



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

#### Quatre-vingt-quatrième session

Genève, 22-25 février 2022

Point 9 h) de l'ordre du jour provisoire

#### Questions stratégiques de nature horizontale et transversale ou d'ordre réglementaire :

Activités de renforcement des capacités au sein des pays de programme  
des Nations Unies dans la région de la Commission économique pour l'Europe

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

### Note du secrétariat

#### Résumé

À sa quatre-vingt-deuxième session, le Comité des transports intérieurs (CTI) a adopté son Plan d'action pour le renforcement des capacités (ci-après le Plan d'action) comme document destiné à définir, intégrer et encadrer les activités de renforcement des capacités menées par la Division des transports durables.

Deux ans après l'adoption du Plan d'action, le présent document fait le point sur les résultats obtenus et les enseignements tirés. Le Comité **a pris note** des progrès réalisés dans l'exécution de son Plan d'action pour le renforcement des capacités (2020-2025), notamment en ce qui concerne les activités de renforcement des capacités elles-mêmes ; **a exprimé sa satisfaction** quant aux progrès réalisés dans l'élaboration de la plateforme d'apprentissage en ligne ; et **a appuyé** la poursuite de l'exécution du Plan d'action.

## I. Cadre général

1. 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. 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 l'application des instruments juridiques.



2. Le premier pilier de la Stratégie intègre plusieurs groupes d'activités, où figure en bonne place le soutien aux États membres pour faciliter l'adhésion aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs au transport et leur application efficace. À cette fin, le secrétariat est chargé d'offrir un soutien à tous les États Membres de l'ONU sous la forme d'une assistance technique et d'activités de renforcement des capacités.

3. Dans le cadre de 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 également d'élaborer des indicateurs permettant aux Parties contractantes d'évaluer l'état et les progrès de l'application des instruments juridiques [délai : court et moyen termes].

4. La Stratégie a défini comme priorité l'élaboration d'un programme de travail global visant à définir, intégrer et encadrer toutes les activités de renforcement des capacités menées par la Division des transports durables. Le Plan d'action du CTI pour le renforcement des capacités (ci-après le Plan d'action) a été présenté et adopté à la quatre-vingt-deuxième session du Comité, en février 2020.

## II. Le Plan d'action du CTI pour le renforcement des capacités

5. Le Plan d'action intègre les principes généraux et les activités de développement des capacités afin de renforcer le rôle du CTI en tant que plateforme des Nations Unies pour les conventions relatives aux transports intérieurs. Toutes les activités sont 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.

6. L'intention qui sous-tend les principes généraux du Plan d'action est de faire davantage pour promouvoir une application efficace des instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports et pour obtenir des résultats tangibles dans les États membres. 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 l'application efficace des instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports ;

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** : apporter pendant plusieurs années le soutien constant nécessaire à l'application efficace d'une convention relative aux transports ;

c) Compte tenu des principes énoncés dans l'ODD 17, **rechercher des synergies avec des éléments du système des Nations Unies pour le développement et d'autres institutions internationales et régionales participant à la mise en place d'un système de transport durable** ;

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 ;

e) **Utiliser le Plan d'action pour mobiliser des ressources extrabudgétaires** : le cadre pour le renforcement des capacités défini pour un État membre servira à mobiliser des ressources extrabudgétaires supplémentaires à consacrer au renforcement des capacités, ainsi que des crédits du programme ordinaire de coopération technique, du temps de travail de fonctionnaires émergeant au budget ordinaire, etc.

### III. Premières expériences avec le Plan d'action

7. Immédiatement après l'adoption de la Stratégie, le secrétariat a décidé de lancer un projet pilote d'application des principes généraux (solutions allant de A à Z et relation à long terme) avant l'adoption finale du Plan d'action. L'examen des performances en matière de sécurité routière de la Géorgie, dirigé par la CEE, a été achevé en 2018. L'une des recommandations issues de cet examen était qu'il fallait mettre à jour la législation nationale sur la sécurité des véhicules. La CEE, en coopération avec le Ministère de l'économie et du développement durable de la Géorgie, a organisé un atelier intitulé « L'accord de 1958 – une feuille de route pour l'application » sur les instruments juridiques et les règlements techniques des Nations Unies relatifs à la sécurité des véhicules (Tbilissi, mai 2019). L'atelier a porté sur la sécurité et les performances environnementales des véhicules à roues et a rendu possible l'échange de bonnes pratiques internationales et nationales sur l'application efficace de l'Accord de 1958. Sur la base des lacunes répertoriées, les experts de la CEE ont travaillé main dans la main avec les parties prenantes géorgiennes à l'élaboration de mises à jour de la législation nationale sur la sécurité des véhicules. Les modifications apportées à la loi sur le transport motorisé, le projet de règlement technique sur les procédures d'octroi de l'homologation de type et de désignation du prestataire de services techniques conformément à l'accord de 1958 et le plan d'action pour l'application efficace de l'accord de 1958 en Géorgie ont été achevés et remis au Ministère en décembre 2019. En octobre 2020, deux ans après la fin du projet sur l'examen des performances en matière de sécurité routière, la CEE, le Ministère de l'économie et du développement durable de la Géorgie et l'agence de transport terrestre LEPL ont organisé un atelier pour faire le point sur les résultats du projet en Albanie et en Géorgie, en mettant l'accent sur les résultats obtenus dans le pilier relatif à la sécurité des véhicules. Au cours du troisième trimestre de 2021, les experts géorgiens ont achevé le projet de stratégie nationale de sécurité routière, qui repose en partie sur les conclusions et les recommandations de l'examen des performances. Au cours de leurs travaux, les experts ont relevé un certain nombre de questions urgentes qui devraient être traitées dans la stratégie, sous réserve d'une analyse des résultats potentiels et des ressources nécessaires à sa mise en œuvre. Dans le cadre de la coopération avec le Ministère de l'économie et du développement durable, les experts de la CEE analysent trois sujets liés à la sécurité routière : les ceintures de sécurité sur le siège arrière, les systèmes de retenue pour enfants et la gestion de la vitesse. Ils effectueront une comparaison avec les meilleures pratiques internationales et analyseront les avantages potentiels de l'application de ces mesures en Géorgie. Cette analyse et ces recommandations fourniront des informations fiables aux législateurs géorgiens pour qu'ils puissent se prononcer sur le calendrier de l'application des mesures proposées.

8. Après l'adoption du Plan d'action, la coopération de la CEE avec le Ministère des communications et des transports (MCT) de la Bosnie-Herzégovine en matière de renforcement des capacités a été rationalisée en ce qui concerne l'aide à la sécurité routière. Les activités ont été lancées avec une manifestation sous-régionale sur le renforcement des capacités (Sarajevo, mars 2020) organisée en coopération avec le MCT et le bureau du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) en Bosnie-Herzégovine. La concertation sur l'action à mener entre les parties prenantes de la sécurité routière en Bosnie-Herzégovine a permis de définir un certain nombre de mesures de sécurité routière clés comme point de départ de la stratégie-cadre en matière de sécurité routière. Au deuxième trimestre de 2021, une équipe de consultants externes, guidée par la CEE, le MCT et le bureau

du PNUD en Bosnie-Herzégovine, a élaboré le projet de stratégie-cadre et rédigé deux rapports, le premier définissant une feuille de route pour l'adhésion à l'Accord de 1997 et son application, le second analysant la mise en place du contrôle technique routier dans le pays. La version finale du projet de stratégie-cadre a été remise au MCT afin qu'il organise la tenue de consultations nationales. Au vu de la nécessité de poursuivre la coopération avec le MCT sur l'application des recommandations issues de la stratégie-cadre et l'application efficace des instruments juridiques des Nations Unies dans le domaine de la sécurité des véhicules, la CEE a lancé des activités d'élaboration d'une feuille de route pour le contrôle technique routier en Bosnie-Herzégovine. La première occasion de présenter les conclusions initiales sur le contrôle technique routier a été un atelier sur le contrôle technique périodique et le contrôle technique routier (en ligne, octobre 2021). L'atelier a permis de faire le point sur le cadre juridique international actuel (Nations Unies et Union européenne) pour les deux types de contrôle technique et de fournir des informations sur la manière d'actualiser la législation nationale pour qu'elle soit en totale conformité avec l'Accord de 1997<sup>1</sup>. Au premier trimestre de 2022, il est prévu de mettre les dernières touches à la feuille de route et de tenir conjointement un séminaire de renforcement des capacités et une concertation nationale sur la stratégie-cadre en matière de sécurité routière.

9. Les activités d'aide à l'adhésion aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports, qui sont menées en réponse à la demande et fondées sur les principes du Plan d'action, ont été particulièrement fructueuses dans le cas du Turkménistan. À la demande du pays, la CEE a organisé deux ateliers de renforcement des capacités (en ligne, en avril et mai 2020) qui ont abouti à l'adhésion du Turkménistan à six instruments juridiques des Nations Unies (l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international, l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer, l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes, l'Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière de 1968, l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière de 1968 et le Protocole sur les marques routières, additionnel à l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière de 1968) en 2020. Vers la fin de l'année, la CEE a organisé une deuxième série de manifestations sur mesure pour le renforcement des capacités des parties prenantes nationales en ce qui concerne l'application efficace des instruments juridiques auxquels le Turkménistan avait adhéré (en ligne, novembre 2020). En 2021, la coopération avec les acteurs turkmènes des transports s'est poursuivie en vue de l'adhésion à deux instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux véhicules, l'Accord de 1958<sup>2</sup> et l'Accord de 1997 (octobre 2021), et de leur application efficace, avec notamment des conseils sur les premières étapes de l'application.

10. Un renforcement concret des capacités a été assuré dans le cadre de deux projets de terrain, financés par le programme ordinaire de coopération technique, sur l'interconnexion du système informatique douanier avec le système international eTIR, en Géorgie et en Azerbaïdjan (novembre et décembre 2020). Grâce à ces projets, ces deux États membres ont pu raccorder leurs systèmes douaniers nationaux à eTIR et peuvent désormais partager toutes les informations pertinentes pour faciliter le passage des frontières. Après l'entrée en vigueur de l'annexe 11 à la Convention TIR, qui décrit le régime eTIR, en mai 2021, l'échange électronique de données deviendra une réalité, ce qui réduira considérablement les temps d'attente aux frontières. En 2021, les spécifications eTIR, qui décrivent comment le système eTIR communique avec les systèmes informatiques des autres parties prenantes, seront parachevées, et les systèmes douaniers nationaux seront raccordés au système. En 2021, le Turkménistan a demandé un renforcement des capacités de ses spécialistes nationaux du transport routier et de la facilitation du passage des frontières. La CEE a répondu en organisant une concertation sur les mesures à prendre (mars 2021) au cours de laquelle le secrétariat a présenté l'objectif et les avantages de l'adhésion au système international eTIR, la manière d'appliquer efficacement les accords, et les étapes initiales à franchir pour

<sup>1</sup> Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles, adopté le 13 novembre 1997

<sup>2</sup> Accord concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements, du 20 mars 1958.

rejoindre le système. Avec le soutien du programme ordinaire de coopération technique, l'Arménie a lancé des activités visant à raccorder son système douanier national au système international eTIR au quatrième trimestre de 2021.

11. L'assistance aux pays du Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale (SPECA) est un bon exemple de la possibilité de mettre en œuvre certaines des activités du Plan d'action au niveau sous-régional. Les activités de renforcement des capacités ont été orientées vers : i) l'organisation du dialogue régional sur le renforcement de la connectivité des transports dans la région du SPECA et dans d'autres régions aux temps de la COVID-19 ; ii) la poursuite des activités du groupe de travail du SPECA sur le transport durable, les opérations de transit et l'interconnexion des réseaux de transport. Le dialogue régional, tenu en ligne en septembre 2020, a rassemblé plus de 90 participants, parmi lesquels neuf ministres et sous-ministres des transports de pays d'Asie centrale et du Caucase ainsi que des représentants d'entités des Nations Unies, de banques multilatérales de développement et d'organisations internationales. Cette manifestation dirigée par la CEE a permis un débat ouvert et facilité la coordination de mesures et de plans visant à harmoniser les procédures relatives aux transports intérieurs internationaux afin de renforcer la connectivité dans la région du SPECA, ce qui a revêtu une importance particulière durant la pandémie de COVID-19. Au cours des vingt-cinquième (en ligne, octobre 2020) et vingt-sixième (en ligne, novembre 2021) sessions du Groupe de travail sur le transport durable, les opérations de transit et l'interconnexion des réseaux de transport, la CEE a conseillé les pays du SPECA sur la connectivité des transports, la coopération régionale en matière de développement des infrastructures et la facilitation du passage des frontières. Les États membres ont fait part de leurs expériences et échangé des informations sur les dernières évolutions dans les domaines de l'amélioration de la connectivité régionale (développement des infrastructures, élimination des goulets d'étranglement), du transit international (facilitation du passage des frontières et gestion des couloirs) et de la sécurité routière. Ils ont également communiqué des informations sur les mesures prises face à la pandémie de COVID-19 et débattu de l'application concrète des conclusions de l'initiative d'Achgabat<sup>3</sup> et du dialogue régional du SPECA. Juste avant la vingt-sixième session du Groupe de travail, la CEE a organisé l'atelier SPECA sur la transition numérique des services de transport (eTIR et eCMR), qui avait pour but de renforcer les connaissances des représentants nationaux des pays du SPECA sur le passage au numérique des services, procédures et documents de transport (eTIR et eCMR), en soulignant les avantages que les nouveaux systèmes électroniques pouvaient apporter à la facilitation du commerce et au passage des frontières dans la sous-région. La CEE a présenté des études de cas de pays qui avaient déjà commencé à mettre en œuvre l'eTIR et avaient participé à différents projets pilotes.

12. Il faut mettre en exergue un élément capital de l'exécution du Plan d'action : la mise en place d'une plateforme de formation comprenant des manuels et des directives sur l'adhésion aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports et leur application efficace. Le secrétariat exécute actuellement un projet financé par le Compte de l'ONU pour le développement portant sur la mobilité durable et la connectivité intelligente (à l'interconnexion entre le commerce et les transports) en Asie centrale, dans le Caucase et dans les Balkans occidentaux, qui doit se poursuivre jusqu'à la fin de 2024. Ce projet vise à renforcer la capacité des États membres à appliquer des politiques de mobilité et de connectivité durables, grâce au développement de la plateforme d'apprentissage en ligne sur la connectivité intelligente et durable. La plateforme comprendra des supports de formation sur la mobilité durable et la connectivité liés aux instruments juridiques mais aussi à la mise au point de mesures appropriées permettant de satisfaire aux prescriptions des instruments juridiques, des normes et des lignes directrices.

<sup>3</sup> L'initiative d'Achgabat visant à réduire les obstacles au commerce et au transport au moyen des instruments juridiques, normes, règles et recommandations de l'ONU tout en améliorant la connectivité dans la région du SPECA.

## IV. Enseignements tirés

13. En 2020-2021, la pandémie de COVID-19 a fortement perturbé la planification et la réalisation des activités prévues par le Plan d'action. L'organisation en présentiel de manifestations de renforcement des capacités ou les déplacements pour des missions de conseil étant exclus, le secrétariat a décidé de concentrer son action sur des activités de renforcement des capacités répondant à une demande qui pouvaient se dérouler par vidéoconférence ou par l'entremise de consultants de la région.

14. Bien que les deux premières années d'exécution du Plan d'action aient été marquées par des circonstances extraordinaires et que la pandémie ait fortement affecté l'aptitude du secrétariat à proposer un large éventail d'activités de renforcement des capacités, un certain nombre d'enseignements peuvent être tirés de cette expérience :

- Il existe une forte demande pour les activités de renforcement des capacités que propose la CEE sur les instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports : de par leur portée mondiale, les conventions et accords administrés par la CEE sont bénéfiques et intéressants pour tous les États membres. En fonction de l'état d'avancement de l'adhésion aux instruments et du niveau global de développement du système de transport intérieur, la CEE pourrait définir deux types d'ensembles d'activités de renforcement des capacités :
  - Activités destinées à fournir des informations – pour les États membres qui n'ont pas adhéré aux instruments juridiques des Nations Unies (il s'agit ici d'éléments comme la plateforme d'apprentissage en ligne sur la connectivité intelligente et durable, les feuilles de route pour l'adhésion, les ateliers d'information, etc.) ;
  - Activités visant à favoriser une application efficace (sensibilisation, examens par les pairs, services consultatifs, élaboration de la législation nationale, etc.).
- Les États membres qui ont déjà bénéficié des activités menées dans le cadre du Plan d'action ont beaucoup apprécié l'approche consistant à proposer des solutions allant de A à Z. L'assistance de la CEE, assortie de la participation d'experts externes expérimentés, notamment dans le cadre d'un examen par les pairs, aide les parties prenantes nationales à mieux comprendre les avantages des instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports, consolide leurs connaissances et renforce l'appropriation nationale, ce qui aide à éviter des pièges au moment de la transposition des textes dans la législation nationale.
- Un certain nombre d'États membres rencontrent les mêmes problèmes que leurs voisins au moment d'appliquer des instruments relatifs aux transports. Il existe donc de fortes possibilités que la coopération régionale permette de concevoir des solutions communes.
- Jusqu'à présent, une coopération plus étroite avec le système des Nations Unies pour le développement dans les États Membres (pays de programme des Nations Unies) s'est avérée mutuellement bénéfique. La CEE a partagé son expertise et étendu son champ d'action, tandis que les équipes de pays des Nations Unies ont fourni des informations en temps réel et reçu un soutien pour leurs activités. Il faudrait cependant concevoir d'autres voies de coopération (par exemple, des projets communs ou des actions de collecte de fonds).
- Un sujet très important pour l'exécution du Plan d'action est le partage régulier d'informations sur les activités et les projets entre les différentes sections et divisions de la CEE. Ce n'est qu'avec un tel partage que toutes les parties prenantes seront en mesure de planifier leur collaboration, de collecter des fonds ensemble et d'éviter les doubles emplois.
- La pandémie de COVID-19 a sérieusement ralenti l'élaboration de la méthode de conception du cadre national pour le renforcement des capacités. Dans un environnement aussi instable, il n'a pas été facile d'arrêter des plans à moyen terme comprenant des buts et objectifs, des calendriers et des ressources convenus d'un

commun accord. Sachant qu'un cadre national pour le renforcement des capacités apportera la stabilité et l'engagement à long terme de tous les partenaires, le secrétariat consacrera des efforts supplémentaires à la mise au point de la méthode et à la concertation avec les États Membres sur son application.

---