



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2003/8
16 juillet 2003

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail chargé d'examiner les tendances
et l'économie des transports
(Seizième session, 24-26 septembre 2003,
point 10 de l'ordre du jour)

ASSISTANCE AUX PAYS EN TRANSITION

Note du secrétariat

La présente note, qui est une mise à jour du document TRANS/WP.5/2002/11, contient un récapitulatif de toutes les activités opérationnelles relatives aux transports menées par la Commission économique pour l'Europe de l'ONU de juillet 2002 à juin 2003.

* * *

ACTIVITÉS OPÉRATIONNELLES**Juillet 2002 – Juin 2003****I. ACTIVITÉS MENÉES DANS UN PAYS OU GROUPE DE PAYS****a) Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud et projet de chemin de fer transeuropéen****i) Rappel du contexte**

Les projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER) de la Commission économique pour l'Europe (CEE) de l'ONU sont des cadres de coopération sous-régionale que les gouvernements des pays d'Europe centrale et orientale et de l'Europe du Sud-Est ont mis en place, respectivement en 1977 et en 1990, sous l'égide de la CEE, pour développer des réseaux cohérents de transports (routier, ferroviaire et combiné) dans la région et faciliter le trafic international en Europe. À ce jour, le TER compte 16 pays membres¹ et le TEM 13².

Les deux projets sont autonomes, financés par les contributions directes des pays membres aux Fonds d'affectation spéciale créés sous les auspices de la CEE pour chacun d'eux. Les pays membres apportent également une contribution en nature quand ils accueillent les bureaux centraux des projets³, couvrent leurs frais de personnel, organisent des manifestations, offrent les services d'experts nationaux, etc. Ces projets ont jusqu'à présent beaucoup favorisé le développement et la modernisation des liaisons routières et ferroviaires internationales dans les pays participants. Ils ont aussi permis de favoriser l'interopérabilité des systèmes de transport européens, de procéder à des études, de créer des banques de données TEM et TER mises à jour en permanence et de publier nombre de documents techniques, directives et recommandations. Ils concourent à l'harmonisation des procédures de gestion, d'entretien et d'exploitation des réseaux routiers et ferroviaires de la région et à leur intégration dans le système paneuropéen.

En tant qu'agent d'exécution des projets, la CEE offre un appui technique et administratif. Le Conseiller régional, dans le cadre de ses fonctions et sous la supervision générale du Directeur de la Division des transports de la CEE, a fourni aux projets TEM et TER et à leurs pays membres des conseils stratégiques ainsi qu'une aide technique et administrative qui a pris

¹ Pays membres du TER: Autriche, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, Géorgie, Grèce, Hongrie, Italie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie et Turquie. En outre le Bélarus, la Lettonie, la République de Moldova et la Serbie-et-Monténégro participent aux activités du projet en tant que pays observateurs.

² Pays membres du TEM: Autriche, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Géorgie, Hongrie, Italie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Turquie. La Serbie-et-Monténégro, la Suède et l'Ukraine ont le statut d'observateur.

³ Le Bureau central du projet TEM se trouve à Varsovie dans des locaux mis à disposition par le Gouvernement polonais. Le Bureau central du Projet TER se trouve à Budapest dans des locaux mis à disposition par le Gouvernement hongrois.

différentes formes: organisation et tenue de réunions, établissement de documents, contacts avec d'autres gouvernements et institutions collaborant ou contribuant aux projets et rapport sur les projets adressés aux organes de la CEE.

ii) Questions de stratégie

L'application d'un plan stratégique à court terme visant à renforcer l'intégration des projets TEM et TER dans le nouvel environnement européen des transports figure en tête des priorités de la Division des transports de la CEE pour la période considérée.

Les grands axes d'intervention prévus dans ce plan sont: a) le recensement des besoins prioritaires en matière d'infrastructures, l'établissement d'un inventaire à jour de ces besoins et d'un plan d'application réaliste; b) l'intégration des projets TEM et TER dans le réseau de transport paneuropéen; c) la coopération des projets TEM et TER avec d'autres organismes et initiatives connexes en vue de créer la synergie nécessaire; d) la mise en évidence des projets.

Les rapports intérimaires sur l'application du plan d'action stratégique à court terme des projets TEM et TER pour la période allant de juillet 2001 à avril 2003 ont été élaborés par les bureaux centraux des projets avec l'aide du secrétariat et présentés aux comités directeurs des projets TEM et TER en mai 2003. Ces derniers, considérant que la plupart des tâches prévues étaient en bonne voie et que d'autres n'étaient pas encore achevées, ont décidé de poursuivre le travail jusqu'à la fin 2004, date à laquelle un nouveau rapport sera élaboré et présenté.

On trouvera dans les paragraphes ci-après une présentation du gros du travail déjà réalisé et des activités en cours:

iii) Recensement des besoins prioritaires en matière d'infrastructures, établissement d'un inventaire à jour de ces besoins et d'un plan d'application réaliste (plans directeurs des projets TEM et TER)

Le contenu des plans directeurs des projets TEM et TER, y compris les devis de réalisation, a été établi et finalement approuvé par les comités directeurs des projets, compte tenu des priorités fixées par la nouvelle stratégie des projets et des besoins nouveaux de la région TEM et TER.

Le secrétariat et les bureaux centraux des projets ont élaboré une stratégie de cofinancement pour appliquer les mesures envisagées et des demandes officielles en ce sens ont été adressées à la CE, aux pays membres de l'UE, à la Banque mondiale, à la BERD, à l'ICE, à l'IRU⁴, à l'ASECAP⁵, à l'UIC⁶ et autres organisations et institutions connexes. Le Comité des transports intérieurs, à sa soixante-cinquième session en février 2003, a reconnu la nécessité d'élaborer les plans directeurs des projets TEM et TER, et invité les pays membres de la CEE à verser des contributions volontaires pour le cofinancement des activités correspondantes. Depuis

⁴ Union internationale des transports routiers.

⁵ Association européenne des concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages à péage.

⁶ Union internationale des chemins de fer.

la réponse positive de l'IRU, qui a accepté de soutenir l'élaboration du Plan directeur du TEM à hauteur de 100 000 francs suisses, l'accord réglant la répartition et l'utilisation de cette contribution est en préparation et devrait être signé dans l'avenir proche.

Devant l'ampleur de la tâche et le peu de ressources disponibles, les bureaux centraux ont établi, avec l'aide du secrétariat, et présenté aux comités directeurs un mandat révisé pour la réalisation des travaux, basé sur les ressources existantes et les contributions accrues des pays concernés, des bureaux centraux et du secrétariat de la CEE. Le mandat révisé a été approuvé et les travaux devraient commencer en septembre 2003 pour se terminer une année plus tard. Le secrétariat entamera entre-temps des négociations avec des professeurs de faculté spécialistes des transports d'universités européennes réputées pour s'assurer du soutien technique et scientifique nécessaire; l'issue devrait en être positive.

iv) Intégration des projets TEM et TER dans le système de transport paneuropéen

La nécessité de poursuivre l'intégration des projets TEM et TER dans le nouvel environnement européen apparu à la fin des années 90 est l'une des conclusions principales de l'évaluation de chacun des projets, figurant parmi les éléments clefs du Plan d'action suggéré dans la nouvelle stratégie.

La coopération instaurée entre la Division des transports de la CEE et la DG TREN de la Commission européenne a été approfondie et élargie. Un dialogue avec la DG TREN et la DG REGIO-ISPA axé sur la mise à profit de l'expérience et du cadre multinational des projets TEM et TER pour soutenir et compléter le travail que fait la Commission européenne pour cerner les besoins prioritaires des pays de la CEE en matière d'infrastructures de transport, a été entamé en 2001 et s'est poursuivi tout au long de la période considérée. La CEE a fait à la Commission européenne une proposition concrète qui a donné lieu à des discussions techniques entre les deux parties. Ces efforts ont abouti à des résultats tangibles: la Commission européenne a invité la CEE et les projets TEM et TER à participer à certaines opérations de suivi de la réalisation des corridors et zones de transport paneuropéens (voir ci-dessous les activités menées au titre des corridors de transport paneuropéens).

En outre, la CE a invité les projets TEM et TER à participer à la première Conférence ouverte à tous consacrée au système d'information européen sur les politiques de transport (ETIS), tenue à Bruxelles les 13 et 14 février 2003 et organisée par la DG TREN dans le cadre du cinquième Programme-cadre de recherche et de développement de l'Union européenne.

Au dernier Comité directeur du corridor paneuropéen n° VI, tenu à Gdansk (Pologne) les 7 et 8 avril 2003, sous la présidence de la Pologne, le Président a proposé aux bureaux des projets TEM et TER de créer au sein de leurs bureaux centraux un secrétariat officiel pour le Corridor VI, le TEM, pour le transport routier, et le TER, pour le transport ferroviaire. Le Ministère polonais des infrastructures a également adressé officiellement la même proposition au Directeur de la Division des transports, le 21 mai 2003.

Cette proposition a suscité un certain nombre de pourparlers, auxquels ont participé les bureaux centraux des projets et leurs comités directeurs. À sa trente-neuvième session, tenue à Genève (Suisse) du 26 au 28 mai 2003, le Comité directeur du projet TEM a donné une réponse positive, étant entendu qu'il ne serait demandé aucune ressource supplémentaire et que les

autorités polonaises fourniraient les précisions nécessaires quant aux tâches à accomplir par le Bureau central du TEM. À sa dix-septième session, tenue à Bratislava les 29 et 30 mai 2003, le Comité directeur du projet TER a, en principe, accueilli favorablement la proposition et demandé des précisions aux autorités polonaises avant de prendre toute décision.

- v) Renforcement de la coopération des projets TEM et TER avec d'autres organismes et initiatives connexes en vue de créer la synergie nécessaire

À la suite des discussions tenues à partir de 2001 par le Bureau central du projet TER, le secrétariat et l'UIC, et de la signature d'un Mémorandum d'accord de coopération entre la CEE et l'UIC dans le cadre du projet TER, plusieurs travaux ont été coorganisés et des consultations sérieuses ont été menées sur la coopération en matière de collecte de données et de cartographie GIS, ainsi que dans d'autres domaines d'intérêt commun.

Dans le même ordre d'idée, la coopération entre les projets TEM et TER et des organisations intéressées – l'IRU, l'UIRR⁷, l'ASECAP, Eurochambres⁸, Europlatforms⁹, etc. – a été encouragée. En février 2003, l'IRU et la CEE ont signé, dans le cadre du projet TEM, un mémorandum d'accord qui jette les fondations d'une coopération plus étroite dans certains de leurs domaines d'intérêt commun. Toujours dans le cadre du projet TEM, l'ASECAP et la CEE ont également signé un mémorandum d'accord par lequel les deux parties ont décidé de renforcer leur coopération en matière d'exploitation des routes, de recouvrement électronique des droits d'usage, de coorganisation de manifestations, etc.

En outre, Europlatforms, l'UIRR et le projet TER ont coorganisé à Munich (Allemagne) en juillet 2002, un séminaire intéressant sur la promotion des centres logistiques de fret et du transport combiné. Une deuxième manifestation similaire a également été coorganisée en juin 2003 à Vérone (Italie), où les participants des pays membres du projet TER ont eu l'occasion de découvrir le concept de centre logistique de fret en Italie et en Espagne, et de visiter la plate-forme logistique de fret de Vérone, considérée comme l'une des meilleures en Europe.

Eurochambres et Europlatforms ont déjà décidé de collaborer avec les projets TEM et TER de la CEE à la réalisation d'un nouveau projet commun axé sur la promotion coordonnée de centres logistiques de fret dans la région de la CEE.

Des négociations entre l'ICE, la CEE et les projets TEM et TER ont été conclues au plus haut niveau pour assurer une coopération plus étroite entre l'ICE et les projets TEM et TER. Les accords nécessaires ont déjà été trouvés et la première manifestation commune ICE – Projets TEM et TER fait actuellement l'objet d'un effort de coorganisation et de cofinancement qui se poursuit avec succès.

⁷ Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route.

⁸ Association des Chambres européennes de commerce et d'industrie.

⁹ Réseau européen des centres de transport/logistique.

vi) Mise en évidence des projets TEM et TER

Pendant la période examinée ici, le site consacré aux projets TEM et TER, hébergé par le site Web de la Division des transports de la CEE, a été constamment actualisé et amélioré. De nouveaux documents, cartes, rapports d'activités et textes importants de la Commission européenne ont été ajoutés sur les sites, ce qui devrait permettre aux États membres et aux visiteurs des sites TEM et TER d'obtenir de plus amples renseignements sur les activités des projets et les événements marquants dans le transport européen.

La liste des publications et magazines spécialisés en transport européen qui a été établie en 2001 et qui a servi à la diffusion des communiqués de presse officiels de la CEE sur les projets TEM et TER, est constamment utilisée et actualisée.

Le projet TEM s'apprête à publier une nouvelle brochure et le projet TER travaille à la rédaction d'une brochure analogue. Plusieurs notes d'information sur les activités et l'actualité des projets TEM et TER ont été publiées sous forme de communiqués de presse CEE; d'autres sont sur le point de l'être. Des présentations audiovisuelles sous PowerPoint des projets TEM et TER ont été élaborées et diffusées parmi les pays membres pour servir de modèles d'exposé au niveau national.

En outre, les projets TEM et TER ont participé et contribué activement aux sessions annuelles des comités directeurs des corridors et zones de transport paneuropéens ainsi qu'à d'autres grandes conférences et réunions européennes.

vii) Appui technique et administratif aux projets

Au cours de la période examinée ici, la Division des transports a maintenu l'appui technique et administratif qu'elle apportait aux projets TEM et TER et à leurs pays membres.

Avec le soutien du secrétariat, les projets ont centré leurs activités sur le perfectionnement, la réorganisation et la modernisation de leurs bases de données et la cartographie GIS. De nouvelles cartes GIS ont ainsi été dressées pour les projets TEM et TER. Les bases de données des deux projets sont actuellement en développement et font l'objet d'un examen approfondi en vue de la pleine mise en œuvre du traitement et de la présentation des données et des cartes GIS sur l'Internet.

Le projet TEM a procédé à la troisième révision de ses Normes et pratiques recommandées, qui contiennent les dernières exigences des usagers de la route, les dernières données d'expérience et les résultats de la R-D dans le domaine de la conception, de la construction et de l'exploitation des autoroutes, ainsi que les nouvelles mesures de sécurité récemment introduites dans les tunnels autoroutiers. Cette publication, qui a été distribuée en janvier 2003, figure sur le site Web de la CEE/TEM.

Toujours soucieuse de faire adhérer de nouveaux pays membres aux projets, la Division des transports a saisi toutes les occasions possibles de s'entretenir à ce sujet avec d'autres pays d'Europe du Centre-Est et du Sud-Est, parmi lesquels, la Fédération de Russie (TEM), l'Ukraine (TEM et TER), la Grèce (TEM), la Slovénie (TEM), la Serbie-et-Monténégro (TEM et TER) et

l'ex-République yougoslave de Macédoine (TEM et TER). En conséquence de quoi, plusieurs pays envisagent sérieusement d'adhérer aux projets.

Ayant pris conscience de la nécessité de renforcer le personnel des bureaux centraux des projets TEM et TER par du personnel expérimenté fourni par les pays membres, la Division des transports a été autorisée par les comités directeurs des projets à accroître les effectifs des bureaux comme suit. Ainsi, dans le cas du projet TEM: pour l'année 2002, un directeur adjoint en plus du directeur du projet et du personnel auxiliaire fourni par le Gouvernement polonais comme par le passé; dans celui du projet TER: pour l'année 2002, en plus du directeur du projet, de son assistant et du personnel auxiliaire fourni par le Gouvernement hongrois, un directeur adjoint. Avec l'aide des pays membres, le secrétariat tente de faire en sorte que les effectifs au service des projets restent constants, et augmentent éventuellement à l'avenir.

Un questionnaire d'auto-évaluation destiné à mesurer les progrès réalisés par le projet TEM au cours de son cycle actuel, qui se termine en décembre 2004, et à prendre l'avis des pays membres sur les tâches à prévoir pour l'avenir, est en cours d'élaboration et sera distribué aux coordonnateurs nationaux d'ici à septembre 2003. Pour le projet TER, dont le cycle actuel se termine en 2005, une opération similaire sera entreprise l'année prochaine.

Les réunions et manifestations pour l'organisation et la tenue desquelles la Division des transports a offert sa contribution au cours de la période examinée ici sont énumérées ci-après:

viii) Manifestations organisées ou prévues en 2002 autour des projets TEM/TER (réunions, ateliers, séminaires):

- Séminaire TER/UIRR/COMBIVERKEHR sur la promotion des centres logistiques de fret et le transport combiné, tenu à Munich (Allemagne) du 17 au 19 juillet 2002;
- Séminaire TER/FIF/UIC sur la modernisation du matériel roulant et des équipements ferroviaires, tenu à Strasbourg (France) du 18 au 20 septembre 2002;
- Séminaire TER sur la facilitation des procédures de franchissement des frontières et mesures prises à cet égard par les pays TER, tenu à Venise (Italie) du 14 au 16 octobre 2002;
- Séminaire TEM sur la construction d'autoroutes par étapes, tenu à Prague les 7 et 8 novembre 2002;
- Séminaire TER/UIC sur l'évolution de l'Union européenne vers l'intégration paneuropéenne des chemins de fer et la mise en œuvre des réformes dans les pays de l'Union européenne et de la CEE, tenu à Paris les 14 et 15 novembre 2002;
- Trente-huitième session du Comité directeur du TEM, tenu à Varsovie du 20 au 22 novembre 2002;
- Troisième session des Coordonnateurs nationaux du TER consacrée aux bases de données TER et aux activités de cartographie GIS, tenue à Budapest les 23 et 24 janvier 2003;

- Réunion du Groupe de travail de la table ronde permanente du TEM sur le développement et la coordination de la construction et de l'exploitation des autoroutes dans la région Sud-Ouest, tenue à Trieste (Italie) les 27 et 28 février 2003;
- Réunion annuelle 2003 de la zone V TEM/HEEP, tenue à Kastel Stati (Croatie) du 7 au 9 avril 2003;
- Huitième session du WP.2 du TER sur les questions économiques et de gestion, tenue à Graz (Autriche) du 9 au 11 avril 2003;
- Réunion sur la collecte et la cartographie des données TEMSTAT, tenue à Budapest du 19 au 21 mai 2003;
- Trente-neuvième session du Comité directeur, tenue à Genève (Suisse) du 26 au 28 mai 2003;
- Réunion du Groupe de travail spécial du TER sur le Plan directeur du TER, tenue à Bratislava le 29 mai 2003;
- Dix-septième session du Comité directeur du TER, tenue à Bratislava le 30 mai 2003;
- Séminaire TER/Europlatforms sur la promotion de la notion de plates-formes dans les pays adhérant à l'Union européenne et chez leurs voisins de la CEE, tenu à Vérone (Italie) du 19 au 21 juin 2003;
- Séminaire TER/ALSTROM-Ferroviana sur la modernisation du matériel roulant, y compris les trains pendulaires, et le matériel ERTMS, tenu à Turin (Italie) les 22 et 23 juin 2003.

b) Corridors et zones de transport paneuropéens

Pendant la période examinée ici, la Division des transports a poursuivi ses négociations et discussions techniques avec la DG TREN de la Commission européenne en vue de promouvoir la coopération entre la CEE et la Commission aux fins de la réalisation des corridors paneuropéens, au titre de la contribution de la CEE au suivi du développement de ces corridors.

À cet égard, la DG TREN et la CEE ont décidé que celle-ci, avec l'aide des projets TEM et TER, rédigerait un projet de proposition de création d'un système uniforme et normalisé de collecte de données et de présentation de l'état d'avancement de chaque corridor et procéderait, une fois la proposition acceptée et mise en forme finale, et en collaboration avec la Commission européenne, au suivi du processus.

La proposition a été rédigée par la Division des transports en partenariat avec les projets TEM et TER, soumise à la DG TREN en octobre 2002, pour ensuite être réexaminée à plusieurs occasions. Pour le moment, aucune décision finale n'a été prise sur la suite à donner.

En outre, à l'invitation de la DG TREN, le Conseiller régional a pris une part active à la cinquième réunion du Groupe de coordination des corridors et des zones, tenue à Bruxelles le 4 juin 2003. À l'invitation du Ministre ukrainien des transports, il a également pris une part

active à la Conférence ministérielle sur le corridor paneuropéen V, tenue à Kiev les 22 et 23 octobre 2002, ainsi qu'à la sixième session du Comité directeur de la Zone de transport paneuropéenne de la mer Noire (ZTPE-MN), tenue à Odessa (Ukraine) les 18 et 19 mars 2003.

c) **Liaisons de transport Europe-Asie**

À la demande du Ministre des transports de la Fédération de Russie, la Division des transports s'est mise en relation et a établi une coopération directe avec les personnes chargées, en Russie, de préparer la troisième Conférence du transport routier Europe-Asie (ECE/TRANS/52, par. 26), qui doit se tenir à Saint-Pétersbourg (Fédération de Russie) en septembre 2003.

Le Comité des transports intérieurs, ayant approuvé la vision stratégique commune CEE-CESAP pour le développement des liaisons de transport Europe-Asie et encouragé la constitution d'une Équipe spéciale chargée de mettre en œuvre les initiatives prévues à ce titre, la Division des transports de la CEE commence à préparer, en étroite collaboration avec la CESAP, les mesures de suivi nécessaires.

d) **Journées d'étude consacrées à l'application pratique du système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur)**

Les journées d'études consacrées à l'application pratique du Système de visualisation des cartes électroniques et d'information (ECDIS) en navigation intérieure, organisées par le Ministère des transports de la Fédération de Russie, en collaboration avec le secrétariat de la CEE, se sont tenues du 7 au 13 septembre 2002 à bord d'un bateau à passagers reliant Saint-Pétersbourg à Moscou. Elles ont été l'occasion de promouvoir l'utilisation par tous les pays membres de la CEE concernés d'une seule et même norme pour les systèmes de visualisation de cartes électroniques et d'information dans l'ensemble du réseau de voies navigables E. Leurs conclusions, telles qu'exposées dans le rapport (TRANS/SC.3/2003/1), ont été approuvées dans leur intégralité par le Groupe de travail des transports par voie navigable (TRANS/SC.3/158).

II. COOPÉRATION AVEC DES ORGANISATIONS SOUS-RÉGIONALES

Organisation de la coopération économique de la mer Noire

L'Organisation de la coopération économique de la mer Noire (CEMN), créée en 1992 par 12 pays¹⁰, a pour mission de faire de la région de la mer Noire une zone de paix, de stabilité et de prospérité. Elle a choisi pour ce faire la voie de la coopération économique. La Division des transports de la CEE contribue à ses activités en encourageant l'adhésion de ses membres aux instruments juridiques de la CEE, en organisant des réunions, en aidant à la rédaction de documents, dont l'*Accord de coopération CEE/CEMN* qu'ont signé le Secrétaire exécutif de la CEE et le Secrétaire général de la CEMN à Istanbul en juillet 2001, le *Mémoire d'accord*

¹⁰ Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bulgarie, Fédération de Russie, Géorgie, Grèce, République de Moldova, Roumanie, Turquie et Ukraine.

ministériel sur la facilitation du transport des marchandises par route dans la région de la CEMN, ainsi que d'autres documents relatifs à des réalisations liées à la CEMN; elle a également offert ses conseils sur la coordination des activités en matière de transport dans la région de la mer Noire qui relèvent de plusieurs organismes ou initiatives (CEMN, TRACECA, ZTPE-MN et Couloirs de transport paneuropéens, CEE et SECI).

III. ACTIVITÉS ENTREPRISES DANS LE CADRE DE PROGRAMMES RÉGIONAUX ET SOUS-RÉGIONAUX

a) Coopération interrégionale

Sur proposition des cinq commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies, l'Assemblée générale a approuvé le projet inscrit au Compte des Nations Unies pour le développement concernant le renforcement des capacités de création de liaisons interrégionales. Lors de la réalisation de ce projet, la CEE et la CESAP ont surtout mis l'accent sur les liaisons Europe-Asie, y compris via les pays du programme SPECA. Les secrétaires exécutifs de la CEE et de la CESAP ont cosigné une lettre adressée aux 17 pays bénéficiaires membres des deux commissions pour les inviter à participer au projet et à nommer un coordonnateur exprès, ce que la plupart ont déjà fait.

Le projet est entré dans sa phase de réalisation, qui durera cinq ans. Il vise à aider les États membres des cinq Commissions régionales de l'ONU à renforcer leurs capacités nationales de création de liaisons terrestres et terrestres/maritimes et de promotion de la coopération interrégionale en vue de faciliter les échanges commerciaux et touristiques entre régions.

Les pays bénéficiaires du projet commun CEE-CESAP sont l'Afghanistan, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Bélarus, la Bulgarie, la Fédération de Russie, la Géorgie, l'Iran, le Kazakhstan, le Kirghizistan, l'Ouzbékistan, la République de Moldova, la Roumanie, le Tadjikistan, le Turkménistan, la Turquie et l'Ukraine.

Parmi les activités prévues, on peut citer l'élaboration d'études, l'établissement de rapports de pays, l'organisation d'ateliers, la fourniture de services consultatifs et la création d'un site Web.

b) Initiative de coopération pour l'Europe du Sud-Est (SECI) et autres initiatives concernant la région

L'Initiative de coopération pour l'Europe du Sud-Est (SECI) vise à encourager la coopération entre les États qui y participent¹¹ et à faciliter leur intégration aux structures européennes. Le personnel de la Division des transports de la CEE a joué un rôle de premier plan dans un certain nombre d'initiatives de la SECI, comme il est expliqué ci-dessous:

¹¹ Albanie, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, ex-République yougoslave de Macédoine, Grèce, Hongrie, République de Moldova, Roumanie, Slovénie et Turquie.

i) Groupe de projet de la SECI sur la facilitation du passage des frontières

Les travaux du Groupe ont abouti au mémorandum d'accord, signé par les Ministres des transports des États membres de la SECI à Athènes le 28 avril 1999, dont l'initiative revient au secrétariat de la CEE. Le mémorandum comprend des mesures précises à appliquer avant la fin de 2002 afin de faciliter le transport international de marchandises dans la région; il prévoit notamment d'assurer la libéralisation progressive et la viabilité du transport routier international et, à court terme, de mettre en place un régime hors contingent de camions «verts» et «plus verts et plus sûrs». Il prévoit en outre la mise en place d'un certificat de pesée des véhicules de transport international, pour en finir avec les opérations répétitives de pesage aux frontières.

Selon le mémorandum, un comité régional des transports routiers a été mis en place pour veiller à la bonne coordination des activités, suivre l'application des dispositions du mémorandum et, à terme, mettre au point un accord-cadre multilatéral sur les transports routiers. La Division des transports de la CEE assure le secrétariat de ce comité, dont elle établit notamment l'ordre du jour, les rapports et la plupart des documents, et gère à l'aide du serveur de la CEE le système d'information sur les transports routiers régionaux destiné aux États membres.

Parmi les réalisations, il convient de mentionner la définition du réseau des routes E de la région de la SECI que les camions de transport international pourront emprunter *sans avoir à acquitter de taxes pour excédent de poids ou encombrement excessif*; la mise au point d'un *certificat de pesée des véhicules de transport international*; l'adoption et la mise en œuvre d'une *déclaration commune* sur la mise en place d'un régime hors contingent de camions «verts» et «plus verts et plus sûrs»; et l'étude du projet de délivrance rapide et simplifiée d'un *visa aux conducteurs professionnels*.

Au 18 septembre 2001, tous les États membres de la SECI – Serbie-et-Monténégro comprise – avaient signé le mémorandum d'accord et siégeaient donc au Comité. Celui-ci a fait le point de la mise en œuvre des dispositions du mémorandum d'accord. Il a noté que le certificat de pesée des véhicules de transport international allait être adopté et mis en vigueur. Sur la base d'un document rédigé par le secrétariat de la CEE en collaboration avec le Ministère turc des transports, il a mis en chantier un projet d'accord-cadre multilatéral sur les transports routiers (y compris le transport de voyageurs), comme le prévoyait le mémorandum d'accord. Le Groupe d'experts des politiques de tarification s'est penché sur la question de l'harmonisation des politiques de tarification des transports routiers conformément au mémorandum et à la déclaration commune correspondante, et compte tenu de l'acquis communautaire et des recommandations de la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT). Il a conçu un tableau, que les experts ont été invités à remplir après la session, donnant une idée complète de la compatibilité des frais de transport routier actuellement appliqués avec les dispositions du mémorandum d'accord et l'acquis communautaire.

Le Groupe d'experts du transport combiné, à la session qu'il a tenue à Budapest le 30 juin et le 1^{er} juillet 2003, a adopté une déclaration sur le développement du transport combiné dans la région de la SECI soulignant la nécessité de la coopération intergouvernementale et de l'amélioration de la qualité des services dans les opérations ferroviaires.

ii) Groupe de projet IV sur le développement de l'infrastructure des transports sur les principaux itinéraires internationaux, présidé par la Bulgarie

La Division des transports de la CEE a assuré le secrétariat du Groupe de projet IV, qui est l'hôte de la Bulgarie, et joué un rôle essentiel dans le déroulement des travaux. Au cours de la période 1999-2000, le Groupe a dressé des listes de projets d'investissement (*Listes «A» et «B» de projets prioritaires relatifs aux transports*) et les a présentées au Pacte de stabilité pour suite à donner. Il a également proposé de coopérer avec le Pacte de stabilité pour contrôler la manière dont celui-ci exécute les projets de transport. Actuellement, il travaille à la réduction des temps d'attente des trains-navettes par l'intermédiaire de son Groupe de travail spécial sur la réduction des temps d'attente des trains-navettes aux frontières (voir ci-dessous).

Groupe de travail spécial sur la réduction des temps d'attente des trains-navettes aux frontières

Ce Groupe a établi une liste de propositions visant à améliorer l'organisation de la circulation des trains-navettes et à accroître le nombre de voyageurs et le volume de marchandises transportées par liaisons ferroviaires internationales. Il s'est notamment intéressé i) aux données à communiquer avant l'arrivée des trains en gare frontière, ii) aux dispositifs techniques de la transmission de données entre les gares frontières de pays voisins, iii) à la création dans chaque gare frontière de trois commissions bilatérales – police, douanes, chemins de fer – chargées d'examiner et de régler les problèmes à la frontière, iv) au contrôle conjoint des autorités vétérinaires et phytosanitaires, v) à la création d'un site Web destiné à fournir aux agents d'expédition des renseignements sur les documents exigés, vi) à l'élaboration de nouveaux accords bilatéraux en matière de passage des frontières, vii) à la rationalisation des procédures de franchissement des frontières, viii) à la réduction du volume de la documentation, ix) au contrôle de qualité des wagons, x) à l'amélioration des horaires, xi) à l'optimisation des réserves de locomotives, xii) à la mise au point d'indicateurs de résultats pour l'évaluation des procédures de franchissement des frontières.

À ses septième, huitième et neuvième sessions, tenues à Dobrinishte les 9 et 10 novembre 2000, à Békéscsabe les 17 et 18 mai 2001 et à Edirne du 4 au 6 décembre 2001, le Groupe de travail a procédé à l'examen des nombreuses procédures de franchissement des frontières sur l'axe ferroviaire Sopron-Bucarest-Sofia-Thessalonique/Istanbul. Les procédures en vigueur aux gares frontières de Promachon/Kualata, Lököshaza/Curtichi et Kapikule/Svilengrad ont, à cette occasion, été étudiées *in situ*. À sa dixième session, tenue à Sofia du 2 au 4 juillet 2002, le Groupe de travail a organisé un débat avec les sociétés d'expédition concernées par le transport ferroviaire international. À cette occasion, il a i) souligné les difficultés rencontrées par les agents d'expédition, ii) défini les responsabilités des clients, des compagnies ferroviaires et des sociétés d'expédition et iii) dressé une liste de recommandations à l'intention des ministères des transports et des compagnies ferroviaires des pays de la SECI tendant à améliorer la qualité du transport ferroviaire international. Il a examiné en outre un certain nombre de questions concernant l'organisation d'un parcours de trains de démonstration sur l'itinéraire Sopron-Bucarest-Sofia-Thessalonique/Istanbul.

À sa onzième session, tenue à Ruse du 11 au 13 décembre 2002, le Groupe de travail a i) analysé les temps d'attente aux frontières prévus et réels des trains empruntant le corridor Sopron-Bucarest-Sofia-Thessalonique/Istanbul, ii) décidé d'un système de surveillance des

points de franchissement des frontières, iii) pris l'initiative de nouveaux accords bilatéraux entre pays voisins, et iv) entrepris une visite technique au poste frontière de Ruse-Giurgiu. À sa douzième session, tenue à Istanbul le 27 mai 2003, le Groupe de travail a examiné les questions techniques et administratives que soulève l'introduction d'un nouveau service de transport ferroviaire entre Istanbul et Cologne sur le corridor de transport paneuropéen n° IV, dont la mise en place se fera grâce à un train de démonstration. Il s'est entendu sur les horaires du train de démonstration, ses caractéristiques et sa tractrice, les questions de marketing et le choix des coordonnateurs de l'opération.

Le secrétariat de la CEE a assuré le secrétariat du Groupe spécial et l'a aidé à formuler et à appliquer ses initiatives.

c) **Programme spécial pour les économies d'Asie centrale**

Les pays du programme spécial pour les économies de l'Asie centrale (SPECA) privés de tout accès à la mer, très éloignés des ports maritimes et isolés des marchés mondiaux, dépendent dans une très grande mesure des politiques de transit d'autres pays, des installations et des services de transit disponibles et des infrastructures de transport existant sur leur territoire et chez leurs voisins (très souvent insuffisantes de part et d'autre).

Les besoins de développement particuliers de la région ont conduit à lancer en 1998 dans le cadre de la Déclaration de Tachkent, le *Projet de développement des infrastructures de transport et de facilitation du passage des frontières* du SPECA, qui est le vecteur de mise en œuvre et d'exécution du Programme spécial de l'ONU pour les économies d'Asie centrale dans le domaine prioritaire du «Développement des infrastructures de transport et la simplification des procédures de transfert transfrontalier de marchandises, de services et de main-d'œuvre».

Les membres du Groupe de travail SPECA sur ce projet étaient à l'origine le Kazakhstan, le Kirghizistan, l'Ouzbékistan, le Tadjikistan, le Turkménistan, la CEE et la CESAP de l'ONU, et le Bureau des Nations Unies au Kazakhstan. En 2002, l'Azerbaïdjan est également devenu membre du SPECA. Le Kazakhstan est le chef de file du Groupe de travail dans ce domaine prioritaire.

La Division des transports de la CEE et la CESAP figurent parmi les principaux partisans du Groupe de travail et de ses activités. Pendant cinq ans, elles lui ont offert soutien et appui technique. La Division des transports a participé activement à tous ses travaux et contribué à l'élaboration de programmes de travail et de plans d'action, à l'organisation des réunions, conférences et ateliers et à la rédaction de propositions et de documents importants, offrant son expérience et son savoir-faire, partageant ses données d'expérience avec les pays d'Europe et d'Asie centrale, encourageant la coopération dans le domaine des transports entre les pays du SPECA, ainsi qu'entre ces derniers et d'autres pays membres de la région de la CEE.

À sa septième session, tenue du 25 au 27 novembre 2002 à Almaty (Kazakhstan), le Groupe de travail a étudié une liste de projets d'investissement particulièrement importants pour la région qui pourrait être présentée aux institutions financières internationales pour examen, et abordé un certain nombre de problèmes liés au transport de transit ainsi qu'une série de questions en rapport avec la facilitation du transport international. Il a également examiné dans le détail les dispositions du mémorandum d'accord sur la facilitation du transport international des

marchandises par route dans le cadre du SPECA, établi par le secrétariat de la CEE et adopté pendant la session.

À sa huitième session, tenue du 27 au 29 mars 2003 à Bakou, considérée également comme réunion préparatoire à la Conférence ministérielle internationale sur la coopération en matière de transport de transit, le Groupe de travail a examiné en profondeur la proposition de projet relative à une position commune du SPECA sur la coopération en matière de transport de transit en vue de la Réunion ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit, puis a adopté le plan d'action définitif que présenteront ensemble les pays du SPECA à la Réunion ministérielle internationale à venir, qui doit se tenir les 28 et 29 août 2003 à Almaty (Kazakhstan). La session de Bakou, à laquelle l'Azerbaïdjan a participé en tant que membre à part entière du Groupe de travail, réunissait, outre les pays membres du SPECA présents, la CEE et la CESAP, huit autres pays de la région dotés du statut d'observateurs, ainsi que le TRACECA, la CEMN, le PNUD et la Banque mondiale.

Une conférence consacrée au Programme spécial des Nations Unies pour les économies d'Asie centrale (SPECA) a été organisée par la CEE à Genève (Suisse) les 23 et 24 juin 2003. Elle a été l'occasion pour les pays membres du SPECA et pour les donateurs d'évaluer l'état de la réalisation des objectifs initiaux fixés par les pays du SPECA depuis 1998, date à laquelle les Présidents de quatre États d'Asie centrale – Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan et Tadjikistan – et les secrétaires exécutifs des deux commissions régionales de l'ONU – la CEE et la CESAP – ont signé la Déclaration de Tachkent relative au Programme spécial des Nations Unies pour les économies des pays d'Asie centrale. Elle a aussi été l'occasion d'étudier les possibilités d'accroître la portée du SPECA par la recherche de nouvelles voies de coopération, la mise en commun des données d'expérience et le renforcement de la coopération entre tous les intervenants, multilatéraux et bilatéraux, travaillant en Asie centrale. La Division des transports de la CEE a participé activement au débat sur la coopération en matière de transport de transit, en fournissant des renseignements sur les priorités, les réalisations et les tâches futures du Groupe de travail dont il vient d'être question, ainsi que sur sa propre contribution aux travaux de celui-ci.

On trouvera plus d'information sur les débats, les rapports et la documentation du Groupe de travail et de la Conférence de Genève sur le site Web de la CEE, sous la rubrique SPECA.

d) Divers

Le secrétariat de la CEE a contribué, notamment par le biais de séminaires et d'exposés écrits, à un certain nombre d'activités et de dispositifs internationaux axés sur le développement de l'infrastructure européenne des transports et des liaisons de transport Europe-Asie ainsi que sur l'adhésion aux instruments juridiques de l'ONU se rapportant aux transports et leur application, parmi lesquels la première Conférence ouverte de la DG TREN de la Commission européenne sur le système d'information européen sur les politiques des transports (ETIS), tenue à Bruxelles les 13 et 14 février 2003, le séminaire sous-régional de la CESAP sur l'Accord intergouvernemental relatif au réseau routier asiatique, tenu à Bakou le 26 mars 2003, la réunion d'Eurolplatforms, tenue à Parme (Italie) le 7 avril 2003, la trente et unième Conférence annuelle de l'ASECAP intitulée «Journée d'étude et d'information» tenue à Portroz (Slovénie) le 19 mai 2003, la deuxième Conférence ouverte de la DG TREN sur le système d'information européen sur les politiques des transports (ETIS), tenue à Bruxelles le 18 juin 2003, la première

session du Comité préparatoire intergouvernemental de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport de transit, tenue à New York (États-Unis) du 23 au 27 juin 2003.

IV. MOBILISATION DE FONDS POUR LES ACTIVITÉS OPÉRATIONNELLES CONCERNANT LES TRANSPORTS

La stratégie de mobilisation de fonds de la Division des transports était axée jusqu'à la fin de l'année 2002 sur les objectifs suivants: a) contributions volontaires au Fonds d'affectation spéciale de la CEE de l'ONU pour l'assistance aux pays en transition; b) assistance aux pays membres pour mobiliser des fonds par le biais de tierces parties, sans que les ressources correspondantes transitent par la CEE; c) assistance destinée à répondre aux besoins de mobilisation de fonds des projets TEM et TER [voir, ci-dessus, partie I, par. a), al. ii)].

Dans le passé, c'est le Fonds d'affectation spéciale de la CEE de l'ONU pour l'assistance aux pays en transition qui permettait de financer missions, ateliers et séminaires consultatifs dans les pays concernés. Malheureusement, le Fonds n'a pas réussi à réunir les ressources nécessaires aux activités opérationnelles depuis l'épuisement du budget en 1996 et la capacité de notre Division d'assurer les services nécessaires s'en trouve compromise. Les appels aux contributions volontaires qui ont été adressés aux pays membres du Fonds lors des sessions annuelles du Comité des transports intérieurs sont restés vains.

Il était également possible de disposer de fonds grâce à l'assistance fournie par la Division des transports pour l'exécution de trois projets relevant du Programme européen TACIS:

- i) Transport de marchandises dangereuses en Fédération de Russie (1 million d'euros en 1998);
- ii) Cadre juridique des transports terrestres en Fédération de Russie (2 millions d'euros en 1999);
- iii) Formation relative au transport de marchandises dangereuses au Bélarus, en République de Moldova et en Ukraine (1 million d'euros en 2000). Cela a permis non seulement de satisfaire aux exigences administratives du programme TACIS, mais aussi d'économiser les coûts de transaction. Néanmoins, malgré tout ce qu'elle a fait pour aider les pays concernés à utiliser les dispositifs de financement susmentionnés, le rôle de la CEE est resté assez peu visible.

Tenant compte de l'ampleur de la tâche, de l'appui extrabudgétaire dont ces activités ont particulièrement besoin et des enseignements de l'expérience, le secrétariat a proposé au Comité des transports intérieurs, à sa soixante-cinquième session (18-20 février 2003), d'approuver de nouvelles modalités de fonctionnement, fondées sur des projets précis, du Fonds d'affectation spéciale de la CEE pour l'assistance aux pays en transition, et de soutenir la réalisation de deux projets présentés par notre Division. Le Comité a approuvé la démarche proposée et encouragé les pays membres à verser des contributions volontaires au Fonds d'affectation spéciale, en commençant par les deux projets proposés, à savoir l'élaboration des plans directeurs des projets TEM et TER et la facilitation de la participation des pays d'Asie centrale et du Caucase aux sessions du Comité et de certains de ses organes subsidiaires. Il a invité les pays membres en transition à présenter des propositions de projets qui pourraient être cofinancés par l'intermédiaire du Fonds d'affectation spéciale.

En conséquence de cette décision du Comité des transports intérieurs et des recommandations formulées par la CEE à sa session annuelle, des lettres officielles ont été

adressées par le Secrétaire exécutif de la CEE aux missions des pays membres de l'UE pour les informer des deux projets susmentionnés et leur demander de verser à ce titre des contributions volontaires au Fonds d'affectation spéciale. La CE, la Banque mondiale, la BERD et l'ICE, ainsi que des organisations non gouvernementales s'intéressant aux transports, ont également fait des efforts pour assurer le cofinancement de ces deux projets.

En outre, le secrétariat est entré en pourparlers avec le Programme EuropeAid/TRACECA de la Commission européenne pour voir s'il ne serait pas possible de coopérer plus étroitement dans le cadre du SPECA/TRACECA, en commençant par le soutien financier à apporter au projet proposé par la CEE sur la facilitation de la participation des pays d'Asie centrale et du Caucase aux sessions du Comité et de certains de ses organes subsidiaires (soit quelque 121 000 euros par an). Jusqu'à présent, les discussions ont bien avancé et l'on devrait pouvoir enregistrer bientôt des résultats positifs.

La CEE envisage actuellement de lancer une stratégie coordonnée de mobilisation de fonds, axée sur des projets spécifiques. Les projets conçus par le secrétariat de la CEE et/ou les pays membres concernés dans tous les secteurs d'activité de la CEE pourraient être présentés de manière coordonnée aux éventuels pays donateurs, aux institutions financières internationales et autres organismes et organes internationaux ou européens. Parmi les solutions qui pourraient être utilisées à l'avenir pour mobiliser des fonds, il convient de citer la communication d'informations sur les projets proposés, la diffusion de tout renseignement y relatif par le biais d'une page spéciale sur le site de la CEE de l'ONU et l'organisation d'une manifestation spéciale annuelle de présentation. Parallèlement, la Division des transports pourrait approfondir et poursuivre ses initiatives dans le domaine de la mobilisation de fonds en coopérant secteur par secteur avec les organismes et les organes spécialisés intéressés.

V. PROBLÈMES RENCONTRÉS

a) Problèmes concernant les projets TEM et TER

La réalisation des objectifs des projets TEM et TER est surtout compromise par la situation financière de la plupart des pays qui y participent et qui, dans leur grande majorité, sont des pays en transition. La plupart d'entre eux ne peuvent donc pas procéder aux investissements nécessaires dans les infrastructures, ce qui accélérerait la réalisation des objectifs des projets et supprimerait les disparités d'équipement.

En outre, la CEE n'étant pas en mesure de cofinancer le mécanisme de suivi des projets aux fins de l'élaboration des études de faisabilité requises, des recherches techniques et économiques et de la mise en œuvre de projets pilotes, ne laissant ainsi aux bureaux centraux des projets que des ressources limitées uniquement alimentées par les contributions annuelles fixes de leurs membres au Fonds d'affectation spéciale, les projets ont actuellement bien du mal à fournir à leurs membres le surcroît d'assistance technique dont ils auraient besoin.

Enfin, le fait que certains pays ne soient pas membres des projets TEM et TER pose le problème de la garantie de la continuité des réseaux TEM et TER et celui de la planification concertée des transports régionaux.

Le lien qu'il est possible d'établir entre les projets et les programmes européens à même de financer des activités d'intérêt commun est une solution qui a été utilisée avec succès par le passé et qui est actuellement encouragée par la Division des transports de la CEE, la DG TREN de la Commission européenne et la DG REGIO-ISPA. En outre, l'adhésion attendue de plusieurs membres des projets TEM et TER à l'UE se traduira par le déblocage progressif en leur faveur des fonds structurels et de cohésion de l'Union européenne d'une certaine importance, ce qui les aidera à accélérer l'exécution des programmes prioritaires en matière d'infrastructures qu'ils ont prévus dans le cadre des projets TEM et TER. L'élaboration des plans directeurs des projets TEM et TER, censés couvrir un jour 21 pays de la région – membres ou non – contribuera à garantir la continuité des réseaux TEM et TER.

b) Financement insuffisant

Favoriser l'adhésion aux instruments juridiques de la CEE relatifs aux transports et suivre l'application qu'en font les pays en transition est l'une des principales tâches des conseillers régionaux pour les transports. Pour ce qui est de l'adhésion, les activités exigent des contacts directs et fréquents avec les pays intéressés afin de les conseiller sur les instruments à ratifier en priorité, et par conséquent, des ressources pour financer les missions (dans les pays en transition). Un financement insuffisant pourrait se traduire par une diminution des missions et compromettre l'adhésion des États intéressés. La CEE devrait veiller à ce que les activités dans ce domaine continuent de bénéficier d'un financement adéquat.

Pour ce qui est de l'application, il s'agit de renforcer les capacités institutionnelles des pays intéressés (par des activités de formation sous forme d'ateliers, de séminaires et de missions consultatives). Le projet commun relatif au renforcement des capacités pour l'aménagement de liaisons de transport interrégional terrestre et terrestre-maritime, dont l'exécution devrait intervenir au cours de la période 2003-2006, et son principal volet, le plan commun CEE/CESAP sur les liaisons de transport Europe/Asie, pourraient apporter quelques solutions en matière d'assistance au renforcement des capacités, notamment par l'organisation d'ateliers, la fourniture de conseils consultatifs, l'élaboration de rapports de pays, tout du moins pour les pays bénéficiaires du projet: Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Fédération de Russie, Géorgie, Iran, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, République de Moldova, Roumanie, Tadjikistan, Turkménistan, Turquie et Ukraine.

En outre, les nouvelles modalités de fonctionnement du Fonds d'affectation spéciale, fondées sur des projets précis, qu'a proposées le secrétariat de la CEE, devraient permettre de trouver le soutien nécessaire au cofinancement des manifestations et projets spéciaux envisagés dans les pays en transition membres de la CEE.

c) Effectifs insuffisants des organismes publics

La présence d'un personnel dûment formé et motivé est indispensable à la formulation et à l'application efficaces des politiques gouvernementales. Il apparaît toutefois qu'un certain nombre de gouvernements de pays en transition ne sont pas assez attentifs à la *durabilité des ressources humaines* des organismes publics, dont ils compromettent ainsi l'efficacité.

Dans plusieurs pays, le *taux élevé de renouvellement du personnel* des administrations ne permet pas d'assurer la continuité des activités et va à l'encontre de l'effort de renforcement des

capacités. L'aptitude des gouvernements à appliquer efficacement certaines mesures peut s'en trouver gravement compromise, nuisant ainsi au développement économique, aux échanges internationaux et à l'intégration du pays concerné dans l'économie et les marchés mondiaux.

De plus, l'élaboration et la mise en œuvre effectives des politiques gouvernementales, ainsi que la prestation des services publics, nécessitent un personnel motivé et dévoué. Or, *l'instabilité et l'insécurité de l'emploi*, ainsi qu'une rémunération insuffisante, engendrent souvent un manque de satisfaction, d'attention et d'intérêt de la part des fonctionnaires qui ne peuvent donc servir efficacement ni leur administration ni la population.

Il arrive également que les fonctionnaires ayant bénéficié d'une formation ou participé à des conférences et réunions ne transmettent pas les données, les connaissances et les compétences ainsi acquises aux autres fonctionnaires des secteurs concernés. *L'absence de transfert des connaissances et de suivi appropriés* peut nuire à la bonne application des politiques et à la réalisation des objectifs nationaux.

Les gouvernements devraient agir de façon concertée pour faire appliquer effectivement les politiques du personnel de leurs administrations afin d'assurer le développement durable de leur économie.
