 17 objectifs mondiaux, assortis de 169 cibles, sont énoncés dans la résolution 70/1 de l'Assemblée générale datée du 25 septembre 2015, qui s'intitule « Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030 ». Le secrétariat de la CEE a recensé neuf objectifs pour lesquels la CEE a un avantage comparatif et apporte le plus de valeur ajoutée, dont six (les objectifs 3, 7, 8, 9, 11 et 13) sont directement liés aux activités de la Division des transports durables.

3. En outre, pour aider les États membres à mieux mettre en œuvre le Programme 2030 de manière intersectorielle et intégrée, la CEE a recensé des domaines à fort impact où convergent de multiples objectifs : les « thèmes communs »¹. Les quatre thèmes sont l'utilisation durable des ressources naturelles, les villes intelligentes et durables, la mobilité durable et la connectivité intelligente, et enfin la mesure et le suivi des objectifs de développement durable. Dans ces domaines, la CEE s'attaquera aux multiples aspects de questions complexes et multiformes, facilitera les partenariats, encouragera le dialogue intersectoriel avec les partenaires extérieurs et accroîtra la visibilité des débats.

4. Les activités de coopération technique de la CEE sont destinées à faciliter l'établissement de relations économiques mutuellement avantageuses pour tous les États membres². Elles visent à aider les États membres à atteindre les objectifs du Programme 2030 et à soutenir les efforts que les pays en transition et les économies de marché émergentes font pour s'intégrer dans l'économie européenne et mondiale. C'est pourquoi la coopération technique de la CEE se concentre sur les questions transfrontières, telles que la connectivité et les corridors de transport transeuropéens, la protection de l'environnement, la facilitation du commerce et des transports, et l'efficacité énergétique.

5. Dans les textes issus de l'examen de la réforme de la CEE, et plus particulièrement dans la décision A(65) de la Commission, adoptée en 2013, il a été pris acte du fait que le sous-programme « Transports » occupait une place unique en son genre dans le système des Nations Unies et fournissait une plateforme d'ensemble, aux niveaux régional et mondial, pour l'examen de tous les aspects du développement des transports intérieurs et la coopération dans ce domaine.

6. Dans un certain nombre de ses résolutions, l'Assemblée générale des Nations Unies a souligné la portée mondiale des instruments juridiques relevant de la compétence du CTI et encouragé tous les États Membres à y adhérer. C'est notamment le cas dans la résolution 72/271 sur la sécurité routière, adoptée en avril 2018, la résolution 72/212 sur l'intermodalité et la résolution 70/197 sur la connectivité et les couloirs.

7. À sa quatre-vingt-unième session, tenue du 19 au 22 février 2019 à Genève, le Comité des transports intérieurs a adopté sa stratégie à l'horizon 2030 (ci-après, la Stratégie) comme document de base pour les orientations futures de son développement. L'élaboration d'un plan global étant la première activité prioritaire mandatée dans le domaine du renforcement des capacités par la Stratégie du CTI, le Comité **est invité à examiner et, éventuellement, à adopter le projet de plan d'action global qui figure dans le présent document.**

II. La vision d'avenir et la mission définies dans la Stratégie du CTI

8. Dans la Stratégie, la vision d'avenir du CTI est définie comme suit : « le Comité des transports intérieurs, en tant que plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs, contribue à répondre efficacement aux besoins mondiaux et régionaux dans ce domaine ».

¹ Orientations principales visées par la CEE en vue de poursuivre l'alignement de ses activités sur les ODD (document informel 2018/12 du Comité exécutif, mai 2018).

² La stratégie de coopération technique de la CEE, Commission économique pour l'Europe, 2007.

9. La mission du CTI, quant à elle, est définie comme consistant à contribuer à la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité pour que les objectifs de développement durable soient atteints dans les États membres de la CEE et dans les États Membres de l'ONU grâce à la concertation sur les mesures à prendre, à l'harmonisation des cadres réglementaires le cas échéant, à la promotion des nouvelles technologies, à la facilitation de l'amélioration de la connectivité et à l'appui à la mise en œuvre des instruments juridiques.

10. Selon la Stratégie, le CTI agira en tant que :

- **Plateforme des Nations Unies pour les conventions régionales et mondiales relatives aux transports intérieurs.** En renforçant son rôle de plateforme des Nations Unies pour les conventions relatives aux transports intérieurs auprès de tous les États Membres et en demeurant à l'avant-garde des efforts mondiaux visant à enrayer la crise de la sécurité routière, à réduire les émissions en fixant et en promouvant ses normes en matière de véhicules, et à réduire l'influence des obstacles physiques et non physiques grâce à son vaste ensemble de conventions relatives à la facilitation du passage des frontières et d'accords de développement des infrastructures ;
- **Plateforme des Nations Unies pour la promotion des nouvelles technologies et de l'innovation dans les transports intérieurs** en faisant en sorte : i) d'être en phase, dans l'exercice de ses fonctions de réglementation, avec l'évolution des technologies de pointe qui suscitent l'innovation dans les transports – en particulier dans les domaines des systèmes de transport intelligents, des véhicules autonomes et de la numérisation – ; ii) d'éviter que les différents processus de modification des différentes conventions n'entraînent une fragmentation ; et iii) d'éviter qu'une réglementation trop précoce n'entrave le progrès ;
- **Plateforme des Nations Unies pour les dialogues régionaux, interrégionaux et mondiaux sur les politiques en matière de transports intérieurs** en offrant, à sa session annuelle, une plateforme de dialogue sur les politiques, permettant d'examiner les nouveaux défis qui se posent dans le domaine des transports intérieurs, ainsi que des propositions visant à améliorer les infrastructures et l'exploitation ;
- **Plateforme des Nations Unies pour la promotion d'une connectivité et d'une mobilité durables dans les transports intérieurs régionaux et interrégionaux** en fournissant un cadre réglementaire complet et harmonisé, s'il y a lieu, en étant un point de référence institutionnel à l'appui de la connectivité internationale, et en mettant sur pied des initiatives, des accords ou des corridors ou en s'appuyant sur ceux qui existent déjà, selon que de besoin.

11. L'accent mis sur ces domaines essentiels à forte valeur ajoutée permettra de trouver des solutions aux problèmes de transport des États Membres et va de pair avec les atouts fonctionnels de la CEE.

III. Mandats relatifs au renforcement des capacités dans la Stratégie du CTI

12. Dans la Stratégie, le secrétariat est chargé d'élaborer, d'adapter ou de mettre à jour des programmes de renforcement des capacités, des manuels de formation, des directives, des normes et des critères de compétence, en coopération avec d'autres organisations et institutions, pour contribuer à renforcer la capacité à adhérer aux instruments juridiques ou à les appliquer, et d'organiser des cours de formation [délai : court, moyen et long termes] et d'élaborer des indicateurs permettant aux Parties contractantes d'évaluer l'état et les progrès de la mise en œuvre des instruments juridiques [délai : court et moyen termes]³ (Plan d'action pour la mise en œuvre de la Vision d'avenir du Comité des transports intérieurs, A c) et d), p. 5).

³ Stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030, p. 5, 2019.

13. Les activités à mener en priorité pour le renforcement des capacités jusqu'en 2030 ont en outre été précisées dans la Stratégie. Elles sont récapitulées dans le tableau 1.

Tableau 1

Activités de renforcement des capacités à mener en priorité d'ici à 2030

<i>Thème/ ODD correspondant</i>	<i>Action à long terme</i>	<i>Actions prioritaires à l'horizon 2030</i>	<i>Budget indicatif (budget ordinaire/ ressources extrabudgétaires (BO/RxB)) ; modes de gestion ; partenariats</i>
Plateforme des Nations Unies pour les conventions régionales et mondiales relatives aux transports intérieurs ODD correspondants : 3, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13	Élaboration de programmes de renforcement des capacités, de manuels de formation, de directives, de normes, de critères de compétence et de cours de formation, ou adaptation/mise à jour de ce qui existe Mise au point d'indicateurs	- Plan global pour le renforcement des capacités établi d'ici à 2020 - Adaptation/mise à jour des supports de formation existants à partir de 2020 - Création de supports de formation, de normes et de critères de compétence à partir de 2022 - Conduite de cours de formation à partir de 2019 - À partir de 2019	BO : appui à l'intégration des normes et des compétences en matière de formation dans les instruments juridiques si nécessaire RxB pour les supports de formation et les cours au travers de partenariats avec des établissements de formation BO non CEE (par exemple Compte pour le développement) ou RxB

Source : Stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030, page 7.

14. L'élaboration d'un plan global étant la première activité prioritaire mandatée dans le domaine du renforcement des capacités par la Stratégie, on trouvera dans le présent document un projet de plan d'action global en la matière, destiné à être débattu et adopté par le CTI à sa quatre-vingt-deuxième session.

15. En outre, le mandat pour les activités de renforcement des capacités mises en œuvre dans le cadre de la coopération technique a été donné par la Stratégie de coopération technique de la CEE adoptée par la Commission économique pour l'Europe à sa soixante-deuxième session, tenue à Genève en 2007. Dans ce document (sect. C, p. 4), les principaux objectifs de la coopération technique de la CEE sont définis comme suit :

- Améliorer les capacités nationales des pays en transition à appliquer les instruments juridiques, normes, règles et règlements internationaux de la CEE dans les domaines des transports, de l'environnement, du commerce, des statistiques, de l'énergie durable, du bois, du logement et de l'aménagement du territoire, ainsi que de la coopération et de l'intégration économiques.
- Aider à la mise en place de cadres institutionnels à l'appui de l'intégration sous-régionale et régionale dans les domaines relevant de son programme de travail.
- Aider les pays en transition à élaborer et à mettre en œuvre des programmes ou projets d'assistance technique, axés sur la résolution des problèmes transfrontières, dans les domaines relevant du programme de travail de la CEE.

- Soutenir les pays en transition dans leurs efforts de renforcement de leurs capacités en vue de la réalisation des objectifs de développement convenus au niveau international dans la région de la CEE.

16. La CEE a un avantage concurrentiel avéré dans la production de normes relatives aux transports intérieurs et dans le recensement des meilleures pratiques dans ce domaine, qui est pertinent pour tous ses États membres, quel que soit leur niveau de développement économique. Au même titre que l'administration des instruments juridiques des Nations Unies – qui façonnent le cadre juridique international des transports intérieurs – et que les travaux d'analyse menés par les groupes de travail et le secrétariat, les activités d'assistance technique constituent un des trois piliers des activités du CTI et de la Division des transports durables.

17. Ces activités d'assistance technique visent principalement à rendre les États membres mieux à même d'adhérer aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs. Étant donné que le taux d'adhésion est maintenant élevé au sein de la région de la CEE, l'attention a continué de se porter davantage vers le soutien à une mise en œuvre efficace aux niveaux national et sous-régional. En outre, conformément au Programme 2030, les activités de renforcement des capacités sont également mises en commun pour appuyer la réalisation des objectifs de développement durable liés aux transports. Ainsi, les principales formes d'assistance technique que le secrétariat fournit sont l'organisation de dialogues sur les politiques en matière de transports, la conduite d'activités ciblées de renforcement des capacités qui visent à soutenir la mise en œuvre de ses produits normatifs et la fourniture de prestations de conseil connexes relatives aux politiques des transports. Parmi les États membres de la CEE, ces activités sont axées sur les pays de l'Europe orientale et de l'Europe du Sud-Est, du Caucase et de l'Asie centrale, sans toutefois se limiter à ceux-ci. Une attention particulière est accordée aux pays sans littoral.

18. Pour être en phase avec les tendances mondiales récentes, le Secrétariat a proposé une mise à jour de la description des activités actuelles d'assistance technique et de renforcement des capacités. Ce travail a commencé avec l'adoption de définitions actualisées proposées par la Banque mondiale (2009), à savoir :

- La capacité de développement est la disponibilité des ressources et l'efficacité avec laquelle les sociétés déploient ces ressources pour définir et poursuivre leurs objectifs de développement sur une base durable.
- Le renforcement des capacités est un processus d'apprentissage mené au niveau local par des dirigeants, des coalitions et d'autres agents du changement, qui entraîne des modifications des facteurs sociopolitiques, politiques et organisationnels afin de renforcer l'appropriation locale d'un objectif de développement ainsi que l'efficacité et l'efficience des efforts menés en vue d'atteindre cet objectif.

19. C'est manifestement le terme de renforcement des capacités qui décrit au mieux les activités mises en œuvre par le secrétariat dans les États Membres, car celles-ci sont liées à l'amélioration et au renforcement de capacités et connaissances existantes plutôt qu'à la création de capacités manquantes.

20. En s'appuyant sur les nouvelles définitions, le secrétariat mettra en œuvre un certain nombre d'activités destinées à promouvoir le renforcement des capacités des États Membres en ce qui concerne les instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports et leur mise en œuvre efficace dans les années à venir.

IV. Principes généraux régissant les activités de renforcement des capacités du CTI

21. Comme point de départ de l'élaboration du Plan d'action du CTI pour le renforcement des capacités, des principes généraux régissant le renforcement des capacités ont été définis. L'intention qui les sous-tend est de faire davantage pour promouvoir une mise en œuvre efficace des instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports

et pour obtenir des résultats tangibles dans les États membres. Ont également été pris en compte l'appui à la portée mondiale des instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports qui a été énoncé dans la Stratégie et le caractère limité des ressources du secrétariat. Les principes généraux proposés sont les suivants :

a) **Offrir aux États Membres des solutions allant de A à Z** – Travailler main dans la main avec les États Membres sur la mise en œuvre efficace des instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports en : i) établissant une coopération, en commençant par la mise à disposition d'informations de base sur les avantages de l'adhésion aux conventions relatives aux transports et de leur mise en œuvre efficace, et sur la manière dont elles soutiennent la réalisation des objectifs de développement durable ; ii) élaborant des documents officiels et informels, des exposés, des brochures, des feuilles de route et une plateforme de formation et de partage des connaissances en ligne ; iii) mettant au point, en coopération avec les États Membres, un cadre et un plan d'action pour le renforcement des capacités ; iv) aidant les États Membres à renforcer leurs capacités nationales de mise en œuvre ; v) demandant aux États Membres de s'engager en faveur des changements législatifs et organisationnels nécessaires à une mise en œuvre efficace des conventions ; et vi) aidant les États Membres à préparer le cadre juridique et organisationnel nécessaire. Ce travail permettra d'établir des relations plus approfondies avec les États Membres, ce qui garantira que ceux-ci s'approprient la réalisation des objectifs de renforcement des capacités et permettra de leur demander de s'engager pleinement dans la mise en œuvre (y compris en y apportant l'appui politique voulu) ;

b) **Considérer le renforcement des capacités comme impliquant une relation et un effort à long terme de la part des États membres et de la CEE.** Il faut en général plusieurs années pour mettre en œuvre efficacement une convention relative aux transports, c'est pourquoi tant les États Membres que la CEE devraient préparer un cadre de renforcement des capacités qui décrira de manière réaliste la feuille de route pour la mise en œuvre d'un instrument juridique. Grâce à la définition d'un cadre de renforcement des capacités qui combine plusieurs activités d'assistance technique (ateliers, conférences, missions de pairs, travaux analytiques, dialogues sur les politiques, etc.), il devrait être possible de dégager des résultats tangibles à la fin, après l'utilisation des ressources disponibles. La fourniture en temps voulu de l'assistance nécessaire par la CEE favorisera la réalisation la plus efficiente et la plus efficace possible des objectifs définis ;

c) Compte tenu des principes énoncés dans l'ODD 17, **rechercher des synergies avec d'autres institutions internationales et régionales participant à la mise en place d'un système de transport durable.** À moyen terme, la CEE définira les modalités de participation des parties prenantes qualifiées (universités et centres de formation) à la mise en commun des connaissances sur les conventions et accords des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs. En ce sens, il sera possible de créer un réseau d'ambassadeurs chargés du partage des connaissances et de la promotion des travaux (ONG, universités, entreprises) disposés à fournir une assistance dans les activités de renforcement des capacités ;

d) Pour obtenir des résultats optimaux avec les ressources disponibles, **les activités de renforcement des capacités devraient influencer sur les trois niveaux auxquels opère le renforcement des capacités** (individuel, organisationnel et national), en mettant l'accent sur le niveau national. Cela permettra de soutenir la création d'un réseau d'experts nationaux dans les États Membres, qui sera le fer de lance de la transposition des conventions de transport dans la législation nationale et de leur mise en œuvre efficace. En outre, la disponibilité d'un certain nombre d'experts nationaux permettra de compenser les fortes rotations de personnel dans les ministères ou agences chargés de la mise en œuvre des instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports dans les pays en développement ;

e) **Utiliser le plan d'action pour le renforcement des capacités pour mobiliser des fonds extrabudgétaires** – Sur la base des besoins clairement reconnus et des capacités disponibles, le cadre de renforcement des capacités de l'État Membre servira à la mobilisation de ressources extrabudgétaires supplémentaires pour le renforcement des capacités et, si nécessaire, à l'attribution de crédits du programme ordinaire de coopération technique, à l'affectation de temps du personnel émergeant au budget ordinaire, etc.

V. Plan d'action du CTI pour le renforcement des capacités

22. En incorporant les principes généraux du CTI applicables au renforcement des capacités et ses activités y relatives définis dans le plan d'action pour la mise en œuvre de la Vision d'avenir du Comité (Partie A : Renforcer le rôle du CTI en tant que plateforme des Nations Unies pour les conventions relatives aux transports intérieurs⁴), un projet de plan d'action du CTI pour le renforcement des capacités a été élaboré. L'objectif stratégique consistant à « Renforcer le rôle du CTI en tant que plateforme des Nations Unies pour les conventions relatives aux transports intérieurs » sera atteint par la mise en œuvre d'activités regroupées en quatre domaines stratégiques :

a) **Sensibilisation** – Informer les États membres à propos des instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports et des avantages que présente leur mise en œuvre efficace ;

b) **Renforcement des capacités** – Aider les États membres à renforcer leurs capacités en vue d'une application efficace des instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs ;

c) **Recherche de synergies** – Élaborer des normes et des critères de compétence pour l'accréditation d'entités (universités, centres de formation, etc.) afin de promouvoir les instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs ;

d) **Suivi et évaluation des résultats** et de l'efficacité des mesures ou méthodes appliquées.

23. Les domaines stratégiques proposés sont en outre liés aux mesures détaillées et aux résultats escomptés, aux domaines d'action, aux ressources nécessaires (tant humaines que financières) et aux bénéficiaires. Présenté de cette manière (tableau 2), le projet de plan d'action du CTI pour le renforcement des capacités sera facile à suivre et à modifier si les priorités définies dans la stratégie du Comité sont actualisées.

⁴ Ibid., p. 5.

Tableau 2

Plan d'action du Comité des transports intérieurs pour le renforcement des capacités

Vision d'avenir pour le CTI : « le Comité des transports intérieurs, en tant que plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs, contribue à répondre efficacement aux besoins mondiaux et régionaux dans ce domaine »

<i>Objectif stratégique</i>	<i>Domaine stratégique</i>	<i>Mesures</i>	<i>Résultats/Produits</i>	<i>Domaines d'action</i>	<i>Parties prenantes</i>	<i>Bénéficiaires</i>	<i>Financement</i>
Renforcer le rôle du CTI en tant que plateforme des Nations Unies pour les conventions relatives aux transports intérieurs	Sensibilisation : Informer les États membres à propos des instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports et des avantages que présente leur mise en œuvre efficace	Mettre au point et tenir à jour une page Web et des brochures	Page sur le site de la CEE, nouvelles et dépliants	Par exemple : Normes concernant les véhicules	Fonctionnaires de la CEE Consultants	Institutions et organismes des États membres	BO, y compris le programme ordinaire de coopération technique
		Mettre à jour le profil de la Division, y compris en ce qui concerne tous les instruments liés aux transports	Plateforme de formation en ligne et de partage des connaissances	Signalisation routière		Organisations internationales	Compte de l'ONU pour le développement
		Élaborer et mettre à jour des séries d'exposés	Intranet de la Division des transports durables Missions et exposés (organisés par d'autres entités)	Facilitation du passage des frontières Transport des marchandises dangereuses Intermodalité		Grand public Médias	RxB (budgets nationaux, autres organisations internationales et régionales, institutions financières internationales)
		Élaborer des guides d'adhésion et de mise en œuvre	Guide d'adhésion et de mise en œuvre				
		Élaborer des documents officiels et informels sur le renforcement des capacités	Exposés et débats aux sessions du CTI et de ses organes subsidiaires				

Vision d'avenir pour le CTI : « le Comité des transports intérieurs, en tant que plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs, contribue à répondre efficacement aux besoins mondiaux et régionaux dans ce domaine »

<i>Objectif stratégique</i>	<i>Domaine stratégique</i>	<i>Mesures</i>	<i>Résultats/Produits</i>	<i>Domaines d'action</i>	<i>Parties prenantes</i>	<i>Bénéficiaires</i>	<i>Financement</i>
Renforcement des capacités : Aider les États membres à renforcer leurs capacités en vue d'une application efficace des instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs (la CEE comme catalyseur de changements)		Élaborer un plan global de renforcement des capacités	Plan d'action pour le renforcement des capacités du CTI	Ensemble des activités de la Division des transports durables	Fonctionnaires de la CEE	Institutions et organismes des États membres ONG	BO, y compris le programme ordinaire de coopération technique RxB (projets, contributions des États membres et d'autres organisations) Compte de l'ONU pour le développement
		Élaborer et mettre à jour des manuels de formation et directives	Publications, manuels de formation, directives, webinaires		Fonctionnaires de la CEE		
		Développer une plateforme en ligne pour la formation et le partage des connaissances	Plateforme de formation en ligne et de partage des connaissances (comprenant des archives d'études de cas nationales, des exemples, etc.)		Organisations internationales et régionales Universités et centres de formation Experts et consultants Autres entités des Nations Unies		
		Mettre au point une méthodologie pour l'élaboration du cadre national de renforcement des capacités	Méthodologie commune pour l'élaboration du cadre national de renforcement des capacités		ONG		
	Trouver cinq pays bénéficiaires pour l'élaboration du cadre national de renforcement des capacités	Cinq pays bénéficiaires s'engagent à mettre en œuvre un cadre national de renforcement des capacités					

Vision d'avenir pour le CTI : « le Comité des transports intérieurs, en tant que plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs, contribue à répondre efficacement aux besoins mondiaux et régionaux dans ce domaine »

<i>Objectif stratégique</i>	<i>Domaine stratégique</i>	<i>Mesures</i>	<i>Résultats/Produits</i>	<i>Domaines d'action</i>	<i>Parties prenantes</i>	<i>Bénéficiaires</i>	<i>Financement</i>
		Élaborer, en coopération avec le pays bénéficiaire, un plan d'action concret relatif au cadre national de renforcement des capacités, qui comprend des buts ou objectifs, des délais, des ressources, etc.	Cadres nationaux de renforcement des capacités pour les pays bénéficiaires				
		Constituer une coalition pour la mise en œuvre du cadre national de renforcement des capacités	Coalition nationale pour la mise en œuvre				
		Organiser des manifestations consacrées au renforcement des capacités (séminaires, ateliers, etc.) et des examens des capacités nationales	Manifestations consacrées au renforcement des capacités : ateliers, cours de formation, missions d'apprentissage auprès des pairs, examens des performances (études de performance en matière de sécurité routière, études de performance environnementale, etc.), services consultatifs et exposés et débats aux séances du CTI et de ses organes subsidiaires				
		Aider les États membres à mettre à jour leur législation nationale afin qu'ils puissent appliquer efficacement les instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs					

Vision d'avenir pour le CTI : « le Comité des transports intérieurs, en tant que plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs, contribue à répondre efficacement aux besoins mondiaux et régionaux dans ce domaine »

Objectif stratégique	Domaine stratégique	Mesures	Résultats/Produits	Domaines d'action	Parties prenantes	Bénéficiaires	Financement
		Élaborer des indicateurs permettant d'évaluer l'état de la mise en œuvre des instruments juridiques des Nations Unies	Indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables				
	Recherche de synergies : Élaborer des normes et des critères de compétence pour l'accréditation d'entités (universités, centres de formation, etc.) afin de promouvoir les instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs	Élaborer des normes et des critères de compétence	Programmes de formation, manuels, directives et critères d'accréditation	Ensemble des activités de la Division des transports durables	Fonctionnaires de la CEE	Organisations internationales et régionales Universités et centres de formation Experts et consultants ONG	BO, y compris le programme ordinaire de coopération technique RxB (budgets nationaux, autres organisations internationales et régionales, institutions financières internationales, coopération dans le cadre de partenariats public-privé, frais d'accréditation, ...)
		Créer un réseau d'ambassadeurs chargés du partage des connaissances et de la promotion des travaux (ONG, universités, entreprises)	Mémoires d'accord et accords de coopération	Au cours de la phase I, le secrétariat devrait déterminer quels domaines des transports intérieurs se prêtent le mieux à la coopération, et les promouvoir			
		Développer la coopération et les synergies avec les acteurs du domaine des transports	Mémoires d'accord et accords de coopération				

VI. Financement

24. Après les tâches régulières liées à l'élaboration des instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports, le domaine exigeant le financement le plus important pour la mise en œuvre de la Stratégie concerne le renforcement des capacités et les travaux d'analyse liés à l'adhésion aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports et à leur application efficace.

25. Parce que les ressources du secrétariat sont limitées et que la principale recommandation de la Stratégie est de consacrer les ressources du budget ordinaire principalement à l'élaboration d'instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports, la majorité des activités de renforcement des capacités devront être financées par des ressources extrabudgétaires ou d'autres options de financement ne faisant pas partie du budget ordinaire de la CEE.

26. Comme indiqué dans la section VI de la Stratégie, des sources potentielles de financement ont été définies pour les différents domaines stratégiques relatifs au renforcement des capacités⁵ :

a) Sensibilisation – Les sources de financement pour l'élaboration et la mise à jour de la page Web, des brochures et des publications (par exemple la feuille de route) peuvent être : i) le Compte pour le développement ; ii) des fonds préaffectés versés par des États membres et des organisations internationales ; et iii) les subventions versées par les différentes banques de développement ;

b) Renforcement des capacités – Il s'agit du plus important domaine de financement, nécessaire à la mise au point des éléments suivants : la plateforme de formation en ligne et de partage des connaissances (manuels, webinaires, etc.), la méthodologie pour l'élaboration du cadre national de renforcement des capacités et sa mise en œuvre, et les activités de renforcement des capacités. Une partie des activités pourraient être financées par des ressources issues à la fois du Compte pour le développement et du programme ordinaire de coopération technique, mais si l'on disposait de contributions provenant d'États membres et de subventions internationales cela accélérerait considérablement le déploiement de la plateforme et la mise en œuvre des activités dans les pays bénéficiaires. Les activités de renforcement des capacités à forte valeur ajoutée dans le domaine de la sécurité routière pourraient être de bonnes candidates pour un financement par le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, si elles sont liées à un projet financé. Les activités liées à l'élaboration des indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables sont déjà financées par le projet de la onzième tranche du Compte pour le développement ;

c) Recherche de synergies – Les connaissances sur les instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports devraient être intégrées dans l'enseignement et la formation professionnels, afin de soutenir le renforcement durable des capacités nationales. En collaboration avec les principales universités et centres de formation, le secrétariat élaborera des programmes d'études ou des normes minimales et des critères de compétence, en finançant ces travaux par l'intermédiaire de projets et à l'aide de contributions en nature fournies par des universités et des centres de formation. Le fonctionnement des formations en ligne peut être assuré en partenariat avec certaines institutions, telles que l'organe de formation de l'Union internationale des transports routiers (IRU Academy) et l'UNITAR, et rentrer dans le cadre de programmes de formation continue. Des fonds de projet provenant d'autres commissions régionales, de banques de développement et d'organisations d'intégration régionale contribueront à renforcer les capacités nationales et à établir davantage de plateformes de coopération et de coordination institutionnelles.

27. Pour améliorer la qualité des produits, dans des cas exceptionnels, le personnel financé par le budget ordinaire apportera un appui fonctionnel aux tâches de renforcement des capacités. L'appui sera financé par le programme ordinaire de coopération technique et

⁵ Ibid., p. 12.

par des contributions en nature pour la mise en œuvre d'activités de renforcement des capacités (plateforme d'apprentissage en ligne comprenant des manuels, des outils pour l'élaboration du cadre national de renforcement des capacités et diverses manifestations). Le financement est principalement nécessaire pour l'assistance technique aux pays en développement et aux pays les moins avancés, y compris les pays en développement sans littoral, où le budget du programme ordinaire de coopération technique sera une source de financement régulière.
