



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2004/8  
12 juillet 2004

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  
(Dix-septième session, 20 et 21 septembre 2004,  
point 9 de l'ordre du jour)

**ASSISTANCE AUX PAYS EN TRANSITION**

**ACTIVITÉS OPÉRATIONNELLES**

**Juillet 2003-juin 2004**

**Note du secrétariat**

**I. PROJET D'AUTOROUTE TRANSEUROPEENNE NORD-SUD (TEM)  
ET PROJET DE CHEMIN DE FER TRANSEUROPEEN (TER)**

En tant qu'agent d'exécution des projets TEM et TER, la CEE-ONU a continué à leur offrir 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 en organisant des réunions, en préparant des documents, en établissant des contacts avec d'autres gouvernements et institutions collaborant ou apportant leur concours aux projets ou encore en rendant compte de l'évolution de ces derniers aux organes de la CEE.

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

Le descriptif 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 les besoins nouveaux des régions TEM et TER.

Le secrétariat et les Bureaux centraux des projets ont élaboré une stratégie de cofinancement des travaux. À sa soixante-cinquième session, en février 2003, le Comité des transports intérieurs a reconnu la nécessité de l'élaboration des Plans directeurs des projets TEM et TER et a demandé aux pays membres de la CEE de les cofinancer au moyen de contributions volontaires. À la suite de la réponse favorable de l'IRU, qui a accepté de soutenir les activités prévues dans le Plan directeur du TEM à hauteur de 100 000 francs suisses, l'Accord portant répartition et utilisation de cette contribution a été signé entre l'IRU et la CEE le 16 septembre 2003.

Devant l'ampleur de la tâche et les ressources financières limitées des projets, les Bureaux centraux ont établi, avec l'aide du secrétariat, et présenté aux Comités directeurs un descriptif révisé des travaux, fondé sur les ressources disponibles. Le descriptif révisé a été approuvé; les travaux ont commencé en septembre 2003 et devraient se terminer en octobre 2004. Le secrétariat a entrepris des négociations avec les professeurs D. Tsamboulas de l'Université technique nationale d'Athènes et A. Pearman de l'Université de Leeds, en étroite collaboration avec les Bureaux centraux du TEM et du TER pour s'assurer la caution technique et scientifique nécessaire. Des contrats de consultant ont été conclus avec ces deux professeurs en octobre 2003.

Les Plans directeurs des projets TEM et TER sont divisés en neuf domaines d'activité, qui seront définis par les Bureaux centraux des deux projets, en étroite collaboration avec les experts nationaux désignés par les pays concernés. Ces travaux devraient être soutenus par la CEE et par d'autres organisations ou organes internationaux.

Le projet table sur la participation de 21 pays situés dans la région visée par le TEM et le TER, y compris tous les pays membres des projets TEM et TER. Un certain nombre de pays membres ni du TEM ni du TER ont reçu des lettres signées par M<sup>me</sup> B. Schmögnerová, Secrétaire exécutive de la CEE, en décembre 2003, les informant du projet et leur demandant de nommer des experts nationaux susceptibles de participer activement à son élaboration. Un certain nombre d'organisations ou d'organismes comme la Communauté européenne, la CEMT, la Banque mondiale, la BERD, la BEI, l'UIC, l'UIRR, le CLECAT et Europlatforms ainsi que les présidents des couloirs paneuropéens ont aussi été invités à y participer.

Conformément au descriptif du projet, un rôle essentiel est dévolu à deux groupes conçus pour répondre aux besoins des Plans directeurs, à savoir le *Groupe de coordination du Plan directeur* censé superviser et coordonner les travaux, et le *Groupe d'experts du Plan directeur* censé faire la synthèse des renseignements de fond sur les plans de transport et les besoins prioritaires des pays concernés, mais aussi assurer la liaison avec les gouvernements intéressés ainsi qu'avec la CEE et les Bureaux centraux des projets TEM et TER. Le Groupe de coordination du Plan directeur qui regroupe le personnel des deux projets, le Conseiller régional de la CEE pour les transports ainsi que des consultants extérieurs s'est déjà réuni trois fois:

à Budapest le 16 septembre 2003, à Varsovie le 15 décembre 2003 et à Genève le 9 juin 2004. Lors de ces trois occasions, le Groupe s'est concentré sur l'organisation des travaux ainsi que sur la méthode à suivre et les besoins en matière de données. À la fin de la période considérée, le projet de rapport concernant les domaines d'activités 1 à 4 était terminé et adopté, y compris la méthode à suivre, les besoins en matière de données et les questionnaires respectifs.

Le Groupe d'experts du Plan directeur du projet TEM s'est réuni pour la première fois le 9 février 2004 à Bratislava (Slovaquie) alors que le Groupe d'experts du Plan directeur du projet TER s'est réuni pour la première fois les 10 et 11 février 2004 à Budapest (Hongrie). La seconde et dernière réunion du second Groupe d'experts est prévue les 23 et 24 septembre 2004 à Budapest.

Un complément d'information, notamment des projets de rapport rendant compte des travaux effectués et des dernières nouvelles peut être obtenu sur le site Web de la Division des transports de la CEE sous «Plans directeurs TEM et TER».

ii) 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, apparue à la fin des années 90, est l'une des principales conclusions auxquelles arrive l'évaluation des projets et figure parmi les éléments clefs du Plan d'action suggéré dans la nouvelle stratégie.

Lors du dernier Comité directeur du corridor paneuropéen VI, qui s'est tenu à Gdansk (Pologne) les 7 et 8 avril 2003, sous la présidence de la Pologne, le Président a proposé aux Bureaux centraux des projets TEM et TER de se doter d'un secrétariat officiel pour le corridor VI, le TEM s'occupant du transport routier et le TER du transport ferroviaire. Le Ministère polonais des infrastructures a adressé officiellement la même proposition au Directeur de la Division des transports le 21 mai 2003.

À sa trente-neuvième session, qui s'est tenue à Genève, du 26 au 28 mai 2003, le Comité directeur du projet TEM a répondu par l'affirmative. Les travaux ont déjà commencé au Bureau central du projet TEM. À sa dix-septième session, qui s'est tenue à Bratislava (Slovaquie) les 29 et 30 mai 2003, le Comité directeur du projet TER a, en principe, accueilli favorablement la proposition mais a demandé des précisions aux autorités polonaises. La décision de participer aux travaux de secrétariat du corridor VI a été prise à Milan, lors de la dix-neuvième session du Comité directeur du projet TER, qui s'est tenue les 1<sup>er</sup> et 2 juillet 2004.

iii) 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 de la signature d'un mémorandum d'accord de coopération entre la CEE et l'UIC dans le cadre du projet TER, et entre la CEE et l'IRU et la CEE et la CESAP dans le cadre de la TEM, plusieurs manifestations ont été coorganisées et des consultations sérieuses ont été menées sur la coopération dans le domaine de la collecte de données et de la 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 connexes comme l'UIRR<sup>1</sup>, Eurochambres<sup>2</sup> et Europlatforms<sup>3</sup> a été encouragée.

Des négociations entre l'IEC, la CEE et les projets TEM et TER ont été menées au plus haut niveau pour assurer une coopération plus étroite entre l'IEC et les projets TEM et TER. Les accords nécessaires ont déjà été conclus et une première manifestation portant sur la facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire a été coorganisée et cofinancée avec succès, conjointement par l'IEC et le projet TER, lors du sixième Sommet de l'Initiative de l'Europe centrale (IEC), qui s'est tenu à Varsovie (Pologne) les 19 et 20 novembre 2003. Une manifestation analogue est prévue lors de la septième édition du Sommet, qui doit se tenir à Portoroz (Slovénie) les 24 et 25 novembre 2004.

iv) Autres activités

Un questionnaire destiné à évaluer les progrès réalisés par le projet TEM pendant le présent cycle, qui arrive à son terme en décembre 2004, et à savoir quelles activités les pays membres souhaiteraient voir ajouter au projet, a été distribué aux Coordonnateurs nationaux, lesquels ont émis des jugements plutôt favorables. Une procédure analogue sera suivie en ce qui concerne le projet TER, conformément à la décision du Comité directeur.

À sa quarante et unième session, qui s'est tenue à Antalya (Turquie) du 31 mai au 2 juin 2004, le Comité directeur du projet TEM a approuvé son programme de travail pour la nouvelle phase (2005-2008), qui portait entre autres sur les sujets suivants: priorités stratégiques du CTI dans le développement des liaisons entre l'Europe et l'Asie, sécurité des transports, tarification des infrastructures, télématique et STI. Ces mêmes activités figureront aussi dans le futur programme de travail du projet TER, dont le cycle actuel arrive à échéance en 2005, conformément à la décision prise par le Comité directeur à sa dix-neuvième session qui s'est tenue à Milan.

Les réunions et manifestations à l'organisation desquelles et auxquelles le secrétariat a participé pendant la période considérée sont annexées au présent document.

## **II. LIAISONS DE TRANSPORT EUROPE-ASIE**

Sur proposition des cinq Commissions régionales de l'ONU, l'Assemblée générale des Nations Unies a approuvé le projet de Compte des Nations Unies pour le développement concernant le renforcement des capacités de création de liaisons interrégionales. Dans la mise en œuvre de ce projet, la CEE et la CESAP visent principalement les liaisons entre l'Europe et l'Asie, notamment par l'intermédiaire des pays participant au programme SPECA.

---

<sup>1</sup> Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route.

<sup>2</sup> Association des Chambres européennes de commerce et d'industrie.

<sup>3</sup> Réseau européen des centres de transport/logistique.

Les pays bénéficiaires du projet mixte CEE/CESAP sont les suivants: Afghanistan, Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Fédération de Russie, Géorgie, Iran, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, République de Moldova, Roumanie, Tadjikistan, Turkménistan, Turquie et Ukraine. Le projet devrait s'achever en 2006. Il a pour objectif d'aider les pays membres des cinq Commissions régionales de l'ONU à renforcer leurs capacités nationales d'établissement de liaisons terrestres et terrestres/maritimes et de promouvoir la coopération interrégionale pour faciliter le commerce et le tourisme interrégional. Parmi les activités envisagées on peut citer: l'établissement d'études, l'établissement de rapports nationaux, l'organisation d'ateliers, la fourniture de services consultatifs ou la création d'un site Web, par exemple.

Les secrétaires exécutifs de la CEE et de la CESAP ont envoyé une lettre commune aux 17 pays membres de la CEE et de la CESAP bénéficiaires, les invitant à participer au projet et à désigner un coordonnateur national. La Banque mondiale, la BERD et la Banque asiatique de développement (BAsD) ont été priées de soutenir la mise en œuvre du projet et de désigner elles aussi des coordonnateurs. Aujourd'hui, la plupart des pays bénéficiaires ont désigné des coordonnateurs, tout comme les trois institutions mentionnées ci-dessus. Des lettres de rappel ont été envoyées aux pays qui n'ont pas encore communiqué au secrétariat le nom de leurs coordonnateurs nationaux. Le descriptif de l'étude interne prévu dans le plan d'action du projet est prêt, ainsi que le projet de questionnaire à adresser aux coordonnateurs nationaux.

Dans le cadre de ce projet s'est tenue la première réunion du Groupe d'experts sur les liaisons Europe-Asie, qui avait été conjointement organisée par la CEE et la CESAP, à l'issue d'une concertation de plusieurs mois. Le Gouvernement du Kazakhstan a mis à la disposition de la réunion toutes les installations nécessaires. Les coordonnateurs nationaux désignés par les 16 pays suivants ont activement participé aux travaux de la réunion: Afghanistan, Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Chine, Fédération de Russie, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, République islamique d'Iran, Roumanie, Tadjikistan, Turquie et Ukraine. Un certain nombre d'organisations internationales et d'institutions financières comme le PNUD, la CE, l'ECO, la Banque mondiale, la BERD, la BAsD, la BID, l'ICG TRACECA, l'UIC et l'OSJD ont participé à la réunion ainsi que des représentants du secteur privé. Le Directeur de la Division des transports de la CEE et le Conseiller régional des transports représentaient la CEE. Plus de 60 personnes au total ont participé à la réunion. Le coût de la participation des coordonnateurs nationaux et du personnel de la CESAP et de la CEE a été pris en charge par le budget des projets.

La réunion a arrêté les principaux éléments d'une stratégie de développement des liaisons Europe-Asie, en mettant notamment l'accent sur les principaux itinéraires des quatre grands corridors de transport entre ces deux continents convenus au niveau international et qui représentent un prolongement des corridors de transport paneuropéen vers l'est. La réunion a en outre décidé que ces itinéraires principaux devraient être adaptés à une utilisation intermodale et comporter notamment des points de transbordement, et que les problèmes du franchissement des frontières devraient être examinés.

Les activités nécessaires à la mise en œuvre de cette stratégie seront exécutées en trois phases: 2004, 2005 et 2006. La première phase, qui se déroulera en 2004, consistera à déterminer les principaux itinéraires entre l'Europe et l'Asie, à rassembler les données d'infrastructure et de trafic qui s'y rapportent, à regrouper et analyser ces données et à soumettre une évaluation préliminaire des itinéraires prioritaires et des projets à exécuter en priorité sur ces itinéraires

ainsi que leur coût à la deuxième réunion du Groupe d'experts, qui se tiendra en automne 2004. D'autres activités relatives à la suppression des obstacles au franchissement des frontières, à l'application des principaux accords et conventions de transport international et à la formulation et l'application de plans d'action nationaux suivront.

Un complément d'informations concernant les projets de liaison entre l'Europe et l'Asie, notamment les rapports, les documents de fond et les cartes, peut être obtenu sur le site Web de la Division des transports sous «Liaisons de transport Europe-Asie». De plus, une publication spéciale contenant le rapport de la première réunion du Groupe d'experts sur les liaisons Europe-Asie est en cours de préparation.

En outre, à la demande du Ministère du transport de la Fédération de Russie, le secrétariat coopère directement avec les personnes responsables du côté russe de la préparation de la troisième Conférence sur les liaisons Europe-Asie, qui s'est tenue à Saint-Petersbourg (Fédération de Russie) du 11 au 13 septembre 2003. Le Directeur de la Division des transports de la CEE et le Conseiller régional ont participé activement à cette conférence et y ont contribué en rédigeant sa déclaration finale.

À la suite de l'adoption par le Comité des transports intérieurs de la stratégie commune CEE/CESAP de développement des liaisons Europe-Asie et la formation de l'Équipe spéciale chargée d'exécuter les mesures correspondantes, le secrétariat, en étroite collaboration avec la CESAP, se prépare à mettre en œuvre les mesures de suivi nécessaires parallèlement à l'application du projet UNDA de liaisons Europe-Asie.

À l'invitation du Directeur de la section des transports, des communications, du tourisme et des infrastructures de la CESAP, le Conseiller régional s'est rendu à son siège, à Bangkok, les 9 et 10 décembre 2003, pour des consultations sur les activités mixtes relatives aux liaisons Europe-Asie. Les discussions ont porté sur les questions stratégiques des liaisons de transport Europe-Asie, sur le projet UNDA de liaisons Europe-Asie, notamment l'étude interne et les autres activités prévues dans le projet, l'élaboration des cartes GIS et la détermination des besoins de données ainsi que sur d'autres questions de transport relatives aux régions concernées.

### **III. ACTIVITÉS ENTREPRISES DANS LE CADRE DE PROGRAMMES INTERRÉGIONAUX, RÉGIONAUX ET SOUS-RÉGIONAUX**

#### **a) Coopération interrégionale**

Dans le cadre du projet inscrit au Compte des Nations Unies pour le développement concernant le renforcement des capacités de création de liaisons interrégionales approuvé par l'Assemblée générale des Nations Unies, la CEE, en collaboration avec la CESAP et la CESAO, procède à la mise en œuvre d'un autre élément de projet axé sur le développement des liaisons interrégionales à destination de la région de la CESAO.

Les pays membres de la CEE et de la CESAP participant à ce projet sont les suivants: Turquie (CEE) et Iran et Pakistan (CESAP). Quant aux pays bénéficiaires membres de la CESAO, ce sont les suivants: Iraq, Syrie, Jordanie, Arabie saoudite, Koweït, Émirats arabes unis, Palestine (TPO) et Égypte. Le projet devrait s'achever en 2006. Son objectif est d'aider les États

membres des Commissions régionales des Nations Unies à renforcer leur capacité de création de liaisons terrestres et terrestres/maritimes et à renforcer la coopération interrégionale pour faciliter les échanges de tourisme interrégionaux. Parmi les activités envisagées figurent l'élaboration d'études, l'établissement de rapports de pays, l'organisation d'ateliers, la fourniture de services consultatifs, la création d'un site Web, etc.

La première réunion du Groupe d'experts sur l'établissement de liaisons interrégionales en direction des pays de la CESAO se tiendra en novembre 2004, au siège de la CESAO, à Beyrouth (Liban). Les coordonnateurs nationaux des pays participants seront invités à y assister. D'autres responsables des transports appartenant tant au secteur public qu'au secteur privé y seront aussi conviés, ainsi que des représentants d'institutions et d'organismes financiers internationaux. L'objectif final de cette réunion est d'amener les responsables concernés à se rencontrer pour faire le point sur les liaisons de transport régional existantes et parvenir à s'entendre. À cette occasion seront présentés les rapports nationaux et régionaux préparés pour ce projet dans chacune des trois régions. Le Directeur de la Division des transports de la CEE et le Conseiller régional ont un rôle actif à jouer dans l'application du projet en question et dans l'organisation de cette réunion.

La Division des transports de la CEE participe aussi à l'application d'un projet analogue actuellement en cours sous la conduite de la CEA. Un atelier réunissant plusieurs pays d'Afrique et des usagers des transports de la région se tiendra l'année prochaine pour examiner l'évolution de la situation dans la région, les questions qui se posent et les rapports établis. Ce projet prévoit entre autres la tenue d'ateliers nationaux et régionaux, la fourniture de services consultatifs et l'organisation d'un voyage d'étude pour les gestionnaires de port.

La troisième réunion régulière des directeurs de la Division des transports des cinq Commissions régionales de l'ONU se tiendra à Genève, en septembre 2004. Elle a pour but de faire le point des progrès réalisés dans l'application du projet UNDA de renforcement des capacités et de coordonner les activités à venir.

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

Le Groupe de travail du transport combiné, qui relève du Comité régional des transports routiers de la SECI, a tenu sa première réunion les 30 juin et 1<sup>er</sup> juillet 2003, à Budapest. Les experts ont examiné les moyens qui permettraient d'encourager l'instauration de services de transport combiné efficaces dans la région de la SECI, afin de créer des capacités supplémentaires et complémentaires de transport routier international sur certains tronçons de grands couloirs de transport internationaux – conformément aux dispositions pertinentes du mémorandum d'accord SECI sur la facilitation du transport routier international de marchandises dans la région de la SECI (Athènes, 1999). À cette fin, le Groupe d'experts a adopté une déclaration sur le développement du transport combiné dans la région de la SECI ([http://www.unece.org/trans/old\\_new\\_tir/seci/intro.htm](http://www.unece.org/trans/old_new_tir/seci/intro.htm)).

Dans le cadre des activités de la SECI en matière de transport ferroviaire, son Groupe de travail spécial sur la réduction du temps d'attente des trains-navettes aux frontières a poursuivi, lors de sa treizième session, l'amélioration des accords bilatéraux de transport ferroviaire conclus entre les pays membres de la SECI, notamment en modifiant de nombreuses pratiques d'exploitation, surtout dans les stations frontière, afin de réduire le temps total de voyage

des trains de voyageurs et de marchandises. De plus, il est parvenu à un accord sur i) un système de surveillance du trafic ferroviaire dans les stations frontières et ii) la définition d'un «train bloc». Lors de sa quatorzième session, les travaux se sont ouverts sur i) un projet de modèle d'accord intergouvernemental qui jetterait les bases d'un système de transport international ferroviaire entre les pays de la SECI et ii) des indicateurs de performance pour le franchissement des frontières. Le Groupe de travail spécial a aussi contribué activement à l'organisation d'une démonstration d'un train bloc entre Istanbul et Cologne, le 9 mai 2004.

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

Privés de tout accès à la mer, très éloignés de tout port maritime et isolés des marchés mondiaux, les pays membres du Programme spécial pour les économies de l'Asie centrale (SPECA) sont fortement tributaires 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 dans les deux cas).

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, pour concevoir et mettre en œuvre le 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 projet étaient à l'origine le Kazakhstan, le Kirghizistan, l'Ouzbékistan, le Tadjikistan, le Turkménistan, la CEE, la CESAP et le Bureau des Nations Unies au Kazakhstan. En 2002, l'Azerbaïdjan est lui aussi devenu membre du SPECA. Le pays chef de file dans ce domaine prioritaire est le Kazakhstan.

La Division des transports de la CEE ainsi que la CESAP figurent parmi les principaux soutiens des activités du projet, lui offrant soutien et appui technique pendant cinq ans. La Division des transports de la CEE a participé activement à tous les travaux du Groupe et contribué à l'élaboration de programmes de travail et de plans d'action, à l'organisation de réunions, conférences et ateliers et à la rédaction de propositions et de documents importants, offrant son expérience et son savoir-faire, partageant son expérience avec les pays d'Europe et d'Asie centrale et 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.

La neuvième session du projet SPECA s'est tenue à Almaty (Kazakhstan) les 12 et 13 mars 2004, à l'invitation du Gouvernement du Kazakhstan, qui en a assuré l'organisation et fourni toutes les installations nécessaires. Ont assisté à la session des délégations de l'Azerbaïdjan, du Kazakhstan, du Kirghizistan et du Tadjikistan, et des délégations de l'Afghanistan, de la Chine, de l'Ouzbékistan et de la Turquie y ont participé en qualité d'observateurs. Des représentants du PNUD Kazakhstan, de la Communauté européenne, de l'ECO, de l'EURASEC, de la BID, de l'IGC et du TRACECA mais aussi du Conseil intergouvernemental de l'administration routière du CIS et la réunion de coordination du CIS ainsi que le secteur privé y ont aussi participé. Le Directeur de la Division des transports de la CEE et le Conseiller régional des transports représentaient la CEE. Étant donné que la session s'est tenue parallèlement à la première réunion du Groupe d'experts, les frais



de participation des représentants de la CEE ont été pris en charge par le budget du projet de développement des liaisons Europe-Asie.

La session a passé en revue le programme de travail de la région de l'Asie centrale et du Caucase sur les questions de transit, en vue du Programme d'Almaty adopté par la Conférence ministérielle internationale sur la coopération en matière de transport de transit. Les participants ont défini les tâches concrètes qui seraient confiées au Groupe. La préparation d'un Mémoire d'accord sur le transport international routier de marchandises dans le cadre du SPECA en vue de sa signature au niveau ministériel s'est poursuivie. Il a été proposé que le Mémoire d'accord soit signé à l'occasion de la Conférence TRANSEURASIA – 2004, qui doit se tenir à Astana, au Kazakhstan.

La session est convenue d'axer ses activités futures sur les domaines prioritaires suivants: création ou renforcement de comités nationaux de facilitation du commerce des transports, signature ou application des grandes conventions et accords internationaux dans le domaine des transports, surveillance du transport international de marchandises aux points de passage des frontières, amélioration des communications routières avec la Chine au moyen d'accords ou conventions bilatéraux et multilatéraux et surveillance des problèmes de passage des frontières. La dixième session du Groupe se tiendra en septembre 2004 à Bichkek, au Kirghizistan.

À la suite d'un échange de correspondance officielle entre le Secrétaire général de l'ONU et les présidents des pays du SPECA, en février 2004, il a été décidé que les secrétaires exécutifs de la CEE et de la CESAP se rendraient ensemble dans des capitales des pays membres en mai-juin 2004. Ces visites de haut niveau permettront à ces deux commissions régionales de s'entretenir avec les autorités des pays respectifs sur les modalités d'un renforcement de la coopération régionale et d'une intégration dans l'économie mondiale, en répondant mieux aux besoins et aux préoccupations prioritaires des pays mais aussi en tenant compte des aspirations communes de la région. Ces visites devraient permettre de recueillir un certain nombre d'informations précieuses sur les priorités de ces pays en matière de transport, informations qui devraient servir de base à des actions futures de la part du secrétariat.

On peut obtenir davantage d'informations sur les débats, les rapports et les documents concernant les travaux du programme du SPECA en consultant le site Web de la CEE, sous «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 rencontres internationales axées sur le développement de l'infrastructure européenne des transports mais aussi des liaisons Europe-Asie, ainsi que sur l'adhésion aux instruments juridiques de l'ONU se rapportant au transport et leurs applications, notamment: première conférence du Comité préparatoire intergouvernemental de la Conférence internationale ministérielle des pays en développement sans littoral et de transit et de la Communauté des donateurs sur la coopération en matière de transport et de transit qui s'est tenue à New York (États-Unis d'Amérique) du 23 au 27 juin 2003, le Sommet annuel du Groupe de GOUAM qui s'est tenu à Yalta (Ukraine) les 3 et 4 juillet 2003, la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs sur la coopération en matière de transport de transit, qui s'est tenue à Almaty (Kazakhstan) les 28 et 29 août 2003, la troisième Conférence annuelle du Comité intergouvernemental du TRACECA

qui s'est tenue à Erevan (Arménie) les 9 et 10 octobre 2003, le sixième Sommet de l'IEC qui s'est tenu à Varsovie (Pologne) les 19 et 20 novembre 2003, le Séminaire sur le développement des infrastructures de transport pour une Europe élargie, conjointement organisé par le CEMT, la CEE, la CE et la BEL, qui s'est tenu à Paris (France) les 27 et 28 novembre 2003 et, enfin, TRANSEURASIA 2004 qui s'est tenu les 17 et 18 juin 2004 à Astana (Kazakhstan).

#### **IV. COOPÉRATION AVEC DES ORGANISATIONS SOUS-RÉGIONALES**

##### **Organisation de la coopération économique de la mer Noire (CEMN)**

L'Organisation de la coopération économique de la mer Noire (CEMN), créée en 1992 par 12 pays<sup>4</sup>, s'est fixé pour objectif 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*, signé par le Secrétaire exécutif de la CEE et le Secrétaire général de la CEMN à Istanbul (Turquie) en juillet 2001, le *Mémorandum d'accord sur la facilitation du transport des marchandises par route dans la région de la CEMN*, ainsi que d'autres documents relatifs à des manifestations organisées par la CEMN et en lui donnant des conseils sur la coordination des activités en matière de transport dans la région de la mer Noire menées par plusieurs organismes ou initiatives (CEMN, TRACECA, ZTPE-MN et couloirs de transport paneuropéens, CEE et SECI).

À la suite de la signature de l'Accord de coopération entre la CEMN et la CEE, le Conseil des ministres des affaires étrangères des États membres de la CEMN a chargé le secrétariat international permanent de cette organisation de rechercher les possibilités d'une meilleure application des connaissances techniques et de l'expérience de la CEE aux activités de transport de la CEMN, notamment pour l'application du Plan d'action des transports et du Mémorandum d'accord sur la facilitation du transport des marchandises par route, et de faire des propositions pertinentes au Groupe de travail de la CEMN sur les transports. À ce propos, S. E. M. Valeri Chaechelashvili, Secrétaire général du secrétariat international permanent, a adressé en octobre 2003 une lettre au Directeur de la Division des transports de la CEE lui demandant d'organiser la venue à Genève de M. Yevgen Koziy, Directeur exécutif de ce secrétariat.

Le Conseiller régional a organisé la visite de M. Koziy, qui s'est déroulée du 22 au 24 octobre 2003. Pendant son séjour, le représentant de la CEMN a rencontré des fonctionnaires de la Division des transports et s'est longuement entretenu avec eux des questions suivantes: possibilité d'une meilleure application des connaissances techniques de la CEE aux besoins de la CEMN en matière de transport, base de données de la CEE sur les transports qui pourrait être utile aux pays membres de la CEMN, application du Mémorandum d'accord sur la facilitation du transport international de marchandises par route dans la région de la SECI, assistance de la CEE pour l'établissement de cartes de transport de la région de la CEMN, etc.

Cette visite devrait déboucher sur un certain nombre de mesures, en attendant que les cartes demandées soient établies et envoyées à la CEMN en janvier 2004.

---

<sup>4</sup> Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bulgarie, Fédération de Russie, Géorgie, Grèce, République de Moldova, Roumanie, Turquie et Ukraine.

## **V. MOBILISATION DE FONDS POUR LES ACTIVITÉS OPÉRATIONNELLES CONCERNANT LES TRANSPORTS**

Par le passé, le financement des missions de consultation, des ateliers et des séminaires dans les pays concernés était assuré par le TFACT. Malheureusement, ce dernier n'est plus en mesure de mobiliser des fonds pour des activités opérationnelles depuis l'épuisement de son budget en 1996 et la Division des transports ne peut donc plus assurer ces services de financement. De plus, les appels lancés lors des sessions annuelles du CTI pour inciter les pays membres à verser des contributions volontaires sont restés sans écho.

Compte tenu de l'importance de la tâche, de la nécessité d'un soutien extrabudgétaire en faveur de ses activités et compte tenu de la situation actuelle, le CTI a, à sa soixante-cinquième session (18-20 février 2003), adopté une nouvelle façon de financer le TFACT, à savoir au moyen de projets spécifiques, encouragé les pays membres à verser des contributions volontaires au TFACT et demandé aux pays en transition membres de faire des propositions de projet qui seraient cofinancées par l'intermédiaire du TFACT.

Suite à la décision prise par le CTI à sa soixante-sixième session (février 2004) relative à la Déclaration d'Almaty et au Programme d'action d'Almaty pour les pays en développement sans littoral, le secrétariat a adressé, le 19 avril 2004, une lettre aux chefs des délégations au CTI les invitant à rechercher les moyens d'apporter leur soutien aux activités du secrétariat dans ce domaine, en apportant une aide financière au Fonds spécial d'assistance aux pays en transition (TFACT) de la CEE. D'après les derniers renseignements reçus, certains pays envisagent de verser des contributions au Fonds.

On envisage de cofinancer un certain nombre de projets par le biais du TFACT, portant notamment sur l'amélioration et l'uniformisation de la législation internationale du transport, l'adhésion aux conventions et aux accords internationaux administrés par la CEE et la surveillance de leur application, l'organisation à l'échelon sous-régional de séminaires, d'ateliers et de cours de formation portant sur divers sujets, la fourniture de services consultatifs, des visites sur place et des études.

Le secrétariat a entamé un dialogue avec le Programme EuropeAid/TRACECA en vue d'explorer les possibilités d'un renforcement de la coopération avec la SPECA/TRACECA, tout d'abord en vue d'assurer un soutien financier au projet pilote de facilitation de la participation des pays d'Asie centrale et du Caucase aux réunions du CTI et à certaines autres réunions. Le projet est proposé au Programme EuropeAid de la Communauté européenne en vue d'un cofinancement pendant une période pilote allant de septembre 2004 à juin 2005 et pourra être appliqué dès que les fonds seront disponibles. La dix-septième session du WP.5 fait partie des réunions inscrites au titre du projet.

La CEE est en train 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 pourraient être présentés de manière coordonnée aux éventuels pays donateurs, aux institutions financières internationales et autres organismes ou 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 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.

## **VI. PROBLÈMES RENCONTRÉS**

### **a) Problèmes concernant les projets TEM et TER**

En raison de leurs ressources financières limitées, ces deux projets éprouvent de grandes difficultés à offrir à leurs membres le surcroît d'assistance technique dont ils ont besoin. Cette situation a été encore aggravée par la dévaluation du dollar des États-Unis en 2003, notamment pour le projet TEM.

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

À sa quarante et unième session, le Comité directeur du projet TEM, compte tenu de la situation, a admis la nécessité d'un budget supplémentaire pour l'année 2004, qui se monte à 32 500 dollars des États-Unis, et décidé qu'une contribution exceptionnelle de 2 500 dollars versée par chaque gouvernement participant soit mise à la disposition de la CEE.

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 des pays en transition aux instruments juridiques de la CEE relatifs aux transports et suivre la façon dont ils les appliquent est l'une des principales tâches des Conseillers régionaux pour les transports. L'adhésion aux instruments juridiques exige des contacts directs et fréquents avec les pays en question afin de les conseiller sur les instruments à ratifier en priorité et donc des ressources pour financer les missions dans les pays en transition. Un manque de fonds pourrait se traduire par une diminution des missions ou des activités et compromettre l'adhésion des États en question. La CEE doit donc veiller à ce que le financement soit suffisant.

Pour ce qui est de l'application des instruments juridiques, il faut avant tout renforcer les capacités institutionnelles des pays en transition, par des activités de formation, comme des ateliers, des séminaires ou des missions consultatives. Le projet commun de renforcement des capacités pour l'aménagement de liaisons de transport interrégional terrestre et terrestre/maritime dont l'exécution devrait s'étaler de 2003 à 2006, notamment son principal volet, le plan commun CEE/CESAP sur les liaisons Europe-Asie, pourrait apporter quelques solutions en matière d'assistance au renforcement des capacités, notamment par l'organisation d'ateliers, la fourniture de services consultatifs et la rédaction de rapports de pays, tout au 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, l'approbation probable par EuropeAid/TRACECA de la proposition de projet de facilitation de la participation des pays d'Asie centrale et du Caucase aux travaux du CTI devrait déboucher sur des résultats concrets.

Enfin, la mobilisation de fonds sur la base de projets précis devrait contribuer à trouver le soutien financier nécessaire au cofinancement de manifestations et de projets précis dont on envisage la mise en œuvre dans des pays en transition membres de la CEE.

c) **Effectifs encore 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. Et pourtant, un certain nombre de gouvernements de pays en transition ne sont pas assez attentifs à la *durabilité des ressources humaines* dans les organismes publics, en compromettant 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 nuit à l'effort de renforcement des capacités. L'aptitude des gouvernements à appliquer efficacement certaines mesures peut s'en trouver gravement compromise, au détriment du développement économique, des échanges internationaux et de 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 peut aussi arriver que des 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.

---

## Annexe

### **Réunions, ateliers et séminaires TEM/TER qui se sont tenus pendant la période considérée**

- Première réunion du Groupe de coordination du Plan directeur TEM/TER, Budapest (Hongrie), 15 et 16 septembre 2003;
- Réunion entre le Bureau central du projet TEM et les DREO (Directeurs des routes d'Europe occidentale), Vienne (Autriche), 17 septembre 2003;
- Premier séminaire TER/SYCAFER sur les constructions d'infrastructures ferroviaires et visite d'un site, Strasbourg (France), 21 et 22 octobre 2003;
- Réunion TER/SBB/UIC des Directeurs généraux des chemins de fer des pays d'Europe centrale et orientale, Lucerne (Suisse), 28 et 29 octobre 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, Trieste (Italie), 11 novembre 2003;
- Conférence TER/IEC sur la facilitation des procédures de franchissement des frontières et mesures prises à cet égard par les pays d'Europe centrale et orientale (Sommet économique de l'IEC), Varsovie (Pologne), 19 et 20 novembre 2003;
- Quarantième session du Comité directeur du TEM, Trieste (Italie), 12-14 novembre 2003;
- Cours de formation sur la structure actuelle des bases de données TER et la cartographie GIS, Brno (République tchèque), 1<sup>er</sup>-4 décembre 2003;
- Deuxième réunion du Groupe de coordination du Plan directeur TEM/TER, Varsovie (Pologne), 15 décembre 2003;
- Première réunion des Groupes d'experts des Plans directeurs TEM et TER, respectivement Bratislava (Slovaquie) 9 février 2004, et Budapest (Hongrie) 10 et 11 février 2004;
- Dix-huitième session (extraordinaire) du Comité directeur du TER, Budapest (Hongrie), 11 et 12 février 2004;
- Séminaire sur les nouvelles stratégies de transport dans la région du Danube, organisé conjointement par la Fédération européenne des ports intérieurs, le Bureau TINA et le Bureau central du TER, Passau (Allemagne), 25 et 26 mars 2004;
- Atelier TEM/CEDR sur la gestion des données routières, Prague (République tchèque), mars 2004;

- Atelier sur la régionalisation des services ferroviaires de transport de voyageurs, organisé conjointement par la Direction générale «Élargissement» (TAIEX), l'Union internationale des chemins de fer, la Communauté des chemins de fer européens et le projet TER, Paris (France), 28-30 avril 2004;
- Réunion annuelle 2004 de la zone V du TEM/HEEP, Liptovsky Jan (Slovaquie), 17-19 mai 2004;
- Quarante et unième session du Comité directeur du TEM, Antalya (Turquie), 31 mai-2 juin 2004;
- Troisième réunion du Groupe de coordination du Plan directeur TEM/TER, Genève (Suisse), 9 juin 2004;
- Dix-neuvième session du Comité directeur du TER, Milan (Italie), 30 juin-2 juillet 2004.

-----