



## Conseil économique et social

Distr. générale  
15 décembre 2015  
Français  
Original : anglais

### Commission économique pour l'Europe

#### Comité des transports intérieurs

##### Soixante-dix-huitième session

Genève, 23-26 février 2016

Point 4 c) de l'ordre du jour provisoire

##### Questions stratégiques de nature horizontale :

**Débat d'orientation et assistance technique  
destinée aux pays en transition**

### **Débat d'orientation et assistance technique destinée aux pays en transition**

#### **Note du secrétariat**

##### *Résumé*

Les débats d'orientation et les activités d'assistance technique dans le domaine des transports sont axés sur le renforcement des capacités des États membres. Une attention particulière est accordée aux pays sans littoral et aux pays en transition, ainsi qu'à la mise en œuvre des instruments juridiques, normes et règles des Nations Unies relatifs aux transports. Le présent document contient des informations sur les modalités de financement des activités d'assistance technique, ainsi que sur l'état d'avancement de certains projets financés par des fonds extrabudgétaires.

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

- Examiner le présent document; et à
- Donner au secrétariat des orientations sur les moyens d'améliorer encore les activités d'assistance technique relatives aux transports, en particulier les perspectives en matière de collecte de fonds.



## I. Contexte

1. Les systèmes de transport sont devenus de plus en plus complexes et, afin d'améliorer leur durabilité, leur sécurité et leur efficacité, il faut appliquer une approche globale et envisager toutes leurs composantes. Cela étant, l'éventail des activités de la Division des transports durables de la CEE se décompose en : i) travaux de réglementation; ii) débats d'orientation; iii) travaux d'analyse; et iv) activités d'assistance technique et de renforcement des capacités.

2. Le présent document examine principalement les activités d'assistance technique associées à des débats d'orientation, étant donné qu'elles constituent un complément important des travaux de réglementation et d'analyse de la Division des transports durables. Elles sont principalement exécutées par le secrétariat et contribuent à renforcer les capacités institutionnelles et humaines des pays membres aux fins d'une application efficace des instruments juridiques des Nations Unies et des politiques de transport durable. Les travaux d'analyse du secrétariat aident souvent à identifier les domaines dans lesquels les activités d'assistance technique peuvent avoir le plus grand impact. Ainsi, le renforcement de l'intégration entre les débats d'orientation, les activités d'assistance technique et les travaux de réglementation et d'analyse constituent une priorité essentielle pour le secrétariat.

3. Les activités d'assistance technique s'attachent principalement à améliorer la capacité des États membres à adhérer aux instruments juridiques des Nations Unies et à les mettre en œuvre, ainsi que les normes et les règles relatifs aux transports intérieurs. Étant donné que le taux d'adhésion est élevé parmi les États membres de la CEE, l'attention s'est portée davantage vers le soutien à la mise en œuvre aux niveaux national et local. 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. Dans le même temps, les États non membres de la CEE sont devenus davantage demandeurs d'activités de concertation et d'assistance technique à l'appui de l'adhésion aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports relevant de la compétence du Comité.

4. Les activités d'assistance technique et de concertation profitent à nombre d'États membres, et le renforcement des capacités institutionnelles et humaines d'un pays aide le gouvernement à mettre en place ou à améliorer des cadres juridiques et des politiques en vue de promouvoir l'établissement d'un système de transport durable. Parfois, ces activités s'apparentent davantage à une concertation sur les politiques à mener et, parfois, elles mettent davantage l'accent sur l'assistance technique et le renforcement des capacités institutionnelles, ce qui permet aux experts des États membres et au secrétariat d'avoir des échanges de vues approfondis sur certains aspects des questions de fond et des problèmes de mise en œuvre des instruments juridiques relatifs aux transports.

5. En général, les activités de concertation et d'assistance technique sont menées à bien 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.

6. Les séminaires, ateliers, conférences ou missions sur le terrain exigent une planification minutieuse des ressources humaines et financières. Une des conditions essentielles de l'élaboration d'activités d'assistance technique efficaces est la prise en charge financière, qui doit aller de pair avec l'ampleur et les objectifs des projets. En outre, les activités d'assistance technique sont déterminées par la demande et des

consultations doivent être menées avec les pays bénéficiaires afin de définir ces activités et d'utiliser efficacement les ressources disponibles. C'est pourquoi le manque de continuité dans l'élaboration des politiques et l'insuffisance du nombre de partenaires ou spécialistes qui interviennent dans les États membres sont des difficultés qui appellent souvent un dialogue et une coopération plus soutenus.

## **II. Financement des activités de concertation et d'assistance technique**

7. Le financement et les sources de financement constituent une condition préalable importante pour la mise en œuvre des activités de concertation et d'assistance technique de la Division des transports durables de la CEE. Dans le présent document, les sources de financement les plus communes sont décrites avec quelques exemples des derniers faits nouveaux intervenus dans la mise en œuvre des activités.

8. En général, les activités de concertation et d'assistance technique de la Division des transports durables de la CEE sont financées sur le budget ordinaire de l'ONU (sections « Développement économique en Europe », « Programme ordinaire de coopération technique » et « Compte de l'ONU pour le développement ») et au moyen de fonds extrabudgétaires.

9. À ce jour, le Compte de l'ONU pour le développement a constitué la source la plus importante de fonds supplémentaires. Son objectif global est de financer des projets de développement des capacités dans les domaines prioritaires, définis par le programme de l'ONU en matière de développement, pour les pays en développement et les pays en transition. Ces 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. Créé en 1997, le Compte de l'ONU pour le développement a depuis programmé 302 projets pour un budget total de 181,3 millions de dollars des États-Unis. Le Compte de l'ONU pour le développement est financé par le budget ordinaire de l'ONU. La CEE a activement participé à la mise en œuvre des projets financés par le Compte de l'ONU pour le développement depuis 2000. Dans le domaine des transports, on recense en moyenne un projet financé par le Compte et mené par la CEE pour chaque période biennale, par exemple sur la connectivité, la sécurité routière ou encore la facilitation du franchissement des frontières.

10. Le projet ForFITS a été financé au titre de la septième tranche du Compte de l'ONU pour le développement et achevé en 2013. Sur la base de l'outil mis au point et des projets pilotes de pays et de villes, le suivi de ce projet du Compte s'effectuera par le biais de l'utilisation poursuivie de l'outil ForFITS et de la mise au point d'autres modules (engins mobiles non routiers et sécurité routière). On trouvera de plus amples informations sur ce projet dans le document ECE/TRANS/2016/7.

11. 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. Deux pays situés respectivement dans les régions de la CEE et de la

CESAP se sont portés volontaires pour ce projet : la Géorgie et le Kirghizistan. Des informations détaillées sur ce projet figurent à l'annexe I.

12. Le projet financé au titre de la neuvième tranche du Compte de l'ONU pour le développement intitulé « Renforcement des capacités nationales de certains pays en développement ou en transition en matière de gestion de la sécurité routière » a débuté en août 2015. Le projet aura pour objectif d'aider quatre pays à revenu faible ou intermédiaire (Albanie, Géorgie, République dominicaine et Viet Nam) à répondre à leurs besoins prioritaires dans ce domaine en effectuant des études de performance en matière de sécurité routière. Des ateliers de renforcement des capacités concernant les domaines prioritaires recensés par ces études suivront. Des informations détaillées sur ce projet figurent à l'annexe II.

13. Outre les fonds supplémentaires alloués en interne par le mécanisme du Compte de l'ONU pour le développement, des contributions extrabudgétaires externes peuvent provenir de diverses sources bilatérales et multilatérales : les États membres de la CEE, le secteur privé, des entités gouvernementales et non gouvernementales (Banque mondiale, Banque islamique de développement (BID), Banque asiatique de développement (BAsD), OSCE, PNUD, IRU, etc.) et la Commission européenne. L'expérience passée démontre qu'elles peuvent avoir un effet sensible.

14. Les gouvernements participants ont mis au point des mécanismes spécifiques pour financer les projets d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER) par des accords relatifs à des fonds d'affectation spéciale régulièrement approuvés par les comités directeurs desdits projets. En 2015, les activités prévues dans le cadre des projets ont été mises en œuvre sur la base des plans d'action adoptés. Des informations complémentaires sont fournies dans les documents informels du Comité des transports intérieurs (document informel n° 5).

15. La phase III du projet des liaisons de transport Europe-Asie a été exécutée grâce à des dons annuels versés par la Fédération de Russie. La phase III 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.

16. Le Kazakhstan accueille et soutient financièrement le Groupe de travail SPECA chargé du projet relatif aux transports et à la facilitation du franchissement des frontières (PWG-TBC), domaine dans lequel des activités d'assistance technique sont menées en permanence. La subvention annuelle du Kazakhstan facilite l'élaboration des activités du groupe de travail et permet la participation de représentants du programme SPECA aux activités de la CEE relatives aux transports. La Banque islamique de développement a également soutenu la participation de représentants. En 2015, par exemple, la réunion ordinaire du groupe de travail PWG-TBC a eu lieu en septembre, à Almaty, immédiatement après l'atelier du SPECA sur le renforcement des capacités dans le domaine de la sécurité routière. Les années précédentes, des ateliers de renforcement des capacités dans le domaine du transport des marchandises dangereuses et des statistiques relatives aux transports ont été organisés.

17. Le financement par le Gouvernement biélorussien de l'évaluation du potentiel de son système de transport et de logistique constitue un exemple d'activité d'assistance technique financée par un État membre. Le rapport intitulé « Review of the Transport and Logistics system of the Republic of Belarus » (Examen du système de transport et de logistique de la République du Bélarus) a été publié en février 2014 et a servi de point de départ à une table ronde nationale de renforcement des capacités qui s'est tenue à Minsk.

18. En ce qui concerne l'atelier régional sur la gestion de la sécurité routière (Belgrade, 15 et 16 octobre 2014), le financement par le budget ordinaire a été complété par des ressources extrabudgétaires (Fonds mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale pour les participants et Programme ordinaire de coopération technique de l'ONU pour deux études de fond sur les systèmes de gestion de la sécurité routière, élaborées pour les pays d'Europe orientale et centrale et de la CEI). Comme suite à l'atelier, grâce à la contribution du Gouvernement italien, un document est en cours d'établissement sur la gestion de la sécurité routière.

19. Deux activités visant spécifiquement à élargir le champ d'application de ForFITS ont été lancées en 2014. La première, qui bénéficiait de l'appui financier du Gouvernement canadien, visait à combler une lacune de l'outil ForFITS. Les émissions provenant des tracteurs agricoles et des engins mobiles de construction n'entraient pas dans le champ d'application du premier modèle. Avec le soutien d'Environnement Canada, une étude a été lancée par la CEE pour juger de la possibilité d'ajouter un module à l'outil ForFITS de manière à prendre en considération les engins mobiles non routiers (NRMM). Des précisions figurent dans le document ECE/TRANS/2016/7.

20. L'Union internationale des transports routiers est convenue de coparrainer la mise au point de SafeFITS, qui devrait devenir un outil de pointe pour les décideurs dans le domaine de la sécurité routière les aidant à évaluer leur sécurité routière et à choisir les politiques et les mesures les plus appropriées pour atteindre les objectifs de sécurité routière définis.

21. En coopération avec le Programme régional de transport routier, ferroviaire et urbain du partenariat Euro-Méditerranée (EuroMED), financé par l'Union européenne, la Division des transports a participé à l'élaboration et à la prestation, en 2014, de plusieurs formations visant à renforcer les capacités relatives aux instruments juridiques pertinents dans plusieurs pays méditerranéens.

22. Le renforcement des capacités, l'assistance technique et l'échange de meilleures pratiques sont d'une importance capitale pour le renforcement des capacités humaines et institutionnelles des pays en transition. Par conséquent, la Division des transports durables fait tout son possible pour fournir les compétences d'experts et les capacités financières adéquates afin de soutenir ces activités d'assistance technique. Dans toutes les activités d'assistance technique, une des principales difficultés pour le secrétariat est d'améliorer la stabilité et la prévisibilité du financement, ainsi que d'assurer la réception des fonds en temps voulu.

23. Les questions relatives à l'adhésion aux instruments juridiques de l'ONU et à leur application efficace et, d'autre part, les sujets relatifs à la planification des transports, aux nouvelles technologies, aux effets externes découlant des transports, à la sûreté et à la sécurité sont parmi les domaines dans lesquels les États membres peuvent choisir de recevoir une assistance technique. Chacun d'entre eux exige des contacts étroits et fréquents et un travail consultatif avec les pays bénéficiaires.

24. Parallèlement à une planification et une préparation méthodiques des activités d'assistance technique, un financement adéquat et le suivi des résultats constituent la condition nécessaire à un renforcement des capacités efficace. Il importe de mentionner que tous les projets financés par le Compte de l'ONU pour le développement sont soumis à des examens collégiaux obligatoires lors de leur achèvement afin de vérifier les résultats et l'impact du projet.

25. Un grand nombre d'activités de concertation et d'assistance technique, qui pourraient s'accompagner de travaux d'analyse ciblés, nécessitent un financement supplémentaire. Les ressources du budget ordinaire ne permettent que de mobiliser des

ressources existantes et l'importance des ressources extrabudgétaires pour le financement a augmenté ces dernières années.

26. Un soutien financier (allocation de fonds à usage spécifique, par exemple) et en nature (mise à disposition d'experts, par exemple) de la part des pays développés pourrait accroître de manière importante la capacité de la Division des transports durables d'entreprendre de nouvelles activités d'assistance technique.

### **III. Soutien apporté à la concertation par l'Envoyé spécial du Secrétaire général des Nations Unies pour la sécurité routière**

27. L'Envoyé spécial du Secrétaire général des Nations Unies pour la sécurité routière s'est engagé à contribuer à obtenir un engagement politique durable pour faire de la sécurité routière une priorité, à faire connaître et promouvoir les instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière, à diffuser les bonnes pratiques établies dans ce domaine et à recueillir des fonds suffisants aux fins d'actions de sensibilisation dans le cadre de partenariats stratégiques entre les secteurs public, privé et non gouvernemental. À ce jour, l'Envoyé spécial a démontré, dans ses activités, une capacité à engager une concertation sur la sécurité routière avec les décideurs du monde entier au plus haut niveau.

28. La CEE a été priée d'assurer le secrétariat de l'Envoyé spécial, qui est financé par des fonds extrabudgétaires. À ce titre, le secrétariat de la CEE a été chargé d'établir les notes d'information et les points à aborder pour les rencontres de haut niveau de l'Envoyé spécial, ainsi que de rédiger les principaux messages de sécurité routière pour les conférences auxquelles il assiste.

29. Le projet extrabudgétaire de la phase I du Projet de sécurité routière (CEE 247) a pour but le financement des services de secrétariat à l'appui des activités de sensibilisation, de concertation et de plaidoyer de l'Envoyé spécial, notamment en vue de l'adhésion aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière et de leur mise en œuvre. Plus précisément, le projet se décompose comme suit : mise en place du secrétariat; étude des possibilités d'établissement d'un fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, y compris procédures d'audition; soutien à la sensibilisation des principaux chefs de file et décideurs en matière de sécurité routière dans les gouvernements nationaux afin qu'ils donnent une priorité élevée à la sécurité routière et à la promotion des instruments juridiques et meilleures pratiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière.

30. Dans ses concertations avec les pouvoirs publics, la société civile et le secteur privé, l'Envoyé spécial a fait campagne pour la sécurité routière et le recensement des réalisations et des problèmes aux niveaux mondial, régional et national, en tant que de besoin. En outre, il a mis en relief les difficultés et les besoins potentiels en matière d'assistance technique ou autre aux fins de l'amélioration de la sécurité routière, notamment dans les pays à revenu faible ou intermédiaire.

## Annexe I

### **Vue d'ensemble du projet « Renforcement de la capacité des pays en développement et des pays en transition à faciliter le franchissement légal des frontières, la coopération régionale et l'intégration »**

#### **I. Contexte**

1. Le franchissement des frontières a toujours constitué un problème pour le transport et le commerce international. Malgré des améliorations récentes, le transport international doit encore faire face à des obstacles, des coûts et des difficultés aux frontières. Les problèmes liés au franchissement des frontières affectent plus particulièrement les pays en développement sans littoral, car ils limitent leur accès au marché mondial et entraînent de lourdes pertes pour les économies nationales. La compétitivité de ces pays est préjudiciée par des procédures douanières fastidieuses. Au bout du compte, les limites imposées à la facilitation du commerce et des transports sont néfastes à la croissance économique, à la coopération régionale et à l'intégration.

2. Les autorités de contrôle des frontières sont confrontées à des problèmes de sécurité liés à la contrebande, au terrorisme, au commerce illégal et à l'immigration. Compte tenu de l'ampleur actuelle des opérations de transport transfrontalier, les autorités douanières ne sont plus en mesure de contrôler tous les véhicules ou conteneurs. Elles doivent au contraire mettre en œuvre la gestion des risques et déceler les envois à haut risque en se fondant sur les données disponibles. Cependant, les données sur lesquelles se base l'analyse des risques dans un pays donné peuvent avoir été falsifiées ou conçues pour induire en erreur les fonctionnaires des douanes. Les données les plus fiables sont souvent disponibles auprès des bureaux de douane de départ à l'origine d'une opération de transit suivant une procédure d'exportation. Dans la mesure du possible ces données doivent être enregistrées puis mises à la disposition des autorités douanières des pays de transit et de destination par l'intermédiaire d'un système commun d'échange de données informatisées, avant l'arrivée des marchandises. L'Organisation mondiale des douanes a montré que l'existence de tels renseignements préalables concernant le chargement transmis par voie électronique ainsi que la mise sur pied d'un réseau d'échange d'informations entre administrations douanières constituaient les pierres angulaires de la sûreté des chaînes mondiales d'approvisionnement.

3. À l'heure actuelle, seules quelques conventions internationales fournissent une base légale à l'échange de renseignements sur le transport international de marchandises. Parmi elles, la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) de la Commission économique pour l'Europe (CEE) a la plus grande portée géographique (68 pays). L'échange de données électroniques est abordé dans le cadre du projet eTIR, lancé en 2002, qui touche à sa fin. Ce projet a pour but d'informatiser complètement le régime TIR, où les documents douaniers imprimés seront remplacés à terme par l'échange d'une série de messages électroniques. Les spécifications des systèmes électroniques indispensables ont déjà été précisées, notamment la mise sur pied d'une plate-forme centralisée d'échange d'informations entre administrations douanières.

4. En décembre 2011, l'Assemblée générale a approuvé le financement par le Compte de l'ONU pour le développement du projet 1213AA intitulé « Renforcer la capacité des pays en développement et des pays en transition à faciliter le franchissement légal des frontières, la coopération régionale et l'intégration ». En décembre 2012, le groupe chargé de l'examen s'est réuni sous les auspices du

Département des affaires économiques et sociales et a approuvé la version définitive du document relatif au projet.

5. Sur la base des travaux déjà réalisés dans le cadre du projet eTIR, ce projet du Compte de l'ONU pour le développement vise à créer et à renforcer la capacité des pays en développement et des pays en transition à utiliser une telle plate-forme polyvalente, ce qui permettra d'échanger en toute sécurité des renseignements sur les marchandises en transit, en particulier les marchandises voyageant sous le couvert de carnets TIR. Cette plate-forme sera conçue pour faciliter à long terme l'échange sur le plan mondial d'informations de douane à douane ainsi qu'entre les entreprises du secteur privé et les douanes. La pérennité d'une telle plate-forme sera garantie par la perception d'un droit d'usage modique. L'échange électronique sécurisé de renseignements entre administrations douanières permettra d'améliorer la sécurité et de réduire le temps d'attente aux frontières.

## II. Résultats escomptés et activités prévues

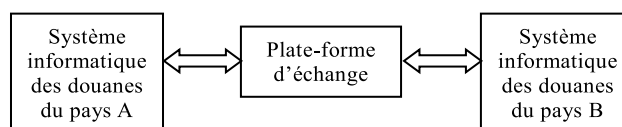
6. Les activités de projet suivantes devraient aboutir à deux grands résultats, à savoir une utilisation accrue des normes internationales, en particulier en ce qui concerne la soumission d'informations sous forme électronique entre les entreprises du secteur privé et les douanes, ainsi qu'une intensification de la collaboration entre les autorités douanières de différents pays et de l'échange d'informations pertinentes sous forme électronique de douane à douane :

A1.1 Tenir la première réunion d'un groupe d'experts interrégional (deux jours) pour évaluer les besoins juridiques et techniques des pays en développement et des pays en transition candidats afin de développer les échanges d'informations sous forme électronique avec d'autres pays (analyse des « lacunes »). Les liens avec les principaux systèmes de transit nationaux et régionaux existants feront également l'objet d'évaluations et d'études. Sur la base d'études préparées par des consultants indépendants, le groupe d'experts déterminera les critères de sélection et désignera au moins cinq pays pilotes.

A1.2 Élaborer et mettre en œuvre une plate-forme polyvalente et sûre d'échange de données informatisées entre administrations douanières (voir fig. 1), en tenant compte des problèmes spécifiques des pays en développement et des pays en transition.

Figure 1

### Échange de données entre administrations douanières grâce à une plate-forme centralisée indépendante



A1.3 Apporter une assistance technique aux experts nationaux dans au moins cinq pays pilotes pour établir des liens entre les systèmes douaniers informatisés nationaux ou régionaux (par exemple ASYCUDA<sup>1</sup>) et la plate-forme d'échange entre administrations douanières ou apporter une assistance technique à l'élaboration d'un plan d'action contenant les mesures nécessaires à la création d'une nouvelle plate-forme durable d'échange d'informations de douane à douane.

<sup>1</sup> Automated SYstem for CUstoms DAta (Système automatisé de gestion des données douanières).



A1.4 Organiser cinq ateliers techniques (deux jours) de renforcement des capacités des pays en développement et des pays en transition économique afin de tirer le meilleur parti des avantages offerts par la plate-forme d'échange entre administrations douanières, d'accroître leurs échanges de renseignements informatisés avec les pays voisins ainsi que d'adopter des normes internationales en matière de messages électroniques (le projet assurera le financement de la présence de 20 participants à chacun des ateliers).

A2.1 Organiser une deuxième réunion du groupe d'experts interrégional (une journée) à la fin du projet pour présenter et évaluer les résultats obtenus dans les cinq pays pilotes.

A2.2 Organiser un séminaire (une journée, juste avant ou après la deuxième réunion du groupe d'experts interrégional) pour promouvoir l'échange informatisé d'informations douanières et l'adoption de messages électroniques normalisés, en mettant l'accent sur les besoins particuliers des pays en développement et des pays à économie en transition sur la base des résultats obtenus dans les cinq pays pilotes (dans le cadre de ce projet, des fonds seront dégagés pour la prise en charge de 45 participants venus de pays en développement et de pays en transition, en particulier de pays autres que les pays pilotes).

### III. Statut du projet

7. À la première réunion du groupe d'experts interrégional (Genève, 8 décembre 2014), les experts de chaque commission régionale, sur la base des résultats des analyses des lacunes, ont choisi les pays pilotes et déterminé s'il était possible de réaliser, dans le cadre du projet, un réel échange électronique d'informations relatives au transit entre administrations douanières ou s'il serait préférable d'élaborer un plan d'action contenant les mesures nécessaires à la mise en place d'un tel système. Le tableau 1 résume l'état d'avancement du projet dans chaque commission régionale.

Tableau 1  
**Situation dans chaque commission régionale**

**La CEE** exécute ce projet dans le monde entier, en coopération avec les autres commissions régionales. Le site Internet du projet<sup>2</sup> est régulièrement actualisé pour permettre une diffusion efficace et rapide des documents relatifs au projet et de ses produits.

Un consultant a achevé l'analyse des lacunes de la Géorgie.

La Géorgie a été choisie comme pays pilote. La Turquie est convenue d'exécuter un projet eTIR pilote avec la Géorgie. Deux réunions techniques ont été organisées pour ce projet pilote à Tbilissi (5 mars 2015 et 3 et 4 novembre 2015).

Un atelier d'échange de données de douane à douane a été organisé avec succès les 22 et 23 juin 2015 à Tbilissi (Géorgie).

Une entreprise a été sollicitée pour élaborer et mettre en place la plate-forme d'échange d'informations de douane à douane.

<sup>2</sup> [www.unecce.org/trans/themes/unda\\_customs-to-customs.html](http://www.unecce.org/trans/themes/unda_customs-to-customs.html).

<p>Un consultant a été recruté pour fournir une assistance technique à l'administration fiscale géorgienne afin de connecter son système informatique à ladite plate-forme.</p>
<p><b>Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP)</b></p> <p>Un consultant a achevé d'analyser les lacunes du Kirghizistan.</p> <p>Le Kirghizistan a été choisi comme pays pilote.</p> <p>Un atelier d'échange des données de douane à douane a été organisé avec succès les 7 et 8 septembre 2015 à Issyk-Koul (Kirghizistan).</p>
<p><b>Commission économique pour l'Afrique (CEA)</b></p> <p>Un consultant a achevé l'analyse des lacunes du Maroc et de la Tunisie.</p> <p>Le Maroc a été choisi comme pays pilote.</p> <p>Le volet « assistance technique » du projet visait initialement à permettre un échange de données TIR entre le Maroc et un pays choisi (sous réserve de l'accord du Maroc) ou, au moins, à établir une feuille de route en vue de cet objectif. En raison d'un changement de coordonnateurs du projet et de la nomination d'un nouveau directeur à la tête du département de l'informatique, l'administration des douanes marocaines a tardé à confirmer son accord. En outre, le pays est en train de modifier sa plate-forme et la nouvelle administration informatique n'a pas montré le même intérêt pour les orientations initiales du projet. Le projet a depuis été réorienté pour permettre à l'Union du Maghreb arabe (UMA), en tant que principale communauté économique régionale en Afrique du Nord, de prendre des mesures pour accélérer le lancement de l'échange de données électroniques de douane à douane entre les administrations douanières des pays de l'UMA.</p> <p>Par conséquent, un consultant recruté spécialement achèvera de mener l'analyse des lacunes en Mauritanie et en Algérie, réalisera une analyse documentaire en Libye et fera le bilan de cette étude régionale afin d'établir un plan régional d'action en vue de permettre l'échange de données électroniques entre douanes dans la région.</p> <p>Un atelier sur l'échange de données de douane à douane, organisé en collaboration avec la CESAO, aura lieu du 2 au 4 décembre 2015 à Casablanca (Maroc).</p> <p>Les discussions avec la CESAO au cours de cet atelier contribueront à recentrer l'assistance technique à fournir dans les régions de la CESAO et de la CEA en créant des synergies entre les travaux de deux consultants, étant donné que nombre de pays sont à la fois signataires de la Déclaration d'Agadir (auxquels la CESAO s'intéressera en priorité) et États membres de l'UMA (sur lesquels la CEA concentre ses efforts).</p>
<p><b>Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO)</b></p> <p>Un consultant a achevé de mener l'analyse des lacunes de la Jordanie, du Liban, du Maroc et de la Tunisie.</p> <p>La Tunisie a été choisie comme pays pilote.</p>

Un atelier sur l'échange des données de douane à douane, organisé en collaboration avec la CEA, aura lieu du 2 au 4 décembre 2015 à Casablanca (Maroc).

**Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC)**

Le Costa Rica a été choisi comme pays pilote.

En 2014, un consultant a achevé l'analyse des lacunes du Costa Rica.

Les 16 et 17 juin 2015, un atelier sur la veille économique appliquée aux risques et à l'évaluation en douane et sur le modèle de données de l'OMD a été organisé à San José (Costa Rica) à l'intention des fonctionnaires des douanes des six pays d'Amérique centrale.

Au cours du second semestre de 2015, les douanes costaricaines ont bénéficié d'une assistance technique supplémentaire concernant l'analyse des risques et l'utilisation de factures électroniques.

8. Au regard des retards occasionnés par des circonstances imprévues (par exemple, les changements politiques dans les pays pilotes et les retards administratifs survenus dans les commissions régionales en raison de la mise en œuvre du nouveau système de planification des ressources d'entreprise « Umoja »), le Département des affaires économiques et sociales a prolongé la période opérationnelle de ce projet de six mois, jusqu'au 30 juin 2016.

9. La deuxième réunion du groupe d'experts interrégional et le séminaire visant à promouvoir l'échange informatisé d'informations douanières et l'adoption de messages électroniques normalisés auront lieu à Genève (20 et 21 juin 2016). L'évaluation externe du projet sera effectuée de juillet à septembre 2016.

## Annexe II

### **Projet du Compte de l'ONU pour le développement consacré au renforcement des capacités de certains pays en développement ou en transition en matière de gestion de la sécurité routière**

#### **I. Contexte**

1. La sécurité routière est importante pour le développement durable, mais son importance est encore sous-estimée et les fonds qui y sont alloués sont largement insuffisants. Chaque année, environ 1,2 million de personnes meurent dans le monde et entre 20 et 50 millions d'autres personnes subissent des traumatismes non mortels suite à des accidents de la circulation. À l'heure actuelle, environ 90 % de tous les accidents de la route se produisent dans des pays à revenu faible ou intermédiaire, bien que ceux-ci ne possèdent que la moitié du parc automobile mondial. Il est estimé que les accidents de la route coûtent entre 1 % et 5 % du produit intérieur brut des pays en développement, ce qui compromet les efforts faits pour réduire la pauvreté et accélérer le développement durable. Plus de la moitié des décès dans le monde touchent les piétons et les conducteurs de véhicules à deux roues motorisés. Les taux sont les plus élevés dans les régions les plus pauvres du monde. Ces pertes sont tragiques et inutiles et ces chiffres alarmants soulignent la nécessité urgente d'adopter des mesures afin d'améliorer la sécurité routière dans le monde.

2. Malheureusement, la situation générale de la sécurité routière dans le monde ne s'est guère améliorée depuis le lancement de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière (2011-2020). Par conséquent, il reste encore beaucoup à faire pour atteindre l'objectif de la Décennie, notamment dans les pays à revenu faible ou intermédiaire qui possèdent les taux les plus élevés de décès et de traumatismes imputables aux accidents de la circulation.

#### **II. Objectifs du projet consacré au renforcement des capacités de certains pays en développement ou en transition en matière de gestion de la sécurité routière**

3. Le projet vise à aider quatre pays en développement ou en transition à renforcer leurs capacités de gestion de la sécurité routière et à prendre des mesures efficaces pour améliorer les performances nationales en matière de sécurité routière.

4. Le projet s'appuie sur les résultats du projet de la cinquième tranche du Compte de l'ONU pour le développement intitulé « Améliorer la sécurité routière mondiale : fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction du nombre de victimes des accidents de la circulation routière », qui a aidé avec succès les gouvernements de pays à revenu faible ou intermédiaire du monde entier à mettre au point des objectifs régionaux et nationaux de sécurité routière et à échanger des données d'expérience sur les bonnes pratiques pour atteindre ces objectifs d'ici à 2015.

5. Les activités du projet seront mises en œuvre dans quatre pays à revenu faible ou intermédiaire : Albanie, Géorgie, République dominicaine et Viet Nam. Ces pays ont des taux de mortalité et d'accroissement de la motorisation très élevés et ont besoin d'une assistance internationale pour améliorer la situation de la sécurité routière et élaborer les systèmes de gestion correspondants.

6. Le projet vise à aider les pays à améliorer leurs capacités nationales de gestion de la sécurité routière. Il aidera les gouvernements à identifier les aspects les plus critiques de la sécurité routière et les besoins prioritaires grâce à des études de performance en matière de sécurité routière. Sur la base des besoins prioritaires identifiés dans ces études, des séminaires et ateliers de renforcement des capacités offrant des exemples de bonnes pratiques en matière de sécurité routière seront organisés. En outre, le projet vise à aider les pays à sensibiliser le public aux questions de sécurité routière et à alerter les secteurs public et non gouvernemental sur la nécessité de fixer des objectifs ambitieux en matière de sécurité routière et d'adopter des mesures spécifiques pour les atteindre.

7. Le projet est mis en œuvre par trois commissions régionales de l'ONU : CEE, CEPALC et CESAP. La Division des transports durables de la CEE mène et coordonne le projet interrégional proposé, qui s'achèvera en décembre 2017.

### **III. Situation actuelle**

8. Le projet est sur le point de débiter par les missions préparatoires ou de reconnaissance d'une équipe d'examen initial dans les quatre pays cibles. Ces missions comprendront une journée de concertation avec les autorités nationales et d'autres interlocuteurs dans le domaine de la sécurité routière en vue de convenir des objectifs, des grandes lignes et du calendrier de l'étude de performance en matière de sécurité routière. Pour la région de la CEE, des missions préparatoires sont déjà organisées. La mission en Albanie a eu lieu les 19 et 20 novembre 2015 et la mission en Géorgie le 30 novembre et le 1<sup>er</sup> décembre 2015. Ces missions préparatoires de deux jours ont abouti à la conclusion d'un accord entre la Commission régionale concernée et les gouvernements concernés dans le cadre duquel des domaines spécifiques à examiner ont été débattus, définis et approuvés. Lorsqu'elle sera achevée, cette phase formera la base de futurs travaux préparatoires consistant à engager le dialogue avec d'autres fonctionnaires du secrétariat de l'ONU et des acteurs des pays concernés ayant des compétences en matière de règles de la circulation, de signalisation routière, de marchandises dangereuses et de réglementation automobile, ainsi qu'avec des consultants privés.

### **IV. Prochaines étapes**

9. À la suite des missions préparatoires, une équipe d'examen de fond sera établie, composée de personnel compétent du Secrétariat de l'ONU provenant de la CEE, de la CEPALC et de la CESAP et de trois consultants nationaux ayant des compétences spécialisées dans les différents domaines prioritaires en matière de sécurité routière recensés lors des missions préparatoires. Les équipes entreprendront des missions d'enquête approfondie dans les quatre pays cibles afin de s'entretenir avec les autorités nationales et autres parties prenantes dans le domaine de la sécurité routière.

10. La prochaine étape dans l'évaluation de la situation du pays en ce qui concerne la sécurité routière et le système de gestion de cette sécurité consistera en l'élaboration des études de performance en matière de sécurité routière. Des évaluations seront préparées par des experts nationaux et examinées par le personnel compétent de la CEE, de la CEPALC et de la CESAP. Les évaluations porteront sur des questions telles que le manque de moyens, notamment humains et financiers, les capacités statistiques nécessaires et les autres problèmes économiques ou sociaux pressants qui ont empêché les pays d'établir ou de moderniser leurs systèmes de gestion de la sécurité routière. L'identification de lacunes dans les cadres juridiques et réglementaires nationaux, le respect des instruments internationaux relatifs à la

sécurité routière (conventions et accords des Nations Unies relatifs à la sécurité routière) et la coordination des protagonistes de la sécurité routière seront également abordés.

11. Les études identifieront les aspects les plus essentiels et les besoins prioritaires du système de gestion de la sécurité routière. Dans les domaines prioritaires (par exemple, établissement de systèmes institutionnels de gestion de la sécurité routière et de cadres législatifs efficaces, collecte et évaluation de statistiques précises en matière de sécurité routière, définition et surveillance de cibles en matière de sécurité routière, amélioration de la sécurité des véhicules et de l'infrastructure routière, application efficace des règles) la concertation se poursuivra avec les protagonistes nationaux de la sécurité routière. Deux ateliers nationaux de renforcement des capacités seront organisés pour renforcer les capacités nationales de gestion de la sécurité routière. Des ateliers de suivi d'une durée de deux jours fourniraient un complément de formation dans les domaines prioritaires pertinents identifiés par les études de performance en matière de sécurité routière, notamment l'adhésion aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière et leur application. Il est prévu que les responsables gouvernementaux nationaux et les parties prenantes concernées des organisations non gouvernementales et du secteur privé participent à chaque atelier de suivi.

12. Grâce à la publication de documents relatifs au projet (étude de performance en matière de sécurité routière) en anglais et dans la langue nationale pertinente et à l'élaboration d'une page Web spéciale, le projet permettra de diffuser les bonnes pratiques et de sensibiliser les pays bénéficiaires à la nécessité essentielle de traiter les problèmes de sécurité routière. Le projet soulignera l'importance d'adhérer aux principaux instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière et de les appliquer, en tant que moyen efficace de renforcer la gestion de la sécurité routière au niveau national.

## Annexe III

### Projet « SafeFITS »

#### I. Contexte

1. Chaque année, environ 1,24 million de personnes meurent et entre 20 et 50 millions souffrent de traumatismes non mortels suite aux accidents de la circulation routière (OMS, 2013). Ce bilan a un impact incalculable sur les familles touchées, dont les vies sont souvent bouleversées irrémédiablement, ainsi que sur les communautés dans lesquelles ces personnes vivaient et travaillaient.

2. En mars 2010, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté la résolution 64/255, qui proclamait la Décennie d'action pour la sécurité routière, 2011-2020, dont l'objectif mondial était de stabiliser, puis de réduire le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la route dans le monde en multipliant les activités menées aux niveaux national, régional et mondial. En avril 2014, dans sa résolution 68/269, l'Assemblée générale a félicité les États Membres qui avaient élaboré des plans nationaux de sécurité routière conformes au Plan mondial de la Décennie d'action et a encouragé les États Membres qui ne l'avaient pas encore fait à adopter de tels plans. Dans cette optique, le Comité des transports intérieurs a adopté un plan de mise en œuvre qui prend en compte son approche à 360° de la sécurité routière et surveille son état d'avancement régulièrement (pour plus d'informations, voir le document informel n° 8).

3. Dans la même période, deux grands projets financés par le Compte de l'ONU pour le développement ont été achevés sous la direction de la CEE, de même que plusieurs activités de renforcement des capacités :

- Le projet intitulé « Améliorer la sécurité routière mondiale : fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction du nombre de victimes des accidents de la circulation routière », financé par le Compte de l'ONU pour le développement et mené par la Division des transports durables de la CEE, a été achevé en 2010 et a débouché sur un ensemble de mesures ciblées qui ont des résultats avérés en matière d'amélioration de la sécurité routière.

Le projet *Pour les futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS)*, achevé en 2013, visait à faciliter la prise de décisions éclairées en matière de politiques des transports liées à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Le projet a débouché sur la mise au point de l'outil ForFITS, qui estime la quantité prévue de CO<sub>2</sub> générée par les modes de transport intérieur en fonction des politiques des transports appliquées (activité des transports, utilisation de l'énergie, répartition modale, parc automobile, etc.).

- Atelier sur la gestion de la sécurité routière à Belgrade (octobre 2014), ateliers de sensibilisation organisés conjointement avec la CEA pour les pays d'Afrique (2014), etc.

4. Il est devenu évident qu'il existe une lacune dans l'évaluation théorique des mesures et tendances à l'appui des choix politiques en matière de sécurité routière. Ainsi, en s'appuyant sur le socle de connaissances de la CEE et, en grande partie, grâce au ForFITS et à d'autres activités d'assistance technique, le secrétariat a élaboré le concept du projet SafeFITS et mobilisé des fonds extrabudgétaires pour son exécution. L'Union internationale des transports routiers (IRU) a accepté de financer la mise au point de l'outil SafeFITS.

5. Inspiré des principes du ForFITS, le module de sécurité routière intitulé « Futurs systèmes sûrs de transports intérieurs (SafeFITS) » vise à faciliter la prise de décisions

éclairées en matière de politiques des transports liées à la réduction du bilan des accidents de la route. Le projet SafeFITS a pour objectif principal d'aider les gouvernements et les décideurs, dans les pays développés ou en développement, à décider des politiques et mesures à adopter afin d'obtenir des résultats tangibles en matière de renforcement de la sécurité routière. Le modèle, qui sera basé sur des données historiques en matière de sécurité routière et sur les relations entre plusieurs paramètres pertinents, devrait fournir des informations sur différents scénarios de sécurité routière en fonction des politiques et mesures choisies.

## II. Cadre méthodologique

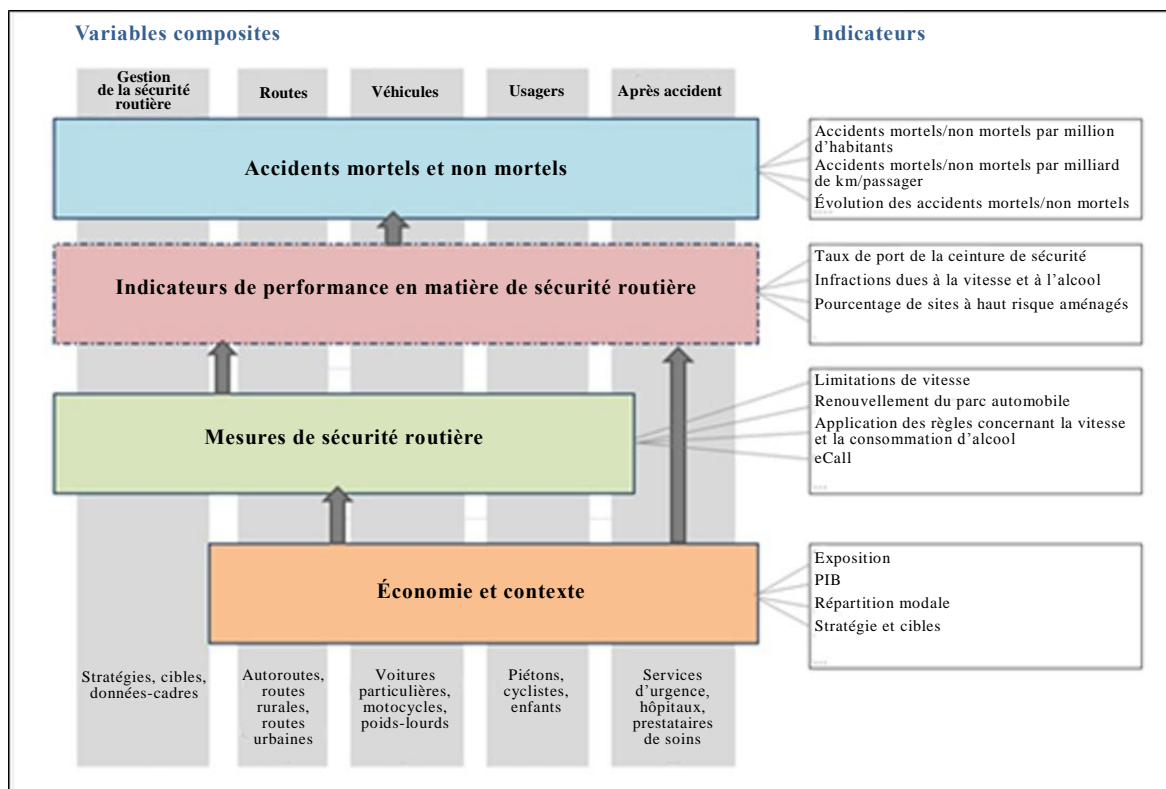
6. Dans le projet SafeFITS, le système de gestion de la sécurité routière est représenté par quatre niveaux (économie et gestion, mesures de sécurité routière, indicateurs de performance en matière de sécurité routière, accidents mortels et non mortels, répartition modale, notamment utilisation de la voiture individuelle contre transports publics et transport routier contre transport par chemin de fer ou voie de navigation intérieure) et cinq piliers (gestion de la sécurité routière, infrastructures routières, véhicules, utilisateurs et services après accident).

7. Les niveaux peuvent être décrits comme suit :

- Économie et gestion : le premier niveau correspond aux caractéristiques structurelles, économiques, culturelles et réglementaires (apports décisionnels) de chaque pays qui sont liées à la performance en matière de sécurité routière;
- Mesures de sécurité routière (produits décisionnels) : le second niveau inclut les programmes et mesures dans le domaine de la sécurité routière et leurs caractéristiques;
- Pour relier ces deux premiers niveaux au résultat final, un (troisième) niveau intermédiaire spécifie le niveau opérationnel de sécurité routière dans le pays. Il contient des indicateurs de performance en matière de sécurité routière portant sur des questions relevant des cinq piliers;
- Les résultats définitifs sont exprimés en termes d'accidents mortels et non mortels (victimes d'accidents de la route) afin de saisir l'ampleur du problème. Cette information est donnée au niveau 4.



Figure 1  
Cadre conceptuel de SafeFITS



### III. Situation actuelle

8. L'élaboration d'un outil de sécurité routière aussi complexe et sophistiqué exige une approche progressive; par conséquent, la mise au point du modèle SafeFITS a été divisée en quatre phases. La phase I a été consacrée à l'étude et à l'analyse des connaissances existantes sur la modélisation et les liens de causalité en matière de sécurité routière; la phase II visait à élaborer un projet de modèle et une description des liens de causalité en matière de sécurité routière à utiliser pour l'élaboration de scénarios de politiques de sécurité routière. Le résultat de la phase III devrait être un projet de modèle SafeFITS et une interface application/utilisateur. Il est prévu de la tester et de la vérifier par des essais pilotes dans la phase IV. À la fin de la phase IV, le modèle SafeFITS devrait être prêt pour une utilisation publique/externe.

9. La phase I du projet SafeFITS a débuté au premier trimestre de 2015 et comprenait :

- Un tour d'horizon de la documentation existante sur les études et les projets les plus pertinents en matière de sécurité routière pouvant être utilisés pour l'élaboration de l'outil SafeFITS;
- Une liste des données statistiques qui sont considérées comme nécessaires pour décrire et surveiller la performance en matière de sécurité routière, accompagnée du recensement des sources de données disponibles; et
- Une ébauche du cadre conceptuel du modèle SafeFITS.

10. La phase II du projet SafeFITS a débuté en juillet 2015 et s'est achevée fin novembre 2015. Dans le prolongement de la phase I du projet, la phase II a déjà produit les résultats suivants :

- Cadre conceptuel SafeFITS : Le cadre conceptuel SafeFITS inclura une ébauche de l'architecture du modèle SafeFITS et une description des prescriptions en matière de données. Le modèle SafeFITS inclura probablement trois modules distincts et complémentaires, tous servant à l'analyse des politiques de sécurité routière :
  1. Un module d'« analyse d'intervention » pour permettre à l'utilisateur d'effectuer des analyses d'intervention, à savoir prévoir les effets en matière de sécurité d'une mesure ou d'une intervention de sécurité routière spécifique pour un pays et à une période donnée, toutes autres choses étant égales par ailleurs.
  2. Un module de « comparaison des performances » permettant à l'utilisateur de comparer un pays à d'autres pays, en évaluant les résultats en matière de sécurité routière par rapport aux indicateurs de base dans ce domaine et en recensant les domaines prioritaires sur lesquels le pays devrait faire porter ses efforts pour améliorer ses résultats.
  3. Un module « prévisionnel » permettant de tester des scénarios de mesures et programmes au niveau national.
- Liste des relations (causalités) les plus pertinentes : Sur la base des résultats du large tour d'horizon de la documentation existante mené au cours de la phase I, un examen détaillé a été mené pour identifier les relations causales quantifiables reliant les indicateurs prioritaires du modèle SafeFITS aux indicateurs de résultats (nombre de victimes et d'accidents mortels). Les liens de causalité associés aux indicateurs prioritaires du modèle ont été examinés parallèlement à l'élaboration du cadre conceptuel du modèle et les résultats seront utilisés dans le module SafeFITS d'« analyse d'intervention ».

#### **IV. Prochaines étapes**

11. La phase III du projet SafeFITS, qui s'appuiera sur les résultats des phases précédentes, devrait se traduire par l'élaboration de la base de connaissances, de la base de données et des modèles statistiques ainsi que par la mise en œuvre des trois modules et des interfaces utilisateurs connexes. L'élaboration du modèle exigera la collecte systématique de données relatives à la sécurité routière pour tous les pays pertinents. Après l'achèvement de la collecte de données et sur la base des relations entre indicateurs et résultats, la structure finale du modèle SafeFITS sera définie et les paramètres du modèle seront estimés. Des tests statistiques appropriés seront appliqués pour vérifier la validité du modèle.

12. Une table ronde sera organisée avec des représentants des milieux universitaires et des praticiens de renom afin de solliciter leurs observations. Cette étape est prévue pour le premier trimestre de 2016.

13. L'application ou les applications pilotes de la phase IV du projet SafeFITS testeront et évalueront le modèle mis au point en comparant les résultats prévus aux indicateurs des accidents mortels et non mortels observés. Le modèle sera mis à l'essai dans quelques pays sélectionnés (peut-être au premier trimestre 2016) et on cherchera à établir des synergies avec le projet financé par le Compte de l'ONU pour le développement consacré au renforcement des capacités de certains pays en développement ou en transition en matière de gestion de la sécurité routière. Sur la

base des résultats des essais, les paramètres du modèle seront ajustés et affinés plus avant.

14. Une fois le projet achevé :

- Le modèle SafeFITS sera mis à la disposition du public sous la forme d'une application sur mesure accompagnée des directives nécessaires;
  - Le tour d'horizon de la documentation existante, la description du modèle et le résumé de la table ronde seront diffusés en tant que publication de la CEE;
  - La CEE utilisera l'outil SafeFITS dans ses futurs débats d'orientation;
  - Les parties prenantes intéressées seront formées à l'utilisation de l'outil SafeFITS.
-