

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

Genève, 24-26 février 2015

Point 4 e) de l'ordre du jour provisoire

**Questions stratégiques de nature horizontale:****Assistance aux pays en transition****Renforcement des capacités et coopération technique  
en faveur de systèmes de transport sûrs, propres  
et efficaces pour les passagers et les marchandises****Note du secrétariat***Résumé*

Le développement durable nécessite de mettre en place des systèmes de transport viables et de continuer à améliorer les infrastructures et les services de transport. La coopération technique, les activités de renforcement des capacités et la concertation sur les politiques dans le domaine des transports sont rationalisées afin de renforcer la capacité des États membres à développer des systèmes de transport sûrs, propres et efficaces, aussi bien pour les passagers que pour les marchandises.

**Le Comité des transports intérieurs est invité à:**

- Examiner le présent document;
- Donner au secrétariat des orientations sur l'amélioration des activités de renforcement des capacités, d'assistance technique et de concertation sur les politiques dans le domaine des transports.



## I. Introduction

1. L'assistance technique, les activités de renforcement des capacités et la concertation sur les politiques (activités d'assistance technique) sont menées en application du plan biennal adopté et conformément aux mandats confiés par les pays membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE), soit par l'intermédiaire du Comité des transports intérieurs, soit en réponse aux demandes formulées directement par un État membre. La planification à long et à court terme est prévue dans le cadre stratégique, mais il reste nécessaire de répondre avec flexibilité aux demandes des États membres.

2. Parallèlement à l'administration des instruments juridiques des Nations Unies – qui façonnent le cadre juridique international relatif aux transports intérieurs – et au travail d'analyse effectué par le secrétariat et les groupes de travail, les activités d'assistance technique constituent l'un des trois piliers des activités du Comité et de la Division des transports de la CEE.

3. Les activités d'assistance technique visent principalement à renforcer la capacité des États membres à adhérer aux instruments juridiques, normes et règles des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs. Étant donné qu'un niveau élevé d'adhésion a été atteint dans la région de la CEE, l'attention s'est portée davantage sur l'appui à la mise en œuvre, tant au niveau national que local. En outre, conformément au programme de développement pour l'après-2015, les activités d'assistance technique sont également orientées vers le soutien au développement durable dans le secteur des transports. À cet égard, les débats d'orientation et les ateliers sur les transports, ainsi que le transfert de savoir-faire et de meilleures pratiques en matière de transports sont les principales formes de services consultatifs fournis par le secrétariat. Ces activités sont axées sur les pays de l'Europe orientale et de l'Europe du Sud-Est, du Caucase et de l'Asie centrale, sans se limiter à ceux-ci. Une attention particulière est accordée aux pays sans littoral.

4. Les dimensions régionale et sous-régionale des activités d'assistance technique du secrétariat en matière de transports sont bien développées et portent principalement sur l'élaboration de solutions transfrontières aux problèmes communs et sur le partage des meilleures pratiques. Sur les plans national et sous-national, la Division des transports aide les États membres à appliquer de manière efficace les instruments juridiques des Nations Unies et à améliorer les politiques de transport en vue du développement de systèmes de transport viables. Étant donné que plusieurs instruments juridiques ont une portée mondiale, une demande croissante d'activités d'assistance technique provient de pays extérieurs à la région. Jusqu'à présent, le secrétariat a été en mesure de répondre à cette demande au moyen d'une coopération active avec certains partenaires clefs, en particulier les commissions régionales. Mais des mécanismes spéciaux seront nécessaires pour poursuivre cette activité à l'avenir.

5. En 2014, des activités d'assistance technique ont été menées afin d'appuyer le développement de systèmes de transport sûrs, propres et efficaces. Les activités dans les domaines stratégiques pour le développement de systèmes de transport viables ont porté principalement sur la sécurité routière, l'atténuation des changements climatiques et l'adaptation à ceux-ci, ainsi que sur la coopération en matière de développement du transport en transit et dans le domaine des systèmes de transport intelligents.

6. Ces activités d'assistance technique ont été exécutées par le Conseiller régional et d'autres administrateurs du secrétariat engagés principalement pour leurs connaissances spécialisées. De cette façon, le secrétariat a pu couvrir un large éventail de questions liées aux transports.

## II. Activités d'assistance technique en faveur de systèmes de transport sûrs, propres et efficaces

7. Les activités d'assistance technique sont définies en fonction du programme de travail de la Division des transports et visent à permettre la réalisation des objectifs stratégiques de développement dans le secteur des transports. Les activités mises en œuvre en 2014 aux fins de développer des systèmes de transport sûrs, propres et efficaces sont présentées ci-dessous.

### A. Sécurité des systèmes de transport

8. Au cours des dix dernières années, la sécurité routière est devenue une préoccupation majeure en termes sociaux et économiques, ainsi que dans les domaines de la santé et des transports, à l'échelle mondiale. Un plan détaillé pour la mise en œuvre de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière (2011-2020) a été élaboré et plusieurs activités liées à quatre des cinq piliers de la Décennie d'action pour la sécurité routière sont menées actuellement par le Comité et le secrétariat. En 2014, deux ateliers importants en matière de renforcement des capacités ont été organisés et des documents de travail ciblés ont été établis à cette occasion. Deux projets majeurs en matière de sécurité routière sont menés actuellement en vue d'aider à atteindre les buts et objectifs fixés pour les systèmes nationaux de gestion de la sécurité routière.

9. Aux fins de renforcer les capacités nationales en matière de systèmes de gestion de la sécurité routière, la CEE s'est associée au Gouvernement serbe et au Conseil de coopération régionale pour organiser un atelier régional sur la sécurité routière à Belgrade les 15 et 16 octobre 2014. De plus amples informations à ce sujet figurent dans un document établi par le Comité (ECE/TRANS/2015/12). Un bon exemple de partage des meilleures pratiques durant l'atelier a été la présentation de quatre études de fond portant sur les systèmes de gestion de la sécurité routière, réalisées pour les pays d'Europe orientale et centrale et les pays de la CEI, qui serviront également à la préparation d'un atelier sur le renforcement des capacités en matière de sécurité routière destiné aux pays visés par le Programme spécial des Nations Unies pour les économies et pays d'Asie centrale (SPECAC). L'atelier de Belgrade et les études sur les systèmes de gestion de la sécurité routière ont mis en évidence les synergies existant entre les activités d'analyse et les activités de renforcement des capacités. Il s'agit d'un exemple de coopération efficace au sein du secrétariat, entre le point de contact pour un thème – en l'occurrence le point de contact pour la sécurité routière de la Division concernée, qui est aussi le secrétaire du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) – et le Conseiller régional.

10. L'analyse des politiques et mesures de sécurité routière et de leur efficacité, et la création de scénarios sur la sécurité routière reposant sur différentes options politiques peuvent renforcer la capacité des pouvoirs publics aux niveaux national et local à améliorer la situation en matière de sécurité routière dans leur pays. Le module de sécurité routière «SafeFITS» du Projet relatif aux futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS), qui sera mis au point prochainement, devrait constituer un outil de pointe pour les décideurs dans le domaine de la sécurité routière. En effet, il visera principalement à aider les gouvernements et les décideurs à renforcer la sécurité routière et à évaluer et choisir les politiques et les mesures les plus appropriées pour atteindre les objectifs de sécurité routière définis. Des modèles montreront les effets de différentes politiques nationales de sécurité routière et permettront aux décideurs de choisir des objectifs appropriés dans le cadre de leur stratégie nationale de sécurité routière. SafeFITS est un projet extrabudgétaire bénéficiant de contributions financières ou en nature, principalement de l'Union internationale des transports routiers. Ce projet a commencé à la fin de 2014 et devrait produire des résultats en 2016.

11. Le projet de renforcement des capacités visant à «renforcer les capacités nationales de gestion de la sécurité routière de certains pays en développement et pays à économie en transition» est actuellement en attente de la mise à disposition d'une neuvième tranche de financement au titre du Compte de l'ONU pour le développement. Il aura pour objectif d'aider quatre pays des régions de la CEE, de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et de la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) à répondre à leurs besoins prioritaires dans ce domaine en effectuant des études de performance en matière de sécurité routière. Ces études seront suivies d'ateliers de renforcement des capacités concernant les domaines prioritaires (systèmes de gestion de la sécurité routière, collecte et évaluation de statistiques précises en matière de sécurité routière, définition et établissement d'objectifs de sécurité routière et suivi de leur réalisation).

12. Les quatre pays à revenu faible ou moyen (Albanie, Géorgie, République dominicaine et République démocratique populaire lao) sélectionnés pour le projet financé au titre du Compte de l'ONU pour le développement figurent parmi les pays dont les taux de mortalité due à la circulation routière sont les plus élevés dans leurs régions. Ce projet les aidera à renforcer leurs systèmes de gestion de la sécurité routière ainsi qu'à gérer efficacement et à améliorer la sécurité routière dans les domaines prioritaires recensés par les études de performance prévues. La préparation de ce projet est entrée dans sa phase finale, et sa mise en œuvre est planifiée pour 2015 et 2016.

13. On constate une augmentation de la demande de services consultatifs concernant les règlements relatifs au transport de marchandises dangereuses et le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la région de la CEE. Cela s'explique par la portée mondiale des Recommandations de l'ONU dans ce domaine et par l'attractivité des instruments juridiques pertinents. En 2014, le secrétariat a participé à des séminaires et des ateliers de sensibilisation, de formation et de renforcement des capacités dans plus d'une douzaine de pays membres ou non membres de la CEE.

14. Le développement rapide des technologies dans le domaine automobile contribue au renforcement de la sécurité des véhicules. Les innovations doivent être prises en compte dans les règlements de l'ONU concernant les véhicules, et les utilisateurs doivent être régulièrement informés des amendements qui sont apportés fréquemment à ces règlements. À cette fin, le secrétariat a participé en 2014 à plusieurs ateliers de renforcement des capacités visant à présenter les avantages de l'adhésion aux trois accords relatifs aux véhicules administrés par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29).

## **B. Viabilité environnementale des systèmes de transport**

15. La viabilité environnementale est le deuxième grand domaine thématique. Le modèle ForFITS, mis au point par la CEE dans le cadre du projet financé au titre du Compte de l'ONU pour le développement, permet d'évaluer les mesures politiques relatives aux transports ayant trait aux émissions de CO<sub>2</sub> aux niveaux national et infranational.

16. L'outil ForFITS peut aider les États membres et les municipalités à prendre des décisions avisées sur les mesures favorables à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur des transports. Le modèle actuel porte sur les émissions de CO<sub>2</sub> provenant des systèmes de transport terrestres, à savoir par route, par voie ferrée ou par les voies navigables. Il a été testé dans le cadre de plusieurs projets pilotes, et en 2014 on a commencé à l'utiliser pour faciliter les concertations de la CEE sur les politiques à mener.

17. La mise au point de nouveaux modules ForFITS (engins mobiles non routiers et sécurité routière) a été lancée. On trouvera de plus amples informations à ce sujet dans le document ECE/TRANS/2015/5 établi par le Comité et sur le site Web de la CEE ([www.unece.org/trans/theme\\_forfits.html](http://www.unece.org/trans/theme_forfits.html)).

18. Le rapport sur les incidences des changements climatiques et l'adaptation des réseaux de transport internationaux à ces changements, établi par un groupe d'experts sous les auspices du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), a été publié en avril 2014. Ce rapport est un résultat important des travaux d'analyse menés dans le cadre de la coopération intergouvernementale avec l'appui de consultants et du secrétariat. Sur la base de ce rapport, des activités plus ciblées de renforcement des capacités et d'autres activités d'assistance technique pourraient être exécutées à l'avenir selon la demande des pays. Une attention particulière a été accordée au recensement des questions relatives aux infrastructures de transport pour différents modes de transport dans la région de la CEE, et le rapport pourra donner lieu à des activités de suivi sur le terrain dans le cadre des projets d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM), de Chemin de fer transeuropéen (TER) et de liaisons de transport Europe-Asie (LTEA).

### **C. Connectivité et efficacité des systèmes de transport**

19. L'efficacité des systèmes de transport, pour les passagers comme pour les marchandises, pourrait être fortement améliorée au moyen d'une meilleure connectivité des infrastructures de transport, de la suppression des obstacles physiques et non physiques, et du déploiement de systèmes avancés de gestion de la circulation.

20. En promouvant le développement coordonné des infrastructures de transport et l'élimination des goulets d'étranglement, les projets régionaux et sous-régionaux de coopération pour le développement des infrastructures de transport visent à améliorer l'efficacité des liaisons de transport dans l'ensemble de l'Europe et entre l'Europe et l'Asie. La phase III du projet de liaisons de transport Europe-Asie vise à rendre opérationnelles les liaisons terrestres entre ces deux continents et porte essentiellement sur la coordination et la facilitation du financement de projets d'infrastructure, ainsi que sur l'élimination des goulets d'étranglement physiques et administratifs dans les réseaux de transport terrestres entre l'Europe et l'Asie. On trouvera de plus amples informations à ce sujet dans le document ECE/TRANS/2015/11 établi par le Comité. Dans le cadre des projets d'autoroute et de chemin de fer transeuropéens (TEM et TER), des activités régulières basées sur les plans d'action adoptés sont en cours d'exécution.

21. La huitième tranche de financement au titre du Compte de l'ONU pour le développement utilisée pour le projet mondial de renforcement des capacités des pays en développement et des pays en transition à faciliter le franchissement légal des frontières, la coopération régionale et l'intégration permettra de renforcer la capacité des pays à utiliser les messages électroniques internationaux normalisés dans le domaine des procédures de transit – en particulier les informations électroniques échangées entre les entreprises et les douanes – et facilitera les échanges d'informations électroniques sécurisés sur le transit entre les services douaniers des différents pays. En facilitant les échanges d'informations, ce projet vise à réduire les délais d'attente au passage des frontières et à accroître l'efficacité des transports en transit. On trouvera de plus amples informations à ce sujet sur le site Web de la CEE ([www.unece.org/trans/themes/unda\\_customs-to-customs.html](http://www.unece.org/trans/themes/unda_customs-to-customs.html)) et dans le document ECE/TRANS/2015/17 établi par le Comité.

22. L'assistance technique concernant la facilitation du passage des frontières est généralement axée sur la bonne application des deux principales conventions internationales, à savoir la Convention douanière relative au transport international de

marchandises sous le couvert de carnets TIR (1975) et la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982). Des ateliers régionaux sur le renforcement des capacités en matière de transit et de facilitation du passage des frontières se sont tenus récemment en Azerbaïdjan, aux Émirats arabes unis et en République populaire de Chine. Sachant que la facilitation du passage des frontières est un élément essentiel pour les pays en développement sans littoral, la CEE a organisé, en coopération avec l'Alliance internationale de tourisme (AIT), la Fédération internationale de l'automobile (FIA) et l'Union internationale des transports routiers, un atelier intitulé «Facilitation du passage des frontières: le potentiel de facilitation de la Convention TIR», qui s'est tenu à Vienne en novembre 2014. L'objectif était de présenter aux décideurs politiques les instruments juridiques de la CEE en matière de facilitation du passage des frontières et les avantages de leur pleine application.

23. Les pays en développement sans littoral ont été invités à adhérer à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières. Il pourrait toutefois s'avérer nécessaire de prévoir des activités d'assistance technique ciblées pour que ces pays puissent bénéficier des effets de leur adhésion, en fonction de la disponibilité de fonds extrabudgétaires.

24. En outre, la Division des transports de la CEE a participé à plusieurs ateliers et activités organisés par le Collège de formation des gardes-frontière de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) à Douchanbé (Tadjikistan), en février et en mai 2014.

25. Les systèmes de transport intelligents figurent parmi les éléments essentiels pour accroître l'efficacité des systèmes et des moyens de transport. Dans le cadre de l'objectif principal de la stratégie de la CEE pour les systèmes de transport intelligents visant à promouvoir de nouvelles actions et politiques susceptibles d'améliorer la qualité de vie et d'assurer une mobilité transfrontière durable, l'atelier phare annuel intitulé «Vers une culture d'avenir de la circulation routière et des transports: innovations technologiques pour une mobilité sûre, efficace et durable», a été organisé à Bruxelles les 17 et 18 novembre 2014 en collaboration avec le Service public fédéral belge pour la mobilité et les transports. Cet atelier visait à étudier comment adopter au niveau de la CEE une approche harmonisée de l'élaboration et de l'évaluation de divers systèmes de transport intelligents en coopération, notamment les véhicules autonomes, et a examiné le rôle de la CEE dans l'harmonisation des panneaux à message variable. On trouvera de plus amples informations à ce sujet dans le document ECE/TRANS/2015/7 établi par le Comité.

26. Le Groupe de travail SPECA chargé du projet relatif aux transports et à la facilitation du franchissement des frontières (PWG-TBC) est un cercle d'activités continues d'assistance technique. L'efficacité des liaisons de transport internationales et régionales est essentielle pour relever les défis de développement économique auxquels font face les pays sans littoral d'Asie centrale. Par conséquent, le développement des infrastructures de transport, la facilitation des procédures de franchissement des frontières et de transit, ainsi que la sécurité routière sont des domaines prioritaires de coopération dans la sous-région du SPECA.

27. En coopération avec le Programme régional de transport routier, ferroviaire et urbain du partenariat Euro-Méditerranée (EuroMED), la Division des transports a participé à l'élaboration et à la prestation de formations relatives aux instruments juridiques pertinents dans plusieurs pays méditerranéens. Un séminaire de renforcement des capacités destiné aux pays du partenariat EuroMED concernant les principaux accords relatifs aux transports routiers s'est en outre tenu à Genève en septembre 2014.

28. Les ateliers de renforcement des capacités portant sur la connectivité des pays méditerranéens intitulés «Liaisons entre ports maritimes et arrière-pays et procédures douanières: projet MEDNET de l'Union européenne» et «Bonnes pratiques et nouveaux outils pour le financement des infrastructures de transport» ont été organisés sous les auspices du WP.5 à Genève en septembre 2014 également.

### III. Voie à suivre

29. Les activités d'assistance technique dans le domaine des transports resteront probablement axées sur l'aide à l'adhésion aux instruments juridiques de l'ONU et sur l'application de ces instruments. Dans le même temps, la concertation sur les questions politiques, l'échange des meilleures pratiques et la facilitation de l'utilisation des indicateurs de performance font l'objet de demandes plus nombreuses. La Division des transports répond à ces demandes en apportant son appui au développement durable des services et des infrastructures qui assurent le transport des passagers et des marchandises de manière efficace, sûre, sécurisée et respectueuse de l'environnement.

30. Le renforcement de la capacité des pays d'Europe orientale et d'Europe du Sud-Est et des pays du Caucase et d'Asie centrale, en particulier les pays enclavés, à mettre en œuvre les normes, recommandations et instruments juridiques pertinents de l'ONU dans le domaine des transports restera la priorité du Conseiller régional, tandis que les autres services du secrétariat continueront à mener des activités d'assistance dans la région de la CEE et dans le monde selon la demande et sous réserve de la disponibilité de ressources.

31. Les effets et les bénéfices des activités d'assistance technique sont renforcés lorsque celles-ci s'accompagnent de travaux d'analyse (documents de travail et de réflexion, études de cas, etc.) sur des sujets ciblés. Des sujets tels que la sécurité routière, la promotion des modes de transport respectueux de l'environnement et économes en énergie, le déploiement des systèmes de transport intelligents, la facilitation du passage des frontières et les services de transport efficaces aux niveaux international, régional, national et local sont autant de sujets pertinents pour le développement des systèmes de transport durables.

32. Nombre des activités d'assistance technique sont planifiées et exécutées en coopération active avec les principales organisations et institutions internationales, relevant ou non du système des Nations Unies, ainsi qu'avec les entreprises, les milieux universitaires et les organisations non gouvernementales. Ces partenariats permettent d'améliorer les résultats des activités de renforcement des capacités et apportent des compétences supplémentaires aux États membres. Dans les années à venir, la Division des transports continuera à collaborer avec les institutions et les organisations internationales et cherchera activement des partenaires pour la mise en œuvre des activités d'assistance technique dans le but d'accroître leur efficacité et d'éviter le gaspillage des ressources.

33. Parallèlement à la planification détaillée de l'assistance, la participation active des pays bénéficiaires est une condition nécessaire au succès des activités de renforcement des capacités et de concertation sur les politiques.

34. Un soutien financier (allocation de fonds à usage spécifique, par exemple) et en nature s'impose aux fins: a) d'entreprendre de nouvelles activités d'assistance technique; et b) de faciliter la participation des pays à économie en transition aux réunions des groupes de travail.