Nations Unies ECE/TRANS/2021/1

Conseil économique et social

Distr. générale
10 décembre 2020
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Quatre-vingt-troisième session
Genève, 23-26 février 2021
Point 2 de l'ordre du jour provisoire
Retour vers un futur viable : parvenir à une connectivité résiliente pour un redressement et une croissance économique durables après la pandémie de COVID-19

Document de réflexion pour le débat général de haut niveau sur le thème « Retour vers un futur viable : parvenir à une connectivité résiliente pour un redressement et une croissance économique durables après la pandémie de COVID-19 »

Note du secrétariat

On trouvera dans le présent document une réflexion sur le thème du débat général de haut niveau, à savoir « Retour vers un futur viable : parvenir à une connectivité résiliente pour un redressement et une croissance économique durables après la pandémie de COVID-19 ». On y trouvera également des informations sur les activités, manifestations parallèles et autres manifestations prévues à cette occasion. À sa réunion de juillet 2020, le Bureau du Comité des transports intérieurs a décidé que les tables rondes de la première journée de la quatre-vingt-troisième session du Comité porteraient sur des sujets liés à ce thème. Le débat de haut niveau s'achèvera avec l'adoption d'une résolution ministérielle intitulée « Renforcer la résilience de la connectivité des transports intérieurs dans les situations d'urgence : appel urgent à une action concertée » (ECE/TRANS/2021/2).

GE.20-16732 (F) 211220 211220

Merci de recycler

I. Cadre d'action

Contexte et perspectives générales

1. Cinq ans après l'adoption des objectifs de développement durable par l'Assemblée générale des Nations Unies en 2015, le monde a connu, en raison de la pandémie de COVID-19 et de ses effets épidémiologiques et socioéconomiques, une situation d'urgence planétaire aux proportions inégalées en temps de paix. Les auteurs du Rapport sur les objectifs de développement durable 2020 ont tiré la sonnette d'alarme, signalant qu'à l'échelle mondiale on était aux prises avec la pire récession depuis la Grande Dépression : on s'attendait à une baisse de 4,2 % du produit intérieur brut par habitant en 2020. De même, le Fonds monétaire international (FMI) a attiré l'attention sur le fait que plusieurs pays en développement étaient au bord de la faillite et du défaut de paiement. Le résultat immédiat de cette situation est que la pauvreté et les inégalités de revenus augmentent dans plusieurs pays vulnérables. Il est aussi de plus en plus clair que plusieurs États Membres de l'ONU vont avoir beaucoup de mal à atteindre les cibles des objectifs de développement durable.

2. Dans de telles circonstances, il importe avant tout d'infléchir la tendance pour assurer une reprise solide et rapide aux niveaux national, régional et mondial. Il ne fait aucun doute que les transports doivent jouer un rôle économique, social et opérationnel de premier plan dans l'appui à la relance mondiale.

3. Néanmoins, une reprise économique fondée seulement sur un retour au *statu quo ante* signifierait que l'on n'a pas tiré tous les enseignements de la situation d'urgence dans laquelle le monde se trouve encore. Pour parvenir à un redressement *durable*, il est aussi essentiel de pleinement comprendre les faiblesses qui ont été révélées lorsque les mesures de lutte contre la pandémie ont affecté les chaînes d'approvisionnement des systèmes de transport intérieur, qui assurent le lien entre les activités économiques à l'échelle mondiale et traversent les frontières nationales. Ce n'est qu'après avoir remédié à ces faiblesses que l'on pourra affirmer avoir contribué à rendre les systèmes de transport intérieur plus résilients et à assurer un redressement aussi durable que complet.

4. Les participants au débat général de haut niveau contribueront à la réflexion en cours au niveau mondial, car ils examineront attentivement ces questions et montreront que, lorsque l'on parle de la transition vers une connectivité durable et résiliente, « reconstruire en mieux » est bien plus qu'un slogan. C'est un objectif concret, qui doit avoir de nombreuses retombées positives.

5. Nul n'est mieux placé que le Comité des transports intérieurs (CTI) pour contribuer à la mise en œuvre de solutions susceptibles d'accélérer la transition vers une connectivité durable et résiliente. En effet, ses travaux normatifs sur la facilitation du franchissement des frontières lui confèrent une influence mondiale à la fois sur l'évolution de la réglementation et sur les procédures opérationnelles. On peut donc s'attendre à ce que les solutions proposées au cours du débat de haut niveau aboutissent à des résultats réels et concrets.

II. Débat général de haut niveau

6. Conformément aux recommandations du Comité et aux résultats des discussions menées au sein du Bureau, le débat d'orientation portera sur le thème général « Retour vers un futur viable : parvenir à une connectivité résiliente pour un redressement et une croissance économique durables après la pandémie de COVID-19 ». Ce débat sera l'occasion d'entreprendre une réflexion sur les atouts propres au Comité, de mettre en lumière sa valeur ajoutée et de souligner le rôle qu'il pourrait jouer alors que l'économie mondiale affronte les conséquences de la pandémie et que les modes de production et les échanges évoluent rapidement, tant à l'échelle régionale qu'au niveau mondial.

7. Le projet de programme pour le mardi 23 février 2021 est le suivant :

a) Déclarations liminaires et lancement de la publication intitulée « Sustainable Transport in the Age of COVID-19 – Practices, Initiatives and Responses: Building pandemic-resilient transport systems » (Transports durables à l'époque de la COVID-19 – Pratiques, initiatives et moyens d'action pour des systèmes de transport résilients face aux pandémies) ;

b) Discours d'orientation sur l'importance qu'il y a à remédier aux problèmes de connectivité que rencontre le secteur des transports dans les situations d'urgence et le rôle du Comité dans la recherche de solutions ;

c) Deux tables rondes thématiques réunissant chacune cinq participants au maximum, dont les déclarations initiales seront suivies d'interventions de membres de l'assistance ;

d) Le débat général s'achèvera avec l'adoption de la résolution ministérielle.

A. Ouverture du débat, lancement de la publication sur la résilience dans les situations d'urgence et discours d'orientation

8. Les traditionnelles déclarations liminaires seront suivies du lancement officiel d'une publication détaillée sur la résilience des systèmes de transport intérieur face aux pandémies et aux autres situations d'urgence internationale. Un discours d'orientation sera ensuite prononcé sur l'importance vitale de la recherche et de la promotion de solutions qui permettront aux systèmes de transport intérieur de faire face efficacement aux situations d'urgence et à d'autres types de difficultés imprévisibles, et notamment d'être à même d'affronter les nouveaux problèmes qui sont susceptibles d'apparaître en pareils cas. Ce discours mettra aussi l'accent sur le rôle stratégique du Comité, qui offre une plateforme de coopération globale au sein de laquelle il est possible d'élaborer des solutions concertées et de renforcer la collaboration internationale. Il est de plus en plus flagrant que, si l'on veut garantir la réalisation des objectifs de développement durable d'ici à 2030, améliorer la résilience des transports face aux situations d'urgence est de la toute première importance. Le CTI fait depuis longtemps la preuve de sa capacité à apporter des changements concrets et positifs lorsqu'il travaille dans des conditions normales et en partenariat avec un large éventail de parties prenantes des secteurs public et privé. La nouveauté est qu'il est urgent que les parties intéressées s'engagent énergiquement, dans des conditions exceptionnelles et difficiles comme au cours de la pandémie de COVID-19, à renforcer les cadres de coopération applicables aux systèmes de transport intérieur existants, pour une reprise et une croissance durables sur les plans microéconomique et macroéconomique.

B. Tables rondes

9. Deux tables rondes de haut niveau seront ensuite proposées sur des questions de politique et de réglementation essentielles, en relation directe avec le défi d'une plus grande résilience et d'une meilleure préparation aux situations d'urgence dans les travaux du CTI et de ses organes subsidiaires. Les thèmes de ces tables rondes sont les suivants :

a) Tirer parti des solutions existantes en matière de connectivité des transports internationaux pour faciliter la croissance et le développement économiques : quelle place pour un renforcement des accords internationaux ?

b) Premier ou dernier maillon de l'action face aux situations d'urgence mondiales ? Les conventions internationales relatives aux transports, catalyseurs de la concertation pour l'élaboration de mesures nationales ?

10. Chaque table ronde accueillera au plus cinq participants de haut niveau.

11. Le débat sera conduit par un animateur durant quarante minutes environ et débutera par de brèves déclarations des participants (5 minutes). Ces déclarations seront suivies d'interventions de haut niveau de membres de l'assistance (3 minutes au maximum par intervention). Les déclarations et les interventions seront suivies d'échanges ouverts à tous.

1. Table ronde I : Tirer parti des solutions existantes en matière de connectivité des transports internationaux pour faciliter la croissance et le développement économiques : quelle place pour un renforcement des accords internationaux ?

12. On trouvera ci-dessous quelques éléments issus du Rapport sur les objectifs de développement durable 2020 qui donnent à réfléchir :

- En 2020, le monde a connu la première hausse de la pauvreté mondiale depuis des décennies, plus de 70 millions de personnes ayant basculé dans l'extrême pauvreté ;
- La pandémie est une menace de plus pour les systèmes alimentaires et la sécurité alimentaire ;
- La pandémie a interrompu des programmes de vaccination d'enfants dans près de 70 pays ;
- Les fermetures d'établissements scolaires ont empêché 90 % des élèves d'aller à l'école, ce qui a défait des années de progrès en matière d'éducation ;
- L'apprentissage à distance reste hors de portée pour au moins 500 millions d'élèves ;
- Le secteur du tourisme connaît des difficultés sans précédent : on estime que la baisse du nombre d'arrivées de touristes internationaux est comprise entre 0,85 et 1,1 milliard.

13. Alors que le monde s'emploie avant tout à se remettre au plus vite des effets économiques, sociaux et sanitaires de la pandémie, il ne saurait être plus crucial de rétablir l'interconnectivité, autant comme moyen d'appuyer les efforts menés de toutes parts que comme fin en soi. Les premières mesures prises à l'échelle nationale pour lutter contre la pandémie de COVID-19 ont limité la connectivité et les flux nationaux et internationaux de marchandises et de passagers. Mais indépendamment de ces mesures, il est fort probable qu'à la suite de la pandémie, et pour les années à venir, la capacité à participer sans entraves aux chaînes de valeur mondiales et régionales devienne de plus en plus l'un des principaux déterminants du développement et de la croissance économiques. Le retour au précédent équilibre entre interconnexion physique et virtuelle ne sera peut-être pas automatique ni même linéaire, mais il est capital de rétablir la connectivité, car elle conditionne la capacité collective qu'a la communauté internationale de rationaliser et de normaliser les dynamiques et les tendances en matière d'investissement, de production, de distribution et de consommation.

14. Compte tenu de ce qui précède, la première table ronde du débat général de haut niveau sera axée sur les moyens de tirer parti des solutions existantes en matière de connectivité des transports internationaux pour faciliter la croissance et le développement économiques. À plus long terme, l'interconnexion physique et virtuelle sera essentielle pour assurer l'accès à la mobilité tant pour les passagers que pour les marchandises. Ce constat s'applique aussi bien à l'infrastructure qu'aux services liés aux transports à l'intérieur des frontières nationales et dans des conditions améliorées de franchissement des frontières entre pays limitrophes et entre pays situés le long d'un couloir de transport. Comment pourra-t-on parvenir à une connectivité résiliente dans les situations d'urgence ? Et quelle est la marge de manœuvre pour un renforcement des accords internationaux ? Pour répondre à ces questions, deux perspectives revêtent une importance cruciale.

15. Premièrement, si l'on compare les résultats obtenus par différentes régions du monde, dans quelle mesure les instruments juridiques relatifs à la facilitation du franchissement des frontières permettent-ils de gérer les situations d'urgence ? Quelles leçons sur la coordination des mesures et la réduction des incidences néfastes de ces situations sur l'économie peut-on tirer des régions où ces instruments ont été mis en œuvre avec davantage de succès et produisent des effets bénéfiques ? Comment ces enseignements peuvent-ils être utiles aux autres régions ? Comprendre comment les différentes régions perçoivent les réussites et les échecs, les difficultés et les possibilités, sera d'une aide capitale pour permettre à l'ensemble des parties prenantes de déterminer ce qui fonctionne le mieux et de planifier la marche à suivre.

16. Deuxièmement, sur le plan fonctionnel, dans quelle mesure le potentiel de toutes les conventions applicables est-il pleinement réalisé ? Lesquels de ces instruments pourraient être passés à l'échelle supérieure, modernisés et éventuellement adaptés afin qu'ils soutiennent mieux les chaînes d'approvisionnement et les flux commerciaux nationaux et internationaux, même sous la pression d'une situation d'urgence, ce qui permettrait de réduire le degré d'imprévisibilité et la probabilité de répercussions imprévues sur l'activité économique imputables à une absence de coordination des mesures nationales ? A-t-on besoin de nouveaux instruments ? Quels sont les avantages et les risques liés à l'établissement et l'application d'autres instruments et accords régionaux qui ne relèvent pas de la compétence du Comité ? Ces instruments et accords seraient-ils mieux adaptés aux caractéristiques régionales ou entraîneraient-ils une plus grande fragmentation et un risque de double emploi ? Quelle est la meilleure stratégie à adopter lorsque l'efficacité détermine plus que jamais le classement des pays en termes de compétitivité mondiale, ainsi que les possibilités à long terme d'emploi et de croissance des économies nationales ?

17. Les participants à cette table ronde porteront un regard critique sur le CTI afin de trouver les moyens de tirer parti de ses principaux atouts, à savoir son pouvoir fédérateur et ses fonctions normatives, qui lui confèrent la capacité de rapprocher les points de vue, de renforcer la coordination et d'améliorer la coopération intergouvernementale, particulièrement en des temps difficiles, pour favoriser la croissance économique et le développement.

2. Table ronde II : Premier ou dernier maillon de l'action face aux situations d'urgence mondiales ? Les conventions internationales relatives aux transports, catalyseurs de la concertation pour l'élaboration de mesures nationales ?

18. Les déplacements et la connectivité internationaux ont été soumis à une pression inédite quand un nombre toujours croissant de pays ont fermé leurs frontières et restreint les déplacements en réponse à la pandémie de COVID-19. À cela s'ajoutait le fait que les instruments des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs n'avaient pas été appliqués partout de façon homogène, certains États ayant choisi d'appliquer de manière sélective, ou avec des aménagements particuliers, des instruments juridiques auxquels ils étaient parties. Heureusement, les États Membres qui sont Parties contractantes à la Convention TIR ont pu faire appel à des réseaux offrant un dispositif de gouvernance unique en son genre, qui a permis d'établir en un temps record des mécanismes de collecte et de diffusion d'informations essentielles pour la poursuite des activités, concernant les restrictions apportées au franchissement des frontières au niveau mondial.

19. Cette situation a fourni une illustration de ce qui se passe lorsque le système réglementaire international est dernier à intervenir : faute d'un cadre global de coordination internationale, l'entrée en vigueur de plans d'urgence nationaux s'est soldée par des résultats très imparfaits (situations perdant-perdant). Les mesures nationales et internationales prises au début de la pandémie de COVID-19 offrent une occasion sans précédent de mener une réflexion critique sur la question de savoir si les instruments internationaux doivent constituer le premier ou le dernier maillon de l'action face aux situations d'urgence. Il s'agira plus précisément d'examiner les points suivants :

a) La possibilité que le système réglementaire international serve de base pour l'établissement de mécanismes de coopération et de coordination renforcés qui produiraient des situations gagnant-gagnant, même dans des circonstances exceptionnelles. Les débats de la présente table ronde seront axés sur les actions immédiates permettant de coordonner les mesures à prendre en cas de crise mais aussi de prévoir une stratégie de sortie coordonnée pour veiller au bon fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement. La coopération avec les entités internationales est de la première importance, étant donné que les mesures sanitaires doivent être fondées sur des données probantes et être pleinement conformes aux recommandations et orientations existantes ;

b) La résilience des conventions face aux pandémies et aux circonstances exceptionnelles à venir. Cette question sera examinée selon deux approches, descendante et ascendante. La première permettra de se pencher sur les divergences constatées dans la mise en œuvre des conventions existantes, afin d'évaluer leur résilience et de tirer des enseignements qui pourraient donner matière à d'éventuels amendements ou d'autres

mesures destinées à harmoniser l'application de ces instruments, voire le contrôle de leur application. Dans la deuxième approche, on s'intéressera en premier lieu à l'échelon des intervenants qui, en temps de crise, doivent concilier plusieurs principes concurrents, ce qui peut conduire au non-respect des règles et directives énoncées dans les conventions des Nations Unies relatives aux transports. Compenser les pertes et récompenser le respect deces dispositions à l'échelle microéconomique pourrait fortement contribuer à renforcer la résilience et la pertinence des conventions qui relèvent de la compétence du Comité ;

c) La dimension économique. L'argument le plus probant en faveur d'un renforcement du système qui encadre actuellement les transports intérieurs découlerait d'un examen comparatif des incidences économiques des actions non concertées, d'une part, et des avantages économiques de la coopération et de la coordination internationales, d'autre part. L'étude des arbitrages en jeu et des possibilités de synergie avec des interventions étatiques de grande envergure, notamment en ce qui concerne la « relance verte », pourrait aussi enrichir ce débat, qui éclaire directement la question du développement du cadre réglementaire international.

20. À sa quatre-vingt-deuxième session, en février 2020, le Comité a décidé de mener, avec l'appui des États intéressés et des principales parties prenantes, les recherches nécessaires sur les dispositions des cadres existants et sur les nouveaux domaines de travail à explorer pour promouvoir la coopération entre les autorités chargées des transports aux fins de la lutte contre les effets des situations d'urgence internationales telles que les épidémies et les pandémies. La présente table ronde rendra possible un débat de haut niveau dont les conclusions pourront ouvrir la voie à un renforcement de la coopération intergouvernementale et interinstitutionnelle dans ce domaine d'une importance cruciale.

C. Adoption de la résolution ministérielle intitulée « Renforcer la résilience de la connectivité des transports intérieurs dans les situations d'urgence : appel urgent à une action concertée »

21. À la fin de la session, les ministres et chefs des délégations des Parties contractantes seront invité(e)s à appuyer la résolution ministérielle intitulée « Renforcer la résilience de la connectivité des transports intérieurs dans les situations d'urgence : appel urgent à une action concertée » (ECE/TRANS/2021/2). Ce texte commence par un état des lieux de la situation d'urgence qui règne actuellement au niveau mondial ; il comprend ensuite le constat que le Comité dispose d'atouts uniques pour y faire face, puis se conclut par un appel urgent à une action concertée face aux situations d'urgence internationales, qui est formulé dans des termes qui sont compatibles avec les mandats du Comité. La résolution affirme la pertinence du Comité comme principale enceinte internationale pour la recherche de solutions aux défis susmentionnés, et les principaux acteurs des transports dans le monde y sont invités à manifester et renforcer, dans l'intérêt de la communauté mondiale, leur appui aux travaux du Comité, qui est la plateforme d'action des Nations Unies dans le domaine des transports intérieurs.

III. Manifestations parallèles de haut niveau prévues

Table ronde du CTI : « Une nouvelle voie pour la sécurité routière à l'aube de la nouvelle Décennie d'action »

22. Malgré l'action énergique que les États Membres ont menée sans relâche en faveur de la sécurité routière, la communauté internationale n'a pas pu atteindre la cible fixée pour 2020 dans ce domaine dans le cadre des objectifs de développement durable : loin de chuter, le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route est en hausse à l'échelle mondiale.

23. En 2020, la communauté mondiale et l'ONU se sont mobilisées pour prendre acte de cette défaillance et s'employer à y remédier. Il y a eu trois temps forts. Premièrement, la communauté internationale s'est réunie pour la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière (Stockholm, 19-20 février 2020), afin de parvenir à un consensus mondial sous la forme de la Déclaration de Stockholm sur la poursuite de la collaboration internationale dans le domaine de la sécurité routière à l'horizon 2030. Deuxièmement, à sa quatre-vingt-deuxième session (Genève, 25-28 février 2020), le CTI a adopté des recommandations concernant l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière, applicables à compter du 1er avril 2020, qui fournissent aux États Membres des orientations et des lignes directrices fort utiles sur les moyens d'améliorer durablement la sécurité routière de manière plus systématique. Troisièmement, avec l'adoption, le 31 septembre 2020, de sa résolution 74/299 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, l'Assemblée générale a lancé la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière, fixé de nouveaux objectifs ambitieux et demandé que soit établi un plan d'action pour la deuxième Décennie, qui servira de guide pour la réalisation des objectifs de celle-ci. À chacun de ces trois événements marquants, le caractère irremplaçable et essentiel de l'action de la CEE et du CTI a été salué.

24. La table ronde du CTI réunira des parties prenantes essentielles du monde entier pour un débat stratégique sur la nouvelle voie qu'il faudra suivre si l'on veut progresser de façon mesurable vers un règlement de la crise en cours.

Annexe I

Projet de programme pour la semaine (22-26 février 2021)

Lundi 22 février	**15 heures-18 heures**	**Réunion du Bureau du CTI**
Mardi 23 février	**11 heures-13 heures**	**Débat général de haut niveau du CTI Séance hybride avec interprétation**
	13 heures-15 heures	***Pause***
	15 heures-17 heures	**Session annuelle du CTI – session restreinte* Séance hybride avec interprétation (*réservée aux représentants des gouvernements)**
	18 heures-20 heures	**Cocktail (Palais des Nations) (à confirmer)**
Mercredi 24 février	**11 heures-13 heures**	**Session annuelle du CTI – session ordinaire Séance hybride avec interprétation**
	13 heures-15 heures	***Pause***
	15 heures-17 heures	**Session annuelle du CTI – session ordinaire (*suite*) Séance hybride avec interprétation**
Jeudi 25 février	**11 heures-13 heures**	**Session annuelle du CTI – session ordinaire (*suite*) Séance hybride avec interprétation**
	13 heures-15 heures	***Pause***
	15 heures-17 heures	**Session annuelle du CTI – session ordinaire (*suite*) Séance hybride avec interprétation**
Vendredi 26 février	**10 heures-12 heures**	**Table ronde du CTI sur la sécurité routière Séance hybride avec interprétation**
	13 heures-15 heures	***Pause***
	15 heures-18 heures	**Réunion du Bureau du CTI**

Annexe II

Projet de Programme

Débat général de haut niveau
« Retour vers un futur viable : parvenir à une connectivité résiliente pour un redressement et une croissance économique durables après la pandémie de COVID-19 »
23 février 2021, 11 heures-13 heures, séance hybride avec interprétation
Palais des Nations, Genève

11 heures-11 h 15	**Déclarations liminaires, allocutions de bienvenue et lancement officiel de la publication sur la résilience dans les situations d'urgence**
11 h 15-11 h 30	**Discours d'orientation**
11 h 30-12 h 10	**Table ronde I :** **Tirer parti des solutions existantes en matière de connectivité des transports internationaux pour faciliter la croissance et le développement économiques : quelle place pour un renforcement des accords internationaux ?** *Débat et interventions prévues (3 minutes chacune au maximum)*
12 h 10-12 h 50	**Table ronde II :** **Premier ou dernier maillon de l'action face aux situations d'urgence mondiales ? Les conventions internationales relatives aux transports, catalyseurs de la concertation pour l'élaboration de mesures nationales ?** *Débat et interventions prévues (3 minutes chacune au maximum)*
12 h 50-13 heures	**Annonce de la résolution ministérielle et déclarations de clôture**
13 heures-15 heures	***Pause déjeuner***