



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

Genève, 26-28 février 2013

Point 5 c) de l'ordre du jour provisoire

Assistance aux pays à économie en transition

Les délégations sont invitées à s'interroger sur la façon dont les activités d'assistance technique peuvent, à l'avenir, promouvoir une stratégie dynamique de renforcement des capacités dans toute la région de la CEE en matière de transports.

Le Comité souhaitera peut-être appuyer la stratégie élaborée pour les prochaines années et fixer des orientations pour l'avenir. Il souhaitera peut-être aussi étudier les possibilités de financement extrabudgétaire.

Dix ans d'assistance technique dans le domaine des transports, 2002-2012**Note du secrétariat**

1. L'assistance technique aux États Membres des Nations Unies est un outil essentiel pour la mise en œuvre du programme de travail de la CEE et, comme cela est souligné dans le Plan de travail pour la réforme de la CEE de 2005, elle fait partie intégrante des activités de la Commission. Elle repose sur les grands principes selon lesquels elle doit se caractériser comme suit:

- Dictée par la demande;
- Axée sur des résultats;
- Priorité accordée aux pays en transition; et
- Lien avec les travaux normatifs de la CEE.

2. Dans le domaine des transports, les services d'assistance technique de la CEE visent par conséquent à améliorer la capacité des États Membres à mettre en œuvre les instruments juridiques, normes, règles et règlements internationaux de la CEE administrés par la Division des transports. Ils ont une forte dimension régionale et sous-régionale et favorisent la recherche de solutions transfrontières à des problèmes communs. Un autre objectif important est d'appuyer les efforts faits par les pays membres de la CEE en

transition ou émergents pour appliquer les objectifs de développement internationalement concertés.

3. Pour exécuter son programme de travail, la CEE recourt aux principaux types de services suivants:

- Services consultatifs et ateliers, séminaires, voyages d'étude et cours de formation pour renforcer les capacités;
- Projets de coopération technique, à caractère régional, sous-régional et mondial, notamment dans les domaines pour lesquels la CEE dispose d'un mandat et du savoir-faire requis. Ces projets visent souvent des objectifs multimodaux ou multisectoriels.

4. Les activités d'assistance technique et de renforcement des capacités de la Division des transports sont financées par différentes sources. Le Programme régional de coopération technique (chap. 22) comporte des activités consultatives régionales et les projets financés par le Compte de l'ONU pour le développement. Le budget ordinaire du sous-programme (chap. 19-2) est aussi utilisé pour financer les activités de renforcement des capacités et d'assistance technique, même si, en raison de la pénurie de ressources allouées au sous-programme des transports, ce budget est réduit au strict minimum. Compte tenu de la dimension à la fois régionale et mondiale des instruments juridiques adoptés dans le cadre du sous-programme des transports de la CEE, une demande croissante est observée en faveur d'une intensification de la coopération technique, de consultations et d'activités de renforcement des capacités en matière de transport, y compris à l'extérieur de la région de la CEE. Ces activités techniques menées au niveau mondial, qui restent relativement limitées, sont généralement financées par divers partenaires. L'appui au développement de l'infrastructure des transports est un autre domaine central de l'effort d'assistance technique. Les projets d'infrastructure sont notamment le projet LTEA (liaisons de transport Europe-Asie), le projet TEM (autoroute transeuropéenne) et le projet TER (chemin de fer transeuropéen). Les projets TEM et TER disposent de leur propre mécanisme de financement. La phase II du projet LTEA a bénéficié de l'appui financier de la Fédération de Russie et, dans une moindre mesure, de l'appui d'organisations telles que l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) et l'Organisation de coopération économique (OCE).

5. Le Compte de l'ONU pour le développement a servi à financer l'exécution de plusieurs projets mondiaux et intercontinentaux de renforcement des capacités, qui ont été mis en œuvre en étroite coopération avec les autres commissions régionales:

- Projet de transport mondial reliant les continents et les régions, 2003-2007 – deuxième tranche du Compte de l'ONU pour le développement; et son programme spécial qui a donné naissance au projet LTEA (première puis deuxième phase);
- Projet mondial pour fixer des objectifs en matière de sécurité routière, 2007-2009: dirigé par la CEE; cinquième tranche du Compte de l'ONU pour le développement;
- Projet mondial relatif aux futurs systèmes de transport intérieur (projet ForFITS), 2011-2013: il vise à atténuer les effets des changements climatiques pour les futurs systèmes de transport intérieur et à mettre au point un outil d'information et d'analyse fondé sur une méthode uniforme d'évaluation des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) par le secteur des transports intérieurs (transport routier, transport ferroviaire et navigation intérieure), ainsi qu'un simulateur (convertisseur) de politiques de transport, dirigé par la CEE; septième tranche du Compte de l'ONU pour le développement;

- Nouveau projet mondial, sur le point d'être lancé, visant à faciliter le transit et le franchissement des frontières dans le transport des marchandises grâce à l'échange d'informations entre administrations douanières, 2012-2014: également dirigé par la CEE; huitième tranche du Compte de l'ONU pour le développement.
6. On trouvera à l'annexe I des renseignements concernant les mécanismes de financement.

I. Activités réalisées

7. Toutes les activités et missions d'assistance technique sont directement liées au programme de travail du sous-programme des transports de la CEE. L'assistance technique dans les transports entre 2002 et 2011 peut être analysée sur la base du classement des activités en 15 modules reprenant le classement utilisé par le Comité pour l'évaluation biennale des résultats du sous-programme. Cet historique du travail d'assistance technique permet de tirer de nombreux enseignements. Outre les activités du Conseiller régional, l'assistance technique et le renforcement des capacités sont également réalisés par le personnel permanent de la Division des transports qui, dans le cadre de son activité ordinaire et en fonction des compétences respectives de chacun, fournit des services consultatifs, effectue des missions consultatives dans les États membres, organise des manifestations nationales, régionales et sous-régionales et participe à de telles manifestations.

8. Au cours des dix dernières années, le Conseiller régional pour les transports a principalement fourni des services consultatifs aux pays en transition dans le cadre des projets suivants: développement de l'infrastructure des transports et facilitation du franchissement des frontières (SPECAs); projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER), et élaboration de leur plan directeur; projet de renforcement des capacités en vue de la création de liaisons terrestres et terrestres/maritimes interrégionales, financé par le Compte des Nations Unies pour le développement; et autres projets relatifs à l'aménagement de couloirs de transport paneuropéens et de liaisons entre l'Europe et l'Asie.

9. Dans le cadre des efforts faits par l'ensemble de la Division des transports pour aider les pays à adhérer aux instruments juridiques de l'ONU relevant du sous-programme des transports de la CEE, l'accent a très largement été mis sur l'adhésion aux quatre principaux accords relatifs aux infrastructures et sur l'application de ces accords, ce qui a conduit à un renforcement de l'harmonisation des prescriptions techniques en matière de construction et de condition de circulation dans toute la région de la CEE et créé les conditions requises pour assurer la fluidité des transports.

10. L'accent a été mis tout particulièrement sur la coopération régionale et sous-régionale en vue de renforcer les capacités nationales de développement des infrastructures de transport. En outre, on s'est attaché à promouvoir l'intégration économique paneuropéenne et eurasiatique. Le développement des liaisons de transport eurasiatiques a été encouragé en coopération avec la CESAP et les États membres, tandis que le renforcement des liaisons entre l'Europe et l'Afrique, entre l'Europe et le Moyen-Orient ainsi qu'à travers la mer Méditerranée a été encouragé en coopération avec la CEA et la CESA. Les activités de facilitation des transports et du commerce ont porté principalement sur la facilitation du transit et du franchissement des frontières. On constate en particulier que les procédures ont été simplifiées, notamment, par la mise en œuvre de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières et de la Convention TIR. Les besoins spécifiques des pays en transition sans littoral et ceux des pays de transit voisins sont satisfaits par le biais de l'assistance

technique et d'un travail d'analyse, en particulier dans le cadre du Programme spécial pour les pays d'Asie centrale (SPECA) et de la mise en œuvre du Plan d'action d'Almaty.

11. Parmi les États membres de la CEE, on compte neuf «pays en développement sans littoral» selon la classification établie par le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement. Ces neuf pays sont les suivants: Arménie, Azerbaïdjan, ex-République yougoslave de Macédoine, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, République de Moldova, Tadjikistan et Turkménistan. Six d'entre eux participent au Programme SPECA.

12. Dans la région de la CEE, les pays les moins avancés doivent encore surmonter de nombreux obstacles pour réduire la distance économique qui les sépare des marchés et gagner en compétitivité. Or la CEE offre un vaste ensemble de normes, de recommandations et d'instruments juridiques internationaux qui, lorsqu'ils font l'objet d'activités de promotion et sont établis et judicieusement appliqués, peuvent aider les pays sans littoral et les pays de transit à surmonter leurs handicaps. La CEE n'offre pas uniquement une large panoplie d'instruments juridiques et de recommandations. Elle participe aussi beaucoup aux activités de renforcement des capacités plus spécifiquement adaptées aux besoins et reflétant l'importance du Plan d'action d'Almaty, notamment en prenant des initiatives liées à celui-ci.

13. Le Groupe de travail SPECA sur le projet de mise en place d'infrastructures de transport et de facilitation du franchissement des frontières est l'un des principaux organes à l'origine d'activités de renforcement des capacités en Asie centrale. Il s'attache à créer de nouveaux réseaux routiers et ferroviaires dans la région, à développer les réseaux existants et à préparer l'examen à mi-parcours (2008) de la Déclaration d'Almaty sur les pays en développement sans littoral et de transit. Dans une certaine mesure, le Groupe de travail peut être considéré comme un outil privilégié pour appeler l'attention des pays d'Asie centrale sur les thèmes qui intéressent l'ensemble de la région, pas seulement sur les projets d'infrastructure et la facilitation du franchissement des frontières, mais aussi sur des sujets plus spécifiques tels que la sécurité de la circulation routière, le transport des marchandises dangereuses ou les statistiques des transports (voir annexe II).

14. La coopération technique avec les pays méditerranéens a été encouragée en coopération avec le projet EUROMED de l'Union européenne par le biais de la présentation des principaux instruments juridiques de la CEE relatifs au transport routier, à l'occasion du séminaire de formation EUROMED sur les transports routiers internationaux dans la région euroméditerranéenne (Istanbul, décembre 2005). De récents contacts avec des experts de la Commission européenne engagés dans la mise en œuvre du projet EUROMED pour les transports routier, ferroviaire et urbain ont fait naître de nouvelles possibilités de renforcement des échanges entre la Commission européenne et la Division des transports de la CEE dans la région méditerranéenne.

15. Peu après la transition, l'assistance aux pays d'Asie centrale et du sud du Caucase s'est mise en place, avec l'appui financier de l'Union européenne, pour permettre aux experts de ces pays de participer aux réunions du Comité des transports intérieurs et de certains organes subsidiaires. Des services consultatifs ont également été fournis par l'entremise du Groupe de travail sur les transports de la CEMN et du Forum économique de l'OSCE.

16. Les activités d'assistance technique en 2010-2011 ont été réalisées en fonction des nouveaux besoins ci-après:

- Sécurité routière, dans le cadre du programme approuvé pour la cinquième tranche du Compte de l'ONU pour le développement et de la Décennie d'action pour la sécurité routière;

- Protection de l'environnement, dans le cadre du programme approuvé pour la septième tranche du Compte de l'ONU pour le développement;
- Recours à des systèmes de transport intelligents, pour rendre les transports plus efficaces, plus sûrs et moins polluants.

17. La sécurité routière requiert une attention particulière. Elle est devenue un sujet de préoccupation mondial majeur dans les domaines social et économique, ainsi que du développement et de la santé. Un certain nombre d'activités de renforcement des capacités ont été menées dans le cadre du projet intitulé «Améliorer la sécurité routière mondiale en fixant aux niveaux régional et national des objectifs de réduction du nombre des victimes d'accident de la circulation», financé par le Compte de l'ONU pour le développement et exécuté par la CEE en coopération avec les autres commissions régionales de l'ONU. Deux ensembles de bonnes pratiques en matière de sécurité routière ont été publiés en 2009. La CEE a appuyé la préparation et l'organisation de la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, organisée à Moscou en 2009. Un programme CEE détaillé d'assistance technique en matière de sécurité de la circulation routière a été élaboré pour mettre en œuvre la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière pour la période 2011-2020. Le financement étant désormais assuré, la mise en œuvre est sur le point de commencer.

18. Les systèmes de transport intelligents jouent un rôle important pour modeler l'avenir en ce qui concerne la mobilité et les transports. Leur utilisation rendra les transports plus efficaces, plus sûrs et moins polluants. Toutefois, ce potentiel et ces avantages considérables ne pourront être exploités que si les solutions en matière de systèmes de transport intelligents sont appliquées de façon harmonisée au niveau international. Les systèmes de transport intelligents sont actuellement sous-utilisés et on assiste déjà au développement de normes différentes à travers le monde et à l'apparition de divers problèmes de responsabilité. Le principal objectif de la stratégie de la CEE sur les systèmes de transport intelligents est de promouvoir de nouvelles mesures et de nouvelles politiques de façon à ce que ces systèmes améliorent la qualité de vie et assurent une mobilité durable à travers les frontières. La CEE a adopté 20 mesures pour la promotion de l'utilisation des systèmes de transport intelligents, qui sont définies dans la Feuille de route de la CEE pour la promotion des systèmes de transport intelligents.

19. La Division des transports a utilisé tous les types de services d'assistance technique: services consultatifs, consultations, conférences et ateliers nationaux ou régionaux. Les services consultatifs fournis par le sous-programme ont, notamment, contribué à améliorer la capacité qu'ont les pays bénéficiaires d'appliquer efficacement le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques, et aidé à appliquer les règles et règlements qui régissent le transport des marchandises dangereuses.

20. La demande en matière de coopération technique, de consultations et d'activités de renforcement des capacités sur les questions relatives aux transports en dehors de la région de la CEE ne cesse d'augmenter, en raison de la dimension mondiale des instruments juridiques administrés par le sous-programme. Une conférence sur le transport des marchandises dangereuses, tenue au Caire à l'intention de la Ligue des États arabes ainsi qu'un séminaire organisé en Colombie ont montré à quel point certains des pays extérieurs à la CEE s'intéressaient aux activités du sous-programme des transports relatives au transport des marchandises dangereuses et aux risques chimiques. Cette situation s'explique également par le fait que la Division des transports fournit des services de secrétariat aux organes subsidiaires du Conseil économique et social dans les domaines d'activité faisant l'objet d'une participation des États de toutes les régions.

21. L'essor rapide et considérable des technologies embarquées et l'apparition de nouveaux centres de production automobile en Asie et en Amérique latine créent des conditions propices à l'adhésion de ces pays aux accords relatifs à la réglementation applicable aux véhicules. Des ateliers et des réunions ont été organisés au Brésil, en Colombie, en Indonésie et aux Philippines en 2011 afin de sensibiliser ces pays à l'Accord de 1958 concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés et utilisés sur un véhicule à roues, et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions.

22. La Division des transports de la CEE travaille en étroite collaboration avec les quatre autres commissions régionales des Nations Unies, à savoir la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC), la Commission économique pour l'Afrique (CEA) et la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO). La coopération avec la CESAP est particulièrement importante dans le contexte du Groupe de travail SPECA sur le projet de mise en place d'infrastructures de transport et de facilitation du franchissement des frontières, du fait notamment des connexions physiques existantes entre l'Europe et l'Asie.

23. La CEE fournit également ses services de coopération technique dans le domaine des transports en étroite coopération avec des structures telles que l'Union européenne, l'OSCE, le PNUD, la CESAP, le projet TRACECA et l'OCE. À titre d'exemple, on peut citer la coopération entre l'UE et la CEE pour la facilitation de la participation des pays d'Asie centrale et du sud du Caucase aux travaux du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires; les conseils pratiques donnés conjointement par la CEE et le PNUD aux autorités de Bosnie-Herzégovine dans le cadre de l'établissement de la législation nationale sur le transport des marchandises dangereuses; la formation pour le renforcement des capacités destinée aux experts des douanes et des transports des États membres de l'OCE en ce qui concerne la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, dispensée en coopération avec l'Agence douanière de la République islamique d'Iran; la formation régulière dispensée aux experts des services des douanes et des frontières par le Border Management Staff College de l'OSCE; la coopération entre la CEE et le projet TRACECA pour la poursuite de l'amélioration du réseau d'infrastructures en Asie centrale.

24. Dans le cadre de la planification et de la fourniture de ses services de coopération technique, la Division des transports de la CEE continue de collaborer activement avec les principales organisations et institutions internationales présentes dans la région, relevant ou non du système des Nations Unies, dans le but d'améliorer l'efficacité de son assistance technique et d'éviter le gaspillage des ressources. Elle veille en particulier à l'application des mémorandums d'accord conclus avec l'OSCE et la CEMN¹ et s'emploie à promouvoir la contribution que la CEE peut, dans ses domaines de compétence, apporter à la politique de voisinage de l'Union européenne (voir annexe III). Les partenariats créés avec les autres organisations et institutions, notamment avec les milieux d'affaires, les universités et les organisations non gouvernementales, ont aidé à optimiser les synergies et ont assuré la coordination et la répartition adéquate du travail.

¹ Organisation de coopération économique de la mer Noire.

II. Enseignements tirés

- Les activités d'assistance technique et de renforcement des capacités couvrent pratiquement tous les domaines d'activité de la Division;
- La plupart des hauts fonctionnaires de la Division ont pris part à ces activités;
- La coopération avec les autres commissions régionales des Nations Unies est nécessaire pour parler d'une seule voix sur les questions relatives aux transports et faciliter l'application des conventions des Nations Unies en la matière à travers le monde;
- La coopération avec les autres acteurs dans le domaine des transports, tels que les organisations gouvernementales et non gouvernementales, est également nécessaire, car ces acteurs proposent des perspectives et des solutions intéressantes pour régler les problèmes des transports;
- Le transport intermodal et le transport par voie navigable figurent parmi les thèmes qui ont été les moins fréquemment abordés ou qui n'ont pas du tout été abordés au cours des dix dernières années.

III. Difficultés à surmonter

A. Difficultés à surmonter dans le cadre des projets TEM et TER

25. L'élaboration et la révision du Plan directeur des projets TEM et TER, dont l'objectif est de couvrir 21 pays de la région, ont contribué à promouvoir la garantie de continuité des réseaux TEM et TER.

26. La réalisation des objectifs énoncés pour les projets TEM et TER est essentiellement entravée par les difficultés financières des États membres concernés qui, dans leur grande majorité, sont des pays en transition. C'est pourquoi, dans la majorité des cas, ces pays ne sont pas en mesure de réaliser les investissements requis dans les infrastructures de transports pour accélérer la réalisation des objectifs des projets et remédier aux carences dans les infrastructures de transport.

27. Par ailleurs, la CEE n'étant pas en mesure de cofinancer le système de surveillance des projets pour mener les études de faisabilité, les recherches à caractère technique et économique et les projets pilotes nécessaires, les bureaux centraux des projets ne disposent que des ressources financières limitées provenant des seules contributions annuelles fixes versées par leurs membres aux fonds d'affectation spéciale, et les projets TEM et TER ont encore bien du mal à offrir à leurs membres l'assistance technique supplémentaire dont ils ont besoin.

28. La possibilité d'établir des liens entre, d'une part, les plans établis pour les projets et, d'autre part, les programmes de l'Union européenne susceptibles de financer les activités d'intérêt commun a été exploitée avec succès dans le passé et elle pourrait être encouragée davantage par la Division des transports de la CEE en coopération avec l'Union européenne. Dans ce contexte, l'adhésion à l'Union européenne de plusieurs pays membres des projets TEM et TER au cours de la période considérée a rendu possible le déblocage progressif de fonds structurels et de cohésion de l'Union européenne d'un montant important au profit de ces pays, ce qui les a aidés à accélérer la mise en œuvre des plans prioritaires en matière d'infrastructures de transports établis dans le cadre des projets TEM et TER et a donc contribué à la réalisation de leurs objectifs.

29. Cependant, le peu d'empressement dont font preuve les pays membres des projets TEM et TER pour affecter des fonctionnaires internationaux aux projets et financer les coûts correspondants, notamment en ce qui concerne la désignation d'un directeur des projets, peut être considéré comme une menace pour le déroulement harmonieux des activités TEM et TER.

B. Fluctuations dans les effectifs du personnel au sein des institutions gouvernementales

30. La présence d'un personnel motivé et bien formé est essentielle à la formulation et à la mise en œuvre des politiques publiques. Or, il semble qu'un certain nombre de pays en transition ne favorisent pas suffisamment la pérennité des ressources humaines au sein de leurs institutions respectives, ce qui nuit à leur efficacité.

31. Dans un certain nombre de pays, le taux élevé de renouvellement du personnel des administrations publiques génère un manque de continuité et une perte de savoir-faire institutionnel, ce qui nuit aux efforts de développement des capacités et risque sérieusement de compromettre la capacité des gouvernements à mettre en œuvre leurs politiques et d'avoir des effets néfastes sur le développement économique, les échanges internationaux et l'intégration des pays dans l'économie et les marchés mondiaux.

32. En outre, l'élaboration et la mise en œuvre effectives des politiques et des services gouvernementaux requièrent un personnel motivé et dévoué. Or, l'instabilité et l'insécurité de l'emploi, de même que l'insuffisance des rémunérations, sont souvent source d'insatisfaction au travail, d'un manque d'attention et d'un désintérêt du personnel pour le service de leur administration et de la population du pays.

33. Un autre problème peut se poser lorsque les fonctionnaires, qui ont reçu une formation ou participé à des conférences ou à des réunions, ne transfèrent pas l'information, les connaissances et le savoir-faire qu'ils ont acquis aux autres fonctionnaires dont les tâches relèvent des mêmes domaines. Le manque de transfert des connaissances et de suivi peut nuire à la mise en œuvre effective des objectifs et des politiques du pays.

34. Les gouvernements doivent entreprendre des efforts concertés pour faire appliquer par leurs institutions les politiques relatives aux ressources humaines nécessaires pour assurer un développement économique durable.

IV. Futures orientations stratégiques

35. Les activités de coopération technique dans le domaine des transports ont d'abord pour but de renforcer les capacités des pays d'Europe orientale et d'Europe du Sud-Est, du sud du Caucase et d'Asie centrale, en particulier des pays sans littoral, pour qu'ils puissent appliquer les instruments juridiques, normes et règles des Nations Unies relatifs aux transports. En outre, pour répondre à la demande croissante des États membres, au lieu de s'employer à accomplir indistinctement l'ensemble des tâches au cours de chaque exercice, le sous-programme des transports de la CEE a identifié des domaines stratégiques appelant une attention particulière (voir le programme de travail du sous-programme des transports de la CEE pour 2012-2013 (ECE/TRANS/2012/9)). Tout en conservant les domaines de travail traditionnels, c'est-à-dire l'appui à la coopération multilatérale dans le domaine de la planification des investissements dans les transports, les quatre grandes questions d'importance stratégique pour l'exercice biennal actuel sont les suivantes: développement durable des transports; atténuation des effets des changements climatiques et adaptation à ces changements; sécurité de la circulation routière et systèmes de transport intelligents

(STI). Les activités de renforcement des capacités et d'assistance technique sont par conséquent liées à ces orientations et devraient contribuer à leur mise en œuvre.

A. Appui traditionnel à la planification multinationale des investissements dans les transports

36. L'assistance technique concerne également les projets d'infrastructure TEM et TER, la planification multinationale des investissements dans les transports et la facilitation du franchissement des frontières dans le cadre du projet LTEA, de même que les activités du Groupe de travail SPECA sur le projet de mise en place d'infrastructures de transport et de facilitation du franchissement des frontières, qui constituent un domaine plus ou moins permanent des activités de renforcement des capacités menées par la Division.

37. La phase II du projet LTEA est sur le point d'être achevée. La coopération entre les pays encouragée par la CEE dans le cadre de ce projet concerne 27 pays situés le long du pont terrestre Europe-Asie et porte sur le développement coordonné des liaisons de transport terrestre entre l'Europe et l'Asie. À ce jour, le projet a débouché, comme les pays l'avaient demandé, sur des résultats concrets et sur des propositions concernant l'élaboration et la mise en œuvre de solutions assurant la sécurité, la sûreté et l'efficacité des transports Europe-Asie en traitant les obstacles à la fois physiques et non physiques. Parmi ces résultats figure notamment un plan d'investissements pour les projets d'infrastructure le long des principales voies de transport Europe-Asie. En outre, il comporte une analyse des obstacles non physiques au transport, une comparaison des axes ferroviaires et maritimes entre l'Europe et l'Asie, une base de données SIG (système d'information géographique) et des applications connexes, ainsi que des recommandations générales. La deuxième réunion ministérielle LTEA se tiendra le 26 février 2013, à Genève.

38. Dans le cadre de la huitième tranche du Compte de l'ONU pour le développement, le projet mondial intitulé «Renforcement de la capacité des pays en développement et des pays en transition à faciliter le franchissement légitime des frontières, la coopération régionale et l'intégration» a été approuvé. L'objectif de ce projet est de faciliter davantage le commerce légitime et le transport en provenance et à destination des pays en développement et des pays en transition, tout particulièrement des pays sans littoral, par le développement de l'application des normes internationales et en utilisant les technologies de l'information et de la communication les plus récentes, afin de renforcer la coopération entre les autorités douanières et l'échange électronique d'informations entre autorités douanières, tout en continuant d'améliorer la perception des droits et taxes par ces mêmes autorités. La CEE est l'organisation chef de file pour la mise en œuvre, en coopération avec les autres commissions régionales.

39. L'assistance technique pour la facilitation du franchissement des frontières a toujours été et demeure une activité régulière de la section qui en a la charge. Des ateliers régionaux et nationaux sont organisés chaque année suivant un calendrier défini pour chaque exercice biennal. Ils sont généralement consacrés à la mise en œuvre proprement dite des deux principales conventions internationales en la matière, à savoir la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR), du 14 novembre 1975, et la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, du 21 octobre 1982. La Convention sur l'harmonisation est une convention-cadre qui pose un certain nombre de grands principes essentiels pour la facilitation du franchissement des frontières et autorise une grande souplesse dans leur application au niveau national compte tenu du fait qu'il ne peut exister de solution universelle applicable aux 55 Parties contractantes. Dans cette situation, les exemples de meilleures pratiques ont été jugés indispensables pour une bonne application de la Convention sur l'harmonisation. C'est dans cet esprit que la CEE et

l'OSCE ont élaboré et publié, au début de 2012, une publication conjointe intitulée *Handbook of Best Practices at Border Crossings – A Trade and Transport Facilitation Perspective* (manuel sur les bonnes pratiques aux points de passage des frontières sur le plan de la facilitation du transport et des échanges commerciaux). La table ronde sera l'occasion de diffuser d'abondantes informations concernant le Manuel et divers exemples de bonnes pratiques de la région de la CEE et au-delà. Les activités de renforcement des capacités pourront se développer sur cette base.

B. Atténuation des effets du changement climatique et adaptation à ces effets

40. Un des projets d'assistance technique les plus importants actuellement en cours d'exécution est le projet ForFITS, financé au titre de la septième tranche du Compte de l'ONU pour le développement. Le principal objectif de ce projet est de développer la coopération et la planification internationales pour établir des politiques de transport durable. Sa réalisation devrait être rendue possible par des initiatives de renforcement des capacités organisées à l'attention des décideurs et par des activités de formation d'experts techniques aux fins de l'élaboration d'un outil de modélisation qui aiderait les utilisateurs à choisir les mesures les mieux adaptées et les plus efficaces pour réduire les émissions de CO₂ provenant des transports intérieurs (transport routier et ferroviaire et transport par voie navigable, le transport aérien et le transport maritime étant exclus du champ d'application). Cet outil de modélisation, destiné à promouvoir des politiques de transport durable pour les futurs systèmes de transport intérieur, est appelé ForFITS. Lorsque le modèle ForFITS aura été élaboré, le volet du projet consacré au renforcement des capacités pourra commencer.

41. Le projet d'adaptation aux effets des changements climatiques exécuté par un groupe d'experts sous les auspices du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) devrait permettre l'achèvement, en 2013, d'un rapport intitulé «Incidences des changements climatiques et adaptation des réseaux de transport internationaux à ces changements».

C. Sécurité de la circulation routière

42. Comme indiqué au paragraphe 16, un plan d'exécution détaillé de la CEE pour la Décennie d'action pour la sécurité routière a été élaboré et adopté par les groupes de travail concernés, principalement par le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1), en conséquence de quoi deux événements majeurs sont prévus pour 2013. Un atelier régional de renforcement des capacités de gestion de la sécurité routière sera organisé en Arménie avec l'appui de la Banque mondiale. Dans le cadre de la deuxième Semaine de la sécurité routière de l'ONU, de nombreux événements seront organisés à Genève, dans le but à la fois de renforcer la sensibilisation et de mettre l'accent sur les débats généraux et les discussions consacrées au renforcement des capacités. De plus, la Fédération routière internationale (FRI) a suggéré d'organiser juste après la session annuelle du Groupe de travail SPECA un séminaire d'une journée sur le projet de mise en place d'infrastructures de transport et de facilitation du franchissement des frontières dans le but de sensibiliser les pays associés au programme SPECA à la nécessité d'imposer un contrôle technique périodique des véhicules conformément aux dispositions des instruments juridiques des Nations Unies.

43. Dans une feuille de route sur les systèmes de transport intelligents, il a été prévu de tenir chaque année un atelier phare. En 2013, un tel atelier sera organisé en coopération avec l'Union internationale des télécommunications (UIT) sur le thème de la distraction au volant, un thème qui fera le lien entre les TSI et les objectifs de sécurité routière.

D. Transport de marchandises dangereuses

44. Certains instruments juridiques portant sur ce domaine, tels que l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route («Accord ADR»), sont ouverts aux États non membres de la CEE. La plupart des États membres de la CEE et certains États non membres l'ont ratifié ou y ont adhéré. Cependant, il existe un pas entre le fait d'être partie à une convention ou à un accord international et le fait de l'appliquer effectivement. Le Groupe de travail SPECA sur le projet de mise en place d'infrastructures de transport et de facilitation du franchissement des frontières a sensibilisé les pays associés au programme SPECA sur ce point lors de sa session de 2011. La question a à nouveau été traitée lors de la session de 2012. Il faudra probablement poursuivre l'assistance technique, en fonction des demandes des pays associés au programme SPECA. Les récents contacts établis dans le contexte du projet EUROMED montrent que les États méditerranéens non membres de la CEE attendent également une assistance technique dans ce domaine. Comme la Division des transports fournit également des services de secrétariat aux organes subsidiaires du Conseil économique et social (voir par. 20), elle est de plus en plus souvent sollicitée pour appuyer les activités d'assistance dans les pays non membres de la CEE, mais, en raison de ses ressources limitées, elle n'est actuellement pas en mesure de satisfaire toutes les demandes.

E. Transports des denrées périssables

45. Compte tenu du développement des centres de certification des équipements pour le transport des denrées périssables au Kazakhstan, au Kirghizistan, en Ouzbékistan, au Tadjikistan et au Turkménistan dans le cadre de l'Accord ATP et du programme TRACECA de l'Union européenne pour l'Asie centrale, il serait particulièrement souhaitable que le Turkménistan adhère au plus vite à l'Accord ATP.

F. Statistiques

46. Il est difficile de recueillir des statistiques sur les transports dans les pays d'Asie centrale. En réponse aux demandes formulées dans plusieurs forums (Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) et Comité des transports intérieurs en 2009 et 2010), trois séminaires/ateliers ont été organisés dans la période 2010-2012 dans le sud du Caucase et en Asie centrale, dans le but de sensibiliser les pays de ces régions à la nécessité de collecter des données sur les transports et sur l'utilisation du questionnaire commun, un accent particulier étant mis sur la méthodologie et sur les statistiques des accidents de la circulation. Des informations concernant les recensements en ligne figuraient également à l'ordre du jour. Ces ateliers ont été l'occasion de présenter des exemples concrets de synergies entre les trois secrétariats de la CEE, du Forum international des transports de l'OCDE et d'Eurostat. L'atelier le plus récent, tenu à Kiev le 22 novembre 2012, a été l'occasion pour les statisticiens de Géorgie, du Kazakhstan, de la République de Moldova, du Tadjikistan et d'Ukraine de recevoir des informations sur les travaux accomplis par le WP.6 en matière de statistiques des transports et de s'entraîner à remplir le Questionnaire commun sur Internet. Le Président du WP.6 et le représentant du Forum international des transports de l'OCDE ont participé à cet atelier, qui peut être considéré comme le dernier d'une série dont l'objectif était de parvenir à un système cohérent et global de statistiques sur les transports. De plus, un document consacré aux statistiques des transports en tant qu'outil d'évaluation du développement économique a été établi, l'accent étant mis en

particulier sur les pays de la CEI², sur le sud du Caucase et sur l'Asie centrale. Les conclusions de ce travail d'analyse, qui viennent à l'appui de l'assistance technique déjà fournie, devront être établies dans leur version finale et pourraient être publiées en tant que nouvel outil de renforcement des capacités dans ce domaine.

47. La diversité des mesures prises par les diverses sections et par le conseiller régional illustre la complexité des interactions entre, d'une part, l'objectif permanent des activités de renforcement des capacités propres à encourager l'adhésion aux instruments, normes et règlements juridiques pertinents de la CEE et la mise en œuvre de ces instruments et, d'autre part, les préoccupations effectives du monde des transports, dont tous les acteurs doivent faire face à des difficultés nouvelles liées à la mondialisation, aux nouvelles technologies et à des facteurs extérieurs tels que l'environnement, la sécurité et la sûreté.

V. Voie à suivre

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

49. Les travaux de la Division des transports de la CEE reposent sur trois piliers: un travail de réglementation comportant des aspects de politique générale dans le domaine des transports, un travail d'analyse et des activités de renforcement des capacités et d'assistance technique. L'assistance technique est rarement spontanée et ne peut être efficace que lorsqu'elle renforce, en s'y référant, les deux autres piliers de l'action.

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

51. Le travail du conseiller régional est donc primordial pour assurer une bonne coordination entre le travail de la Division et l'assistance apportée aux pays en transition.

² Communauté d'États indépendants.

Annexe I

Financement des activités de coopération technique

1. Les activités de coopération technique de la CEE sont imputées sur le budget ordinaire de l'ONU, notamment au titre des chapitres «Développement économique en Europe», «Programme ordinaire de coopération technique» et «Compte de l'ONU pour le développement», ainsi que par des ressources extrabudgétaires. Le Programme ordinaire de coopération technique est exécuté par les conseillers régionaux de la CEE.
2. Les ressources provenant du budget ordinaire sont utilisées pour mobiliser des fonds extrabudgétaires, qui représentent la part la plus importante du financement de la coopération technique de la CEE, une situation qui ne se vérifie pas dans le domaine des transports. L'importance de ces ressources dans le financement des activités de coopération technique de la CEE s'est accrue au cours des dernières années.
3. Les contributions extrabudgétaires aux fonds d'affectation spéciale de la CEE peuvent provenir d'un ensemble de sources bilatérales et multilatérales: États membres de la CEE, secteur privé, organisations intergouvernementales et non gouvernementales (Banque mondiale, PNUD, Union internationale des transports routiers, PNUE, OMS, etc.) et la Commission européenne³.
4. La CEE a mis en place une coopération avec un certain nombre d'organisations et d'institutions engagées dans des activités de coopération technique dans la région de la CEE, telles que le PNUD, le PNUE, la Commission européenne, l'OSCE, la BERD et la BASD, ainsi qu'avec les milieux d'affaires, les universités et les organisations non gouvernementales. Il convient de poursuivre dans ce sens afin d'obtenir un appui éventuel dans le secteur des transports⁴.
5. Le Compte de l'ONU pour le développement offre une plate-forme de coopération technique commune à 10 entités du Comité exécutif sur les affaires économiques et sociales (DAES, les cinq commissions régionales de l'ONU, CNUCED, PNUE, Habitat et Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDD)). Il a été créé par l'Assemblée générale en 1997, et il est financé par le budget ordinaire de l'ONU.
6. Le Compte pour le développement a pour objet de financer les projets de renforcement des capacités dans les domaines prioritaires, définis dans le programme de l'ONU en matière de développement, pour les pays en développement et les pays en transition. Les projets forment le prolongement naturel des activités normatives et générales des organes d'exécution, dont le rôle est de donner suite aux conférences et sommets organisés par l'ONU sur les questions économiques et sociales. Les différentes entités du Secrétariat de l'ONU sont ainsi encouragées à collaborer étroitement dans le cadre de projets régionaux ou interrégionaux transversaux innovants qui font principalement appel aux ressources techniques, humaines et autres des pays bénéficiaires. La CEE a activement participé à la mise en œuvre des projets financés par le Compte de l'ONU pour le développement depuis 2000⁵.

³ Voir www.unece.org/operact/opera/fundingoftact.html.

⁴ Voir www.unece.org/operact/opera/partner.html.

⁵ Voir www.unece.org/operact/opera/unda.html.

7. Les États membres de la CEE ont élaboré des mécanismes spécifiques pour financer certains projets tels que les projets TEM et TER, dont le financement est assuré par l'intermédiaire d'accords relatifs aux fonds d'affectation spéciale régulièrement approuvés par les comités directeurs desdits projets⁶.
8. Les dons versés chaque année par la Fédération de Russie ont permis de poursuivre et d'achever l'exécution de la phase II du projet LTEA.
9. Les dons versés chaque année par le Kazakhstan facilitent les préparatifs du Groupe de travail SPECA sur le projet de mise en place d'infrastructures de transport et de facilitation du franchissement des frontières et permettent de financer la participation de certains représentants de pays associés au programme SPECA aux activités menées par la CEE dans le domaine des transports.

⁶ Voir www.unece.org/trans/main/tem/temtrust.html et www.unece.org/trans/main/ter/tertrust.html.

Annexe II

Sessions du Groupe de travail SPECA sur le projet de mise en place d'infrastructures de transport et de facilitation du franchissement des frontières

<i>Session</i>	<i>Date-lieu</i>	<i>Thèmes principaux</i>	<i>Résultats</i>
Septième session	25-27 novembre 2002 à Almaty (Kazakhstan)	Projets d'investissement d'importance régionale Problèmes liés au transport de transit et facilitation des transports internationaux	Mémorandum d'accord sur la facilitation du transport routier international de marchandises dans le cadre du programme SPECA
Huitième session	27-29 mars 2003 à Bakou (Azerbaïdjan)	Coopération dans le domaine du transport de transit	Position commune des pays associés au programme SPECA concernant la coopération dans le domaine du transport de transit en vue de la Réunion ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et des pays de transit tenue à Almaty (Kazakhstan), 28 et 29 août 2003
Neuvième session	12 et 13 mars 2004 à Almaty (Kazakhstan)	Programme de travail de la région Asie centrale et sud du Caucase sur les questions afférentes au transport de transit en vue de la Conférence TRANSEURASIA – 2004, Astana (Kazakhstan)	Futurs travaux centrés sur les domaines prioritaires suivants: <ul style="list-style-type: none"> • Création ou renforcement de comités nationaux de facilitation du commerce et du transport; • Adhésion aux conventions et accords internationaux importants dans le domaine du transport et mise en œuvre de ces instruments; • Surveillance du transport international de marchandises aux points de franchissement des frontières; • Amélioration des liaisons de transport routier avec la Chine au moyen d'accords ou conventions bilatéraux et multilatéraux; et • Surveillance des problèmes aux frontières.
Dixième session	24 mars 2005 à Issyk-Kul (Kirghizistan)	Étude des principaux problèmes relatifs au transport de transit de la région de l'Asie centrale et du sud du Caucase	Les tâches concrètes à confier au Groupe au cours de la période 2005-2006 ont été définies et arrêtées par les pays participants.

<i>Session</i>	<i>Date-lieu</i>	<i>Thèmes principaux</i>	<i>Résultats</i>
Onzième session	29 et 30 mars 2006 à Almaty (Kazakhstan)	Questions relatives au transport de transit dans la région de l'Asie centrale et du Caucase, avec un accent particulier sur le programme de travail du Groupe de travail SPECA sur le projet de mise en place d'infrastructures de transport et de facilitation du franchissement des frontières et du Programme d'action d'Almaty	<ul style="list-style-type: none"> • Accord concernant les réseaux routier et ferroviaire SPECA et leurs cartes respectives. • Recommandation d'examiner/de renforcer les comités nationaux de facilitation du transport. • Structure de la base de données du Groupe de travail SPECA sur le projet de mise en place d'infrastructures de transport et de facilitation du franchissement des frontières sur les transports approuvée.
Douzième session	13 et 14 mars 2007 à Douchanbé (Tadjikistan)	Coopération dans le domaine du transport de transit et mesures nationales visant à développer le transport intérieur	<ul style="list-style-type: none"> • Approbation de nouvelles propositions de projets d'intérêt commun pour les pays associés au programme SPECA. • Assistance technique demandée pour les pays associés au programme SPECA. • Des pays associés au programme SPECA ont souhaité adhérer aux principaux accords et conventions CEE dans le domaine des transports et mettre en œuvre ces instruments. • Cinq mesures recommandées pour améliorer la mise en œuvre de la Convention TIR et de la Convention sur l'harmonisation dans la région SPECA, notamment une formation aux procédures TIR dispensée régulièrement aux fonctionnaires des douanes avec l'assistance du Conseil exécutif et du secrétariat TIR. <p>Chaque pays associé au programme SPECA a été encouragé à participer au Programme paneuropéen CEE/OMS sur les transports, la santé et l'environnement.</p>
Treizième session	12 et 13 mars 2008 à Almaty (Kazakhstan)	Infrastructure et facilitation des transports dans le cadre de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty	<ul style="list-style-type: none"> • Consultations bilatérales sur les questions relatives au passage des frontières. • Examen de la question de la création de bases de données relatives aux transports prioritaires (itinéraires ferroviaires et routiers, points de passage des frontières, transport intermodal) dans la région SPECA. • Guide SPECA sur les aménagements en bord de route.

<i>Session</i>	<i>Date-lieu</i>	<i>Thèmes principaux</i>	<i>Résultats</i>
Quatorzième session	17 et 18 mars 2009 à Almaty (Kazakhstan)	Passage des frontières et problèmes douaniers	<ul style="list-style-type: none"> • Importance croissante de la sécurité routière. • Ouverture d'un nouveau centre d'essai pour les denrées périssables.
Quinzième session	7 et 8 avril 2010 à Almaty (Kazakhstan)	Facilitation du transport et du passage des frontières	<ul style="list-style-type: none"> • Les pays associés au programme SPECA ont été invités à appuyer l'élaboration d'une législation unifiée sur le transport ferroviaire et la promotion de ce mode de transport. • Problèmes en suspens, à identifier avec l'assistance des secrétariats de la CEE et de la CESAP, en ce qui concerne l'adhésion aux principales Conventions des Nations Unies et la mise en œuvre de ces instruments. • Accent mis sur l'importance des méthodologies temps/coûts-distance mises au point par la CEE (CTI) et la CESAP pour identifier et isoler les goulets d'étranglement sur les routes et les corridors internationaux. • Les pays associés au programme SPECA ont été invités à fixer leurs propres objectifs nationaux en matière de sécurité routière et à œuvrer à leur réalisation.
Seizième session	20 et 21 avril 2011 à Almaty (Kazakhstan)	<p>Progrès réalisés dans la mise en œuvre du projet d'établissement de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie</p> <p>Efforts faits pour adhérer aux Conventions des Nations Unies et les mettre en œuvre efficacement</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les pays associés au programme SPECA ont été encouragés à élaborer des politiques nationales de sécurité routière et à s'associer à la Décennie d'action des Nations Unies. • Les pays associés au programme SPECA ont été encouragés à participer activement à la phase II du projet LTEA. • Les pays associés au programme SPECA non encore parties à l'ADR et à l'ATP ont été encouragés à y adhérer.

<i>Session</i>	<i>Date-lieu</i>	<i>Thèmes principaux</i>	<i>Résultats</i>
Dix-septième session	6 et 7 juin 2012 à Almaty (Kazakhstan)	Facilitation du transport et du passage des frontières dans le cadre du Programme d'action d'Almaty	<ul style="list-style-type: none"> • Les pays associés au programme SPECA ont été encouragés à appuyer la poursuite du projet LTEA et à participer activement aux initiatives prises dans ce contexte, telles que le développement des trains-blocs dans la région et l'actualisation de l'étude comparative. • Manuel sur les bonnes pratiques aux points de passage des frontières, sur le plan de la facilitation du transport et des échanges commerciaux, publié conjointement par la CEE et l'OSCE, reconnu comme un outil de partage des connaissances et d'amélioration du passage des frontières. • Les pays associés au programme SPECA ont été encouragés à redoubler d'efforts pour adhérer à tous les accords relatifs au transport des marchandises dangereuses et sont convenus de mettre en place des mécanismes de coordination de l'assistance technique et des ateliers de renforcement des capacités dans ce domaine.

Annexe III

Mémoires d'accord signés entre la CEE et d'autres organisations internationales et professionnelles

<i>Organisation concernée</i>	<i>Date de signature</i>	<i>Domaine de travail</i>	<i>Compléments</i>
1. CEI	mai 1998	Accord de coopération dans le domaine du commerce, du transport et de l'environnement	Mémoire d'accord et accord de coopération
2. CEI, ISO, UIT	24 mars 2000	Normalisation dans le domaine du commerce électronique	Complément d'un mémoire d'accord initial de janvier 1995
3. Organisation mondiale des douanes	25 avril 2001	Promotion de la facilitation du commerce et du transport	
4. CEMN	Juillet 2001	Analyse et statistiques économiques, environnement, énergie, transport intérieur, commerce, industrie et entrepreneuriat	
5. UIC	Février 2002	La CEE agissant en tant qu'agent d'exécution du projet TER	
5 bis. UIC	24 mai 2010	Mémoire d'accord plus global pour une coopération renforcée	
6. Comité pour la simplification des procédures du commerce international	Mai 2002	Projet UNEDocs	
7. CCI	23 juillet 2002	Pour le Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT)	
8. IRU	6 février 2003	Concerne le projet TEM et TEMSTAT	Pas de limite dans le temps
9. ASECAP	26 février 2003	Concerne le projet TEM et le Plan directeur du projet TEM	Pas de limite dans le temps

<i>Organisation concernée</i>	<i>Date de signature</i>	<i>Domaine de travail</i>	<i>Compléments</i>
10. OCE	24 juin 2003	Quatre domaines: transport; commerce, industrie et entrepreneuriat; développement énergétique durable; environnement; analyse économique et statistiques	
10 bis. OCE et Banque interaméricaine de développement	29 mars 2011	Additif spécifique au transport, mais tripartite	Le premier mémorandum d'accord doit inclure une IFI (Banque islamique de développement)
11. WTPF (Fédération mondiale des pôles commerciaux)	Novembre 2004	Facilitation du commerce et commerce électronique	
12. OSCE	6 décembre 2004	Cinq domaines: environnement, énergie, développement durable; intégration, commerce et transport; climat pour l'investissement; pauvreté, exclusion sociale et éducation; gouvernance publique et privée	L'autre signataire était Jan Kubis
13. Assemblée interparlementaire d'EurASEC	Janvier 2007	Normes pour la facilitation du commerce, les transports, l'environnement et le logement	Pour trois ans, renouvelable
14. CESAP et EurASEC	23 mai 2007	Cinq domaines: développement durable et environnement; eau et ressources énergétiques; réseaux de transport et facilitation du transport; politique commerciale et facilitation du commerce; technologie de l'information et de la communication	Jusqu'à la fin mai 2012
15. TRACECA	4 décembre 2008	Transport; procédures de passage des frontières, facilitation du commerce, environnement et valorisation des ressources humaines	
16. Commission européenne (DG TREN), +JRC	23 janvier 2009	Mise en œuvre du tachygraphe numérique dans le cadre de l'AETR	La CEE et les services de la Commission européenne contribueront à la poursuite du développement du système après le 30 juin 2012.