



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

Genève, 24-26 février 2015

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

**Projet de rapport annuel sur les activités menées
par les organes subsidiaires du Comité en 2014****Projet de rapport annuel sur les activités menées
par les organes subsidiaires du Comité
des transports intérieurs en 2014****Note du secrétariat**

Depuis 2013, le secrétariat établit un rapport annuel qui constitue non seulement une contribution au rapport annuel de la CEE mais aussi un résumé des résultats obtenus par le Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE ainsi que par le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses (TMD) et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH), de l'ECOSOC. Le rapport annuel pour 2012 a donc été présenté au CTI en 2013 et le rapport pour 2013 en 2014.

Comme les réunions des organes subsidiaires du CTI et du Comité d'experts de l'ECOSOC se tiennent vers la fin de chaque année, le projet de rapport annuel envoyé à la traduction en décembre est susceptible d'être modifié. Le secrétariat s'efforce toutefois de présenter un projet aussi complet que possible.

La préparation de ce rapport annuel destiné à des spécialistes constitue également un processus d'apprentissage dans lequel les remarques et observations du Comité sont les bienvenues. Le Comité est notamment invité à:

- Donner son avis sur la substance, ainsi que sur la présentation des sujets traités, des résultats obtenus et des défis à relever, entre autres;
- Donner des conseils sur la manière d'améliorer la visibilité de ces résultats ainsi que sur l'utilisation future de ce rapport.



I. Année des transports durables

1. Le sous-programme «Transports» de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE) assure le secrétariat du Comité des transports intérieurs (CTI) – seul organisme intergouvernemental des Nations Unies chargé des transports intérieurs – de ses groupes de travail et de ses groupes d'experts, ainsi que du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques, du Conseil économique et social des Nations Unies (ECOSOC), et de ses organes subsidiaires. Le CTI est un organisme unique qui a pour objectif principal de développer des transports intérieurs d'une manière sûre, efficace et respectueuse de l'environnement.

2. La fonction première du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires est d'administrer les 58 conventions, accords et autres instruments juridiques de l'ONU qui forment le cadre juridique international applicable aux transports intérieurs. Sont concernés les transports routier, ferroviaire, fluvial et intermodal, ainsi que le transport des marchandises dangereuses et la construction de véhicules. Le CTI exerce ses activités par la voie de débats d'orientation, de travaux de réglementation et d'analyse ainsi que d'activités de renforcement des capacités et d'assistance technique. Ses décisions ont une incidence directe sur la vie quotidienne des personnes et des entreprises à travers le monde.

3. En 2014, le Comité des transports intérieurs et ses groupes de travail ont consacré une grande partie de leurs activités à faire progresser les transports et la mobilité durables. Lors de la soixante-seizième session du CTI, qui s'est tenue en février, le débat de politique générale a ainsi été consacré aux innovations dans les domaines de la mobilité et des transports intérieurs durables, afin de mettre l'accent sur la nécessité d'inclure ces questions dans le plan-cadre de développement durable pour l'après-2015.

4. La question de la durabilité apparaît clairement dans les réalisations du Comité des transports intérieurs et de ses groupes de travail en 2014. Cette question est abordée par le biais de tentatives visant à atténuer les changements climatiques en promouvant le modèle ForFITS et des techniques d'adaptation figurant dans la publication sur les impacts du changement climatique et l'adaptation des réseaux internationaux de transport. L'accent a également été mis sur la durabilité lors de l'adoption de la nouvelle procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers (WLTP), qui impose aux constructeurs automobiles les mesures les plus précises jamais appliquées de la consommation de carburant et donc des émissions de CO₂ pour les voitures particulières, les fourgons et les véhicules de moins de 3,5 t. La possibilité d'assurer la durabilité en améliorant la sécurité routière a été abordée à plusieurs reprises, notamment lors d'ateliers conçus pour faire partager aux gouvernements participants des expériences vécues et des bonnes pratiques ainsi que pour montrer comment aborder la sécurité routière d'une manière efficace, économique et fructueuse.

5. Le Comité des transports intérieurs s'est toujours efforcé de créer un avenir de durabilité par ses activités de réglementation, de concertation sur les politiques, d'analyse et de renforcement des capacités. L'avenir paraît cependant encore plus radieux grâce aux nombreuses innovations en matière de mobilité et de transports durables qui existent déjà ou seront bientôt mises en œuvre. Elles vont probablement révolutionner le secteur des transports et le succès de leur déploiement exigera l'assistance du CTI.

6. Le Comité des transports intérieurs se trouve dans une position privilégiée pour faciliter et accélérer la diffusion et l'échange des connaissances et des bonnes pratiques, ainsi que pour établir les partenariats, la coopération internationale et les cadres juridiques internationaux qui s'imposent pour réduire les obstacles à la mise au point et à l'adoption de solutions innovantes et assurer un développement durable.

II. Résultats obtenus en 2014

A. Changements climatiques et transports

1. Changements climatiques et adaptation des réseaux de transport

7. En 2014 a été publiée l'étude sur les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux. Cette étude est le fruit de deux ans d'activités menées par le Groupe d'experts du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5). On a examiné dans ce rapport les effets des changements climatiques dans le secteur des transports et ce qu'il convient de faire pour adapter les routes, les chemins de fer, les voies navigables et les ports. Une analyse méticuleuse des informations recueillies pour ce rapport a été effectuée pour déterminer où les infrastructures et services de transport seront affectés. Afin de se faire l'idée la plus complète possible des initiatives nationales prises à ce jour, le Groupe a examiné des études de cas et des projets de recherche ainsi que certaines expériences acquises en matière de mesures d'adaptation spécifiques applicables à différents modes de transport. Les meilleures pratiques actuelles des politiques nationales en matière de gestion des risques et de renforcement de la résilience ont également été examinées.

2. Projet ForFITS (For Future Inland Transport Systems)

8. En 2011, en coopération avec les autres commissions régionales de l'ONU, la CEE avait lancé le projet ForFITS pour élaborer et mettre en œuvre un instrument de surveillance et d'évaluation des émissions de CO₂ causées par les activités de transport intérieur. Ce projet était financé par le Compte de l'ONU pour le développement et avait pour objectif de renforcer la planification et la coopération internationales en vue de l'adoption de politiques de transport durables dans le but de contribuer à atténuer les effets des changements climatiques.

9. Le fer de lance de ce projet était l'élaboration d'un outil de modélisation capable d'aider les utilisateurs à prendre des décisions avisées quant aux mesures à prendre pour réduire les émissions de CO₂ des systèmes de transport actuels et futurs. Ce modèle met essentiellement l'accent sur les émissions de CO₂ dues aux transports intérieurs, notamment par la route, le rail et les voies navigables. La phase financée par le Compte de l'ONU pour le développement s'est achevée en 2014 et le modèle est disponible gratuitement en ligne accompagné d'un manuel de l'utilisateur.

10. Tirant parti de l'achèvement réussi de la phase financée par le Compte de l'ONU pour le développement, le projet a continué de croître en 2014. Les activités étaient centrées sur les modes de développement futurs du projet ForFITS et sur son utilisation comme moyen d'intervention dans certains pays. Un projet financé par Environnement Canada a été lancé pour étudier la possibilité d'inclure des engins motorisés non routiers tels que des tracteurs dans les projections ForFITS. Un autre projet, financé par l'Union internationale des transports routiers (IRU), a également été approuvé et aboutira à créer un module séparé pour traiter de la sécurité routière. Outre les projets visant à élargir la portée de ForFITS, cet outil a aussi été utilisé en pratique à Kaunas, en Lituanie, ainsi qu'en Géorgie pour évaluer les effets des changements de politique sur les émissions imputables au secteur des transports.

3. Gaz d'échappement des moteurs diesel: mythes et réalités

11. Le document de travail intitulé «Gaz d'échappement des moteurs diesel: mythes et réalités» a été élaboré en 2014. Il propose un aperçu équilibré des débats en cours sur les effets nocifs des émissions d'échappement des moteurs diesel pour la santé humaine et

l'environnement. Il fait en outre le point sur les études récentes portant sur les effets nocifs pour la santé publique, fournit des informations sur les émissions des moteurs diesel imputables à différents secteurs économiques – y compris les transports intérieurs – et donne un aperçu des récents développements politiques en matière de réduction des émissions polluantes pour tenir compte des préoccupations sanitaires et environnementales. Le document conclut que la majorité des émissions de particules dans les pays de l'Union européenne (UE) et aux États-Unis d'Amérique est imputable à d'autres secteurs économiques, essentiellement ceux du commerce, des institutions et des ménages. Il en ressort toutefois que la mise en œuvre de mesures destinées à rendre le secteur des transports moins polluant ne doivent pas cesser. Il faut au contraire les renforcer et mieux les cibler.

B. PPE-TSE

12. La quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement s'est tenue du 14 au 16 avril 2014 à Paris à l'invitation du Gouvernement français et sous l'égide du Programme paneuropéen sur les transports, l'environnement et la santé (PPE-TSE).

13. Cette réunion a été marquée par l'adoption de la Déclaration de Paris intitulée «La ville bouge: place aux usagers!» par laquelle les États participants ont réaffirmé leur engagement en faveur d'une nouvelle conception écologique et saine des transports et de la mobilité dans l'optique de modes de subsistance durables pour tous. Il s'agissait de lier la promotion de la santé et de la durabilité à la justice socioéconomique.

14. Cet engagement est étayé par des objectifs et des outils nouveaux, notamment:

- Une nouvelle priorité consistant à articuler les politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire avec les objectifs en matière de transports, de santé et d'environnement;
- L'Académie du PPE-TSE, qui a pour objet d'étoffer les connaissances et les capacités dans une optique intégrant les transports, la santé, l'environnement et l'aménagement du territoire;
- Un plan directeur paneuropéen visant à promouvoir la pratique du vélo;
- Des partenariats renforcés avec les réseaux de municipalités, les organisations de la société civile et le monde de la recherche; et
- La mobilisation des jeunes et de leurs organisations.

15. C'est aussi en 2014 que le Comité directeur du PPE-TSE a organisé un symposium intitulé «Mobilité urbaine écologique et saine: le rôle des politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire», dans la droite ligne du but prioritaire n° 5 de la Déclaration de Paris.

16. Enfin, le PPE-TSE a continué à organiser des ateliers de renforcement des capacités, grâce aux efforts conjoints des Divisions des transports et de l'environnement de la CEE ainsi que de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS/Europe). Depuis 2009, six ateliers ont eu lieu dans différents pays. En septembre 2014, Kaunas, en Lituanie, a reçu le témoin du Kazakhstan, qui avait accueilli l'atelier de 2013.

17. L'atelier de Kaunas comportait quatre sessions consacrées respectivement à l'examen des problèmes actuels, à l'amélioration de la mobilité urbaine durable, au rôle de la collectivité, de la société civile et des différents acteurs de la mobilité urbaine durable, ainsi qu'aux mesures de suivi. Lors de chacune de ces sessions, des représentants des

secteurs des transports, de la santé et de l'environnement de Lituanie ont fait des exposés sur la planification de la mobilité urbaine durable, sur la sécurité de la circulation routière, sur les systèmes de transport public et sur la promotion de l'activité physique grâce à la marche et à l'usage du vélo. Au cours de cet atelier, la CEE a présenté ses initiatives en matière de transports publics et de mobilité durables ainsi que concernant l'outil d'intervention ForFITS, ce qui a permis, sur la base d'analyses effectuées au niveau de la Lituanie et de la ville de Kaunas, de formuler des recommandations concrètes quant à la manière d'assurer la durabilité de la mobilité et des transports tout en réduisant l'empreinte carbone du secteur des transports dans son ensemble.

C. Sécurité routière

18. La durabilité de la mobilité et des transports passe par la sécurité routière, dont l'amélioration doit donc rester l'une des priorités du Comité des transports intérieurs et la principale mission du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1). Outre l'organisation à Genève de 13 réunions de groupes de travail et de groupes d'experts subsidiaires, 2014 a été marquée par des réalisations remarquables en matière de sécurité routière.

19. Deux nouveaux Groupes d'experts ont été mis sur pied en 2014, tous deux avec un mandat de deux ans:

a) Le Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau (GE.1) tirera parti des données disponibles dans ce domaine pour décrire, évaluer et mieux comprendre les questions de sécurité qui se posent aux intersections entre la route et le rail, ainsi que pour élaborer un plan stratégique pluridisciplinaire visant à réduire les risques d'accidents, mortels ou non, aux passages à niveau;

b) Le Groupe d'experts de la signalisation routière a pour mandat d'étudier et de proposer des moyens de faciliter la compréhension des signaux routiers ainsi que d'améliorer l'application de la Convention de 1968 sur la signalisation routière et de l'Accord européen de 1971 qui la complète.

20. Le 3 juin 2014, lors de la Journée internationale de sensibilisation aux passages à niveau, le Comité des transports intérieurs a lancé un film intitulé «Sauver des vies aux passages à niveau» produit en partenariat avec l'Office fédéral suisse des transports et l'Union internationale des chemins de fer (UIC). Ce film, qui s'adresse aux décideurs politiques, plaide en faveur d'une sensibilisation accrue aux risques liés aux passages à niveau. Il donne également des idées quant à la manière d'améliorer de nombreux éléments de sécurité à ces passages. Disponible sur le site Web de la CEE, ce film promeut aussi les activités du GE.1.

21. C'est également en juin qu'un Jour du traité sur la sécurité routière a été organisé au Siège des Nations Unies, à New York, en coopération avec le Bureau des affaires juridiques, le Bureau des Commissions régionales à New York et l'Union internationale des transports routiers. Il s'agissait essentiellement d'initier les décideurs aux instruments juridiques de l'ONU actuellement applicables en matière de sécurité routière et à la manière de les mettre en œuvre. Le programme comportait également des exposés sur certains instruments internationaux en matière de sécurité routière tels que la Convention de 1968 sur la circulation routière, la Convention de 1968 sur la signalisation routière, les Accords de 1958 et de 1998 sur les règlements concernant les véhicules, ainsi que sur les règles internationales relatives au transport des marchandises dangereuses.

22. En Europe du Sud-Est et dans la région occidentale des Balkans, la CEE a uni ses forces à celles du Gouvernement de la République de Serbie et du Conseil de coopération régionale pour faire progresser la cause de la sécurité routière en organisant à Belgrade, en Serbie, un atelier régional de renforcement des capacités en matière de sécurité routière. Cet atelier régional, qui s'est tenu en octobre, a réuni une large palette d'acteurs de la sécurité routière et de parties intéressées représentant les secteurs public et privé, notamment des décideurs politiques, des responsables de la planification et des organisations internationales. Les exposés et les tables rondes ont mis l'accent sur les principaux problèmes que pose la gestion de la sécurité routière. Il s'agissait notamment de la mise sur pied de structures institutionnelles, des différentes formes de coordination entre les institutions, de l'élaboration d'une stratégie nationale, de l'établissement d'objectifs à long terme réalistes en matière de sécurité routière ainsi que des sources de financement pertinentes. Cet atelier régional a rassemblé quelque 100 participants venus de nombreux pays de la CEE.

23. En vertu du mandat mondial que lui confèrent les conventions en matière de sécurité routière, la CEE a organisé, en collaboration avec la Commission économique pour l'Afrique (CEA) et le Centre international des politiques en matière d'alcool (ICAP), un atelier sur l'amélioration de la sécurité routière en Afrique. Cet atelier régional interactif destiné à renforcer les capacités s'est tenu en novembre 2014 à Addis-Abeba, en Éthiopie. Il a permis de donner un aperçu des progrès réalisés par les pays d'Afrique dans la mise en œuvre du Plan d'action africain pour la sécurité routière, de mieux faire connaître aux représentants des gouvernements les instruments juridiques des Nations Unies en la matière et de promouvoir des approches efficaces pour prévenir la conduite sous l'emprise de l'alcool.

24. Des progrès ont également été réalisés dans la mise en place du tachygraphe numérique, instrument de contrôle perfectionné dont sont équipés tous les véhicules utilitaires homologués dans les Parties contractantes à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR). Le tachygraphe numérique est devenu obligatoire en 2010, et en 2014 presque toutes les Parties contractantes avaient pleinement mis en œuvre les mesures nécessaires à son utilisation. Il enregistre toutes les données du véhicule, comme la vitesse et le temps s'écoulant entre les périodes de repos, dressant ainsi un tableau précis des habitudes de conduite. Cette mesure a des effets directs sur la sécurité routière et joue un rôle déterminant en incitant les conducteurs professionnels à mieux se comporter au volant.

D. Transport par chemin de fer

25. Afin de rendre plus efficace le transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie, le Groupe d'experts de l'uniformisation du droit ferroviaire a entamé en 2014 ses travaux visant à élaborer un nouveau régime juridique ferroviaire international sans toucher aux deux régimes actuels. Cela permettrait de combler les lacunes que laissent subsister les règles de la COTIF/CIM et de la SMGS en ce qui concerne l'utilisation d'un contrat de transport ferroviaire unique, d'une lettre de voiture unique et d'un système de responsabilité unique pour le transport par chemin de fer Europe-Asie. Un tel régime permettrait de transporter des marchandises de l'Atlantique au Pacifique sans avoir à s'arrêter aux frontières à des fins de réexpédition ou pour toute autre raison, rendant de ce fait le transport ferroviaire plus compétitif que le transport par voie routière ou aérienne. Le Groupe d'experts s'est réuni quatre fois en 2014.

26. Le concept proposé prévoit une unification par étapes du droit ferroviaire international. Il a été adopté pour les raisons suivantes:

a) Il convient d'éviter de créer une (troisième) couche de droit ferroviaire international qui s'ajouterait aux règles de la COTIF/CIM et de la convention SMGS, ne serait-ce que pour éviter au moins les conflits entre conventions;

b) La création d'un nouveau régime ferroviaire international remplaçant les conventions COTIF/CIM et SMGS dans leur intégralité serait compliquée et prendrait beaucoup de temps en raison des longues périodes de transition qu'exigeraient son entrée en vigueur et la dénonciation des conventions COTIF/CIM et SMGS.

27. Le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) a abordé un certain nombre d'autres questions liées aux chemins de fer en 2014. Lors de la session du Groupe de travail, un atelier consacré aux moyens d'accroître la compétitivité des chemins de fer a suscité l'intérêt de nombreux délégués de plusieurs pays et organisations internationales.

28. Les questions suivantes ont retenu l'attention:

- La sécurité ferroviaire et la mise sur pied d'un observatoire international dans ce domaine ont fait l'objet de discussions;
- Les propositions d'amendements à l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) élaborées en consultation avec l'Agence ferroviaire européenne ont fait l'objet de négociations;
- Le financement des infrastructures ferroviaires et le recours éventuel à des partenariats public-privé ont fait l'objet d'analyses;
- La méthode d'élaboration d'un plan directeur pour les réseaux de trains à grande vitesse a été examinée et approuvée;
- La nouvelle convention pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée a été examinée;
- Les indicateurs révisés relatifs à la productivité du chemin de fer ont été examinés et approuvés;
- Les mesures destinées à faciliter le transport ferroviaire international dans la région paneuropéenne – facilitation du passage des frontières et harmonisation des spécifications techniques entre les différents systèmes de transport ferroviaire – ont également été examinées et approuvées.

E. Transports par voie navigable

29. L'un des objectifs les plus importants de 2014 était la finalisation et l'adoption de la cinquième révision du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI). En 2013 et en 2014, plusieurs projets d'amendements ont été établis par le Groupe d'experts du CEVNI et approuvés par le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3). Cette cinquième révision accroît la transparence et le degré d'harmonisation des règles applicables à la navigation intérieure dans la région de la CEE tout en renforçant le cadre institutionnel et réglementaire au niveau paneuropéen.

30. La troisième édition révisée de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) a été publiée. Les informations sur les voies de navigation intérieure et les ports d'importance internationale ont été mises à jour.

31. Le Groupe international d'experts chargé de la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et de l'harmonisation des exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure a tenu sa première réunion en juin 2014. Son plan de travail, qui a été adopté, met l'accent sur: les mesures à prendre pour rendre plus attractive la profession de conducteur de bateau; l'analyse des instruments existants; la révision des Résolutions pertinentes de la CEE; les prescriptions relatives à la connaissance des conditions locales; les procédures de formation et d'examen des experts.

32. Le secrétariat s'est aussi efforcé en 2014 d'améliorer l'application Web consacrée au Livre bleu, en s'appuyant sur l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau de voies navigables E, publié par la CEE.

F. Transport intermodal et logistique

33. En 2014, le code de bonne pratique pour le chargement des cargaisons dans des conteneurs et d'autres unités de transport intermodal, qui avait été finalisé en 2013, a été approuvé par le CTI et a donc remplacé les directives antérieures. Ce code est le fruit de la coopération entre l'Organisation internationale du Travail (OIT), l'Organisation maritime internationale (OMI), la CEE et des experts du secteur. Il a aussi été approuvé par l'organe directeur de l'OIT en novembre 2014.

34. Le code de bonne pratique contient les données scientifiques, les règles et les mesures les plus récentes afin que les gouvernements et les professionnels du transport et de l'assurance puissent élaborer des procédures et des règlements harmonisés au niveau mondial pour renforcer la sécurité et l'efficacité du transport par conteneur. Bien que ce code ne soit pas obligatoire, ses dispositions devraient bientôt être appliquées à travers le monde car il constituera pour les assureurs une base faisant autorité pour les contrats d'assurance sur le transport de fret.

35. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) a également tenu un atelier sous les auspices du Gouvernement belge en juin 2014 pour discuter avec les États membres et des représentants de l'industrie du rôle des transitaires dans les chaînes de transport intermodal ainsi que des mesures qui pourraient devoir être prises pour faciliter encore le transport intermodal tout en répondant aux préoccupations en matière de responsabilité et de sécurité. Le Groupe de travail débattera de cette question à sa session de novembre sur la base du rapport de l'atelier.

G. Travail d'analyse – tendances et économie des transports

36. Le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances de l'évolution et l'économie des transports (WP.5), qui fait office de groupe de réflexion au service du Comité des transports intérieurs, a organisé avec succès cette année trois ateliers auxquels ont participé de nombreux délégués tant d'États membres que d'États non membres de la CEE, ainsi que des représentants d'organisations internationales. Ces trois ateliers étaient les suivants:

a) Le deuxième atelier consacré aux bonnes pratiques et aux nouveaux outils pour le financement des infrastructures de transport, organisé conjointement par le projet de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie, les projets d'autoroute transeuropéenne (TER) et de chemin de fer transeuropéen (TEM) et le WP.5;

b) Un atelier sur les tendances et l'économie des transports dans la région de la Méditerranée: échange de données d'expérience entre pays de la zone EuroMed et pays membres de la CEE;

c) Un atelier sur les liaisons entre ports maritimes et arrière-pays et procédures douanières: le cas du projet MEDNET de l'Union européenne.

37. En outre, le document Tendances et économie des transports 2012-2013: transports publics urbains et mobilité durables a été publié en lien direct avec le débat de politique générale du CTI 2015. Cette publication dresse une carte des réseaux urbains des capitales des États membres de la CEE et illustre les indicateurs de mobilité et de transports urbains, portant à la connaissance des décideurs les meilleures pratiques ainsi que des exemples de succès régionaux, pour les aider à prendre des décisions politiques en connaissance de cause. Elle met également en évidence un grand défi à relever pour assurer la durabilité des systèmes de transport urbain: la création d'une mobilité urbaine qui soit favorable tant à l'économie qu'à l'environnement, tout en étant efficace, socialement acceptable et accessible.

H. Statistiques des transports

38. En 2014, le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) a mis au point des méthodes et une terminologie communes en vue d'harmoniser les statistiques des transports pour élaborer des indicateurs de transports durables. Il s'agissait notamment de définir des méthodes de collecte et de compilation de statistiques sur les transports routier, ferroviaire, par voie navigable et par oléoducs, ainsi que de statistiques sur la sécurité de la circulation routière, en collaboration avec Eurostat et le Forum international des transports (FIT), afin d'améliorer la comparabilité internationale des statistiques sur les transports. Le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) a rationalisé les procédures de collecte des données relatives aux transports (questionnaire commun sur le Web).

39. Un questionnaire commun (CEE/Eurostat/FIT) a été diffusé en ligne dans toutes les langues officielles de la CEE. Des résolutions et des recommandations à l'intention des gouvernements concernant les procédures et les méthodes applicables pour le recensement 2015 du trafic sur les routes E et du trafic sur les lignes ferroviaires E ont été adoptées par le Comité des transports intérieurs.

I. Liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie (LTEA)

40. L'objectif du projet LTEA est de définir les grands axes routiers et ferroviaires d'Europe et d'Asie auxquels il conviendrait d'accorder la priorité en matière de développement et de coopération. Le projet de liaisons de transport Europe-Asie est piloté par un groupe d'experts qui sert de plate-forme de coopération et de développement coordonné des liaisons de transport intérieur qui ont été identifiées.

41. L'objectif principal de la phase III du projet LTEA est le renforcement de la coopération internationale en vue de rendre pleinement opérationnels les neuf axes routiers et les neuf axes ferroviaires identifiés dans la phase II. À cette fin, trois réunions du Groupe d'experts se sont tenues à Genève (les 4 et 5 février; les 27 et 28 mai; et les 30 et 31 octobre 2014). Les experts ont comparé le transport maritime et le transport terrestre et ils ont identifié les types de cargaisons susceptibles de convenir au transport terrestre – surtout ferroviaire – entre l'Europe et l'Asie. Les discussions se poursuivent au sujet des tarifs et des horaires à appliquer aux lignes LTEA. Le Groupe d'experts a prévu toute une série d'activités concrètes en étroite collaboration avec toutes les organisations régionales et sous-régionales, ainsi qu'avec le secteur privé.

J. Programme d'action d'Almaty

42. L'examen décennal du Programme d'action d'Almaty a eu lieu du 3 au 5 novembre 2014 à Vienne. La réunion de Vienne a permis d'identifier des domaines, des politiques et des initiatives de développement prioritaires visant à promouvoir l'intégration régionale et la coopération en matière de transit dans l'intérêt des pays en développement sans littoral. Cela servira de plate-forme pour les travaux futurs dans ce domaine des Commissions économiques régionales de l'ONU et d'autres parties intéressées, afin de favoriser l'intégration régionale dans toutes les parties du monde où se trouvent des pays en développement sans littoral. En outre, la CEE a accueilli en marge de la réunion de Vienne une activité consacrée aux installations de franchissement des frontières qui a eu un grand retentissement.

K. Transport routier

43. En 2014, le Groupe d'experts de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) a continué à élaborer des propositions visant à modifier cet accord. Bien que le mandat du Groupe d'experts ait été prolongé jusqu'à la fin de 2014 afin de permettre à ses membres d'élaborer de façon minutieuse des propositions d'amendement qui recueilleront l'assentiment de tous, aucun accord n'a pu être trouvé. Le Groupe a décidé de solliciter une nouvelle prolongation de son mandat (jusqu'à la fin de 2017).

44. En outre, l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) a également fait l'objet de plusieurs propositions d'amendement. Il s'agit notamment d'élaborer des procédures en matière d'évaluation de l'incidence sur la sécurité routière, d'audit de sécurité, de gestion de la sécurité du réseau routier et d'inspection de sécurité des routes du réseau international «E», ou encore d'introduire l'«e-mobilité» dans l'AGR. Au moment de rédiger le présent rapport, on ne savait pas encore si ces amendements avaient été adoptés.

45. Le protocole concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR) attend toujours que les Parties contractantes se mettent d'accord sur les procédures à suivre et sur sa mise en œuvre. Si neuf pays acceptent désormais ce protocole additionnel, le nombre total reste faible.

46. Le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) s'est réuni en juillet pour une session spéciale afin d'examiner une proposition d'accord multilatéral mondial relatif au transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (OmniBUS) présentée par le Gouvernement suisse. Lors de la réunion d'octobre du SC.1, il a été décidé de tenir une nouvelle session spéciale du 27 au 29 avril 2015 pour poursuivre la discussion.

L. Renforcement des capacités et assistance technique

47. Une grande partie de l'aide permanente au renforcement des capacités apportée par la Division des transports passe par les activités du Groupe de travail sur les transports et le franchissement des frontières du Programme spécial pour les économies des pays d'Asie centrale de l'ONU (SPECA). La dix-neuvième session de ce groupe de travail s'est tenue les 18 et 19 juin 2014 à Almaty, au Kazakhstan.

48. En collaboration avec le Programme régional EuroMed de transport routier, ferroviaire et urbain, la Division des transports a aidé à préparer et à dispenser des formations portant sur les instruments juridiques de la CEE dans différents pays méditerranéens. À la suite de ces formations, EuroMed a produit une publication intitulée «Principaux accords des Nations Unies relatifs au transport routier», qui a été présentée au

Comité des transports intérieurs. Un séminaire de renforcement des capacités sur ce thème précis a en outre été organisé à Genève le 9 septembre 2014 afin de présenter l'ensemble des travaux de la Division des transports et d'attirer à nouveau l'attention sur les avantages qu'apportent aux pays d'EuroMed l'adhésion à la CEE et l'application de ses instruments juridiques.

49. En août 2013, le Gouvernement du Bélarus a demandé à la Division des transports de l'aider à évaluer le potentiel du système de transport et de logistique du pays ainsi que de contribuer à une meilleure intégration de la République du Bélarus aux chaînes internationales d'approvisionnement. Le rapport sur le système de transport et de logistique de la République du Bélarus a été publié en mai 2014 et a servi de base à une table ronde sur le renforcement des capacités qui s'est tenue à Minsk.

M. Évolution des normes et de la législation internationales du transport

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29)

50. En 2014, deux nouveaux Règlements de l'ONU concernant les véhicules et visant à améliorer leur sécurité ont été annexés à l'Accord de 1958 et sont entrés en vigueur, tandis que deux autres étaient adoptés:

- Le nouveau Règlement n° 132 sur les dispositifs antipollution de mise à niveau (DAM) pour les véhicules utilitaires, les tracteurs forestiers et les engins mobiles non routiers équipés de moteurs à allumage par compression assure une meilleure protection de l'environnement grâce au montage de tels dispositifs sur des véhicules en service pour leur permettre de se conformer aux nouveaux niveaux d'émission plus stricts. Il a été appliqué par 50 pays, notamment ceux de l'Union européenne;
- Le nouveau Règlement n° 133 sur la réutilisation, le recyclage et la valorisation des véhicules à moteur, permet le cas échéant de réutiliser, de recycler ou de valoriser certains équipements, pièces et matériaux de véhicules hors d'usage. Il a été appliqué par 50 pays, notamment ceux de l'Union européenne;
- Le nouveau Règlement sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible (VHPC), adopté lors de la session de novembre 2014 du WP.29, permet que les exigences de sécurité applicables à ces véhicules soient respectées en ce qui concerne leurs systèmes de stockage de l'hydrogène comprimé;
- Le nouveau Règlement sur les essais de choc latéral contre un poteau, adopté lors de la session de novembre 2014 du WP.29, renforce les exigences de sécurité applicables aux véhicules en cas de choc latéral contre un poteau.

51. Des règlements de l'ONU existants ont aussi été actualisés par 70 amendements destinés à les adapter aux innovations technologiques les plus récentes et à y introduire des limites plus strictes pour à la fois améliorer la sécurité des véhicules et les rendre moins polluants. Le WP.29 a notamment adopté en juin 2014 un amendement au Règlement n° 127 (Sécurité des piétons) de l'Accord de 1958 qui établit des prescriptions en matière de conception de carrosseries de voitures plus respectueuses des piétons et d'atténuation des blessures.

52. Le WP.29 a également poursuivi en 2014 ses activités en vue d'élaborer des prescriptions applicables aux systèmes de transport intelligents et aux systèmes d'aide à la conduite pour les véhicules automatisés et, partant, pour ouvrir la voie aux futurs véhicules autonomes. À cette fin, le WP.29 a décidé de recentrer une partie de ses ressources pour tenir compte et tirer efficacement avantage de l'évolution technologique rapide dans ce domaine. Lors de sa session de novembre 2014, le WP.29 a approuvé une feuille de route portant sur les défis liés à l'automatisation des véhicules.

53. L'année 2014 a aussi été marquée par l'adoption en mars par le WP.29 de la première phase de la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP). Elle a été inscrite le 12 mai 2014 au Recueil mondial en tant que Règlement technique mondial n° 15. Le nouveau cycle d'essai WLTP est plus représentatif des conditions de circulation réelles et fournit, tant aux autorités de réglementation qu'aux consommateurs, des informations plus précises concernant la consommation de carburant et les émissions de CO₂. C'est ainsi que lorsqu'un consommateur souhaitera acheter une voiture, la consommation indiquée en litre par kilomètre sera beaucoup plus précise grâce à ce nouvel essai. Il devrait prochainement remplacer le cycle d'essai actuel, appelé nouveau cycle de conduite européen (NEDC), y compris pour contrôler les émissions d'échappement polluantes.

54. En novembre 2014, le WP.29 est arrivé au terme de plusieurs années de travail en matière d'harmonisation des prescriptions techniques applicables à la construction et aux performances des pneumatiques. Un nouveau règlement technique mondial sur les pneumatiques a été adopté en novembre 2014.

55. Le WP.29 et ses organes subsidiaires ont continué à élaborer un certain nombre d'éléments techniques et de procédures d'essai susceptibles d'améliorer encore l'application du nouveau texte réglementaire.

N. TIR

56. Au moment de la rédaction du présent rapport, les principales questions concernant la Convention douanière relative au transport international des marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) sont les suivantes:

- La procédure d'appel d'offres lancée pour choisir une nouvelle association garante en Fédération de Russie suit son cours;
- Le Service fédéral des douanes de la Fédération de Russie a prolongé l'accord avec l'association garante actuelle pour qu'elle poursuive sa mission et continue à délivrer des carnets TIR jusqu'au 28 février 2015;
- À partir d'octobre 2014, les bureaux de douane ukrainiens ont reçu pour instruction du Service fiscal national de ne plus accepter comme garantie les carnets TIR délivrés par l'Association des transporteurs routiers internationaux (ASMAP) de la Fédération de Russie.

57. Les problèmes ont commencé en juillet 2013 quand le Service fédéral des douanes de la Fédération de Russie a annoncé qu'il n'accepterait plus, à partir du 14 septembre 2013, la garantie des carnets TIR mais exigerait des opérateurs TIR qu'ils se procurent une garantie nationale séparée pour effectuer des transports au départ, à destination ou passant par le territoire de la Fédération de Russie. Tous les organes compétents de la Convention TIR, en particulier le Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2) et la Commission de contrôle TIR (TIRExB), ont déclaré à de nombreuses reprises que les mesures du Service fédéral des douanes de la Fédération de Russie contrevenaient aux dispositions de la Convention TIR. La situation ne s'est pas améliorée en 2014.

58. Le Service fédéral des douanes de la Fédération de Russie a annoncé en 2014 qu'il serait mis un terme à l'accord de garantie avec l'association garante nationale et qu'une nouvelle association garante serait choisie à la suite d'un appel d'offres. Cette procédure n'est pas encore terminée.

59. Le choix d'une nouvelle association garante et l'adoption de quelques-uns des amendements à la Convention TIR pourraient peut-être conduire à un nouveau départ de la Convention en Russie, compte tenu de ce que la Fédération de Russie a constamment réitéré son engagement en faveur du système TIR et son intention d'en rester une Partie contractante active.

60. La mesure introduite par l'Ukraine en octobre 2014 était justifiée par le fait qu'elle considérait que l'ASMAP russe ne remplissait plus les conditions fixées par la Convention TIR et ne pouvait donc plus délivrer de garanties valables. Les autorités douanières ukrainiennes ont indiqué qu'elles continueraient à accepter les carnets TIR mais seulement en tant que déclaration en douane. Les transporteurs russes devraient en outre se procurer une garantie couvrant le transit à travers le territoire ukrainien. Cette mesure a encore accru les incertitudes et les tensions entre Parties contractantes au sujet de l'application de la Convention TIR, contraignant le secrétariat TIR et les organes pertinents de la Convention à s'engager activement pour trouver une solution à la crise.

61. La persistance des problèmes liés à l'application de la Convention TIR en Fédération de Russie et aux mesures introduites par l'Ukraine ont donc éclipsé en 2014 les succès enregistrés par la Convention TIR.

O. Transport des denrées périssables

62. L'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) vise à garantir que les denrées alimentaires réfrigérées et congelées sont transportées d'une manière efficace, sûre, dans de bonnes conditions d'hygiène et sans danger pour la santé humaine. Il aide également les pays à éviter de gaspiller des aliments.

63. Quelque 48 pays sont Parties contractantes à l'ATP, dont le Maroc et la Tunisie qui sont extérieurs à la région de la CEE. L'ATP fait aussi l'objet d'une promotion dans d'autres pays de la région méditerranéenne, tels que l'Algérie et la Jordanie.

64. En 2014, le Maroc a participé pour la première fois au Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11), l'organisme chargé d'administrer l'ATP. Cet accord met l'accent sur les transports internationaux, mais de plus en plus de pays transposent également les dispositions de l'ATP dans leur législation nationale en matière de transport réfrigéré.

65. Des amendements à l'ATP destinés à améliorer la procédure de certification des engins ATP sont entrés en vigueur le 13 novembre 2014 et des observations ont été ajoutées au Manuel ATP en ce qui concerne le positionnement des instruments de mesure et d'enregistrement de la température pour garantir que les températures soient correctes tout au long du transport des denrées surgelées.

66. Lors de sa session de 2014, le WP.11 a adopté des nouvelles dispositions relatives aux épreuves applicables aux engins qui peuvent être utilisés tant pour le chauffage que pour la réfrigération et décidé d'interdire les engins isothermes dépourvus de parois rigides (caisses à rideaux latéraux) au terme d'une période de transition appropriée.

P. Transport des marchandises dangereuses et classification et étiquetage des produits chimiques

67. L'ONU a élaboré des mécanismes d'harmonisation des critères de classification des produits chimiques en fonction du type de danger qu'ils présentent et les outils de communication correspondants (étiquettes et fiches de données de sécurité) ainsi que des

mécanismes d'harmonisation des conditions de transport pour tous les modes. Il s'agit du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) ainsi que des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses, Règlement type, communément appelé le «Livre orange».

68. Les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses adaptent le SGH au contexte des transports et abordent des questions qui concernent tous les modes de transport, qu'il s'agisse de la liste des marchandises dangereuses, de l'emballage, de l'étiquetage, des mesures d'intervention d'urgence ou l'utilisation de citernes mobiles, tout en proposant dans le Manuel d'épreuves et de critères des méthodes d'évaluation des risques physiques.

69. En 2013, la CEE avait publié la cinquième édition révisée du SGH, la dix-huitième édition révisée des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses, Règlement type, ainsi que l'amendement 2 à la cinquième édition révisée du Manuel d'épreuves et de critères.

70. En 2014, des organisations internationales concernées par différents modes de transport des marchandises dangereuses ont adapté les Recommandations de l'ONU dans leurs instruments juridiques: l'Organisation maritime internationale (OMI) a publié en 2014 l'édition 2015 du Code maritime international des marchandises dangereuses (obligatoire pour les 159 Parties contractantes à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer), tandis que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) publiait l'édition 2014-2015 des Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (obligatoire pour les 190 Parties contractantes à la Convention relative à l'aviation civile internationale). Les dispositions continues dans les éditions révisées de ces instruments juridiques peuvent être appliquées dès le 1^{er} janvier 2015.

71. Au niveau régional, les Recommandations de l'ONU ont été examinées par le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) ainsi que lors de sa réunion commune avec l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et avec la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). Cela a conduit à l'adoption d'une série d'amendements et à la publication en 2014 d'éditions révisées de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par le rail (RID) et de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure (ADN). Ces mises à jour, publiées sous forme d'éditions 2015 de l'ADR, du RID et de l'ADN, entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2015.

72. La mise en œuvre des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses assure l'harmonisation entre ces trois instruments juridiques internationaux.

73. Outre les règlements transposés des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses, l'ADR 2015 contient des dispositions nouvelles et révisées spécifiques au transport par route, notamment celles qui concernent les dispositifs pour additifs sur les citernes, ainsi qu'une révision de la teneur des instructions écrites qui doivent se trouver à bord des véhicules.

74. Les nouveaux amendements à l'ADN comportent notamment des dispositions relatives à l'évacuation des navires en cas d'urgence. Ils proposent plusieurs moyens d'évacuation différents. L'un d'entre eux consiste à utiliser un «refuge». Il s'agit d'un module (fixe ou flottant) capable de protéger toutes les personnes à bord contre les dangers identifiés liés à la cargaison pendant au moins soixante minutes au cours desquelles il est possible d'entrer en communication avec les services d'urgence et de secours.

75. Des amendements portant sur le transport de gaz naturel liquéfié (GNL) à bord de navires gaziers ont également été introduits dans l'ADN 2015. Le GNL requiert des conditions particulières, notamment en ce qui concerne le contrôle de la température de la cargaison, qui est très basse, ce qui explique que les nouveaux amendements visent à faire en sorte que la température de la structure du navire ne tombe pas au-dessous de la température minimale admissible.

76. Le Comité administratif de l'ADN a accordé plusieurs dérogations autorisant à titre d'essai l'utilisation de GNL comme carburant de propulsion à la place du diesel dans le cas d'un certain nombre de bateaux de navigation intérieure transportant des marchandises dangereuses, conformément aux politiques visant à préserver l'environnement et à réduire les émissions. Actuellement, seuls les carburants liquides dont le point d'éclair est égal ou supérieur à 55° C sont autorisés par l'ADN.

77. Le Comité administratif de l'ADN a aussi adopté des modèles de listes de contrôle pour les bateaux à cargaison sèche et pour les bateaux-citernes comme l'exige l'article 4 de l'ADN pour faire en sorte qu'une proportion représentative des expéditions de marchandises dangereuses transportées par voies navigables intérieures fasse l'objet de contrôles.

78. Les activités de la CEE qui consistent à administrer et à mettre à disposition les instruments juridiques et recommandations susmentionnés contribuent à une saine gestion des produits chimiques tout au long de leur cycle de vie (production, stockage, transport, lieu de travail et utilisation par le consommateur). De nombreux pays ont élaboré des législations nationales en matière de transport intérieur des marchandises dangereuses basées totalement ou partiellement sur les instruments juridiques de la CEE. Il en est de même en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses entre pays et membres de certaines régions ou certains marchés communs.

79. Ainsi, par exemple, les réglementations applicables au transport intérieur en Australie, au Brésil, au Canada, aux États-Unis d'Amérique et en Malaisie reposent sur les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses, Règlement type, tandis que les réglementations nationales de la Thaïlande sont fondées à la fois sur l'ADR et sur le Règlement type.

80. Au Canada, les modifications législatives permettant d'appliquer le SGH au travail ont reçu la sanction royale en juin 2014. La législation et les règlements modifiés doivent entrer en vigueur au plus tard le 1^{er} juin 2015. Ils vont sensiblement harmoniser la classification et la communication des dangers en ce qui concerne les produits chimiques utilisés sur les lieux de travail au Canada avec celles des États-Unis d'Amérique et d'autres pays qui ont déjà mis en œuvre le SGH.

Principales réalisations en 2014

- La phase du projet ForFITS concernant les émissions de CO₂ liée au Compte de l'ONU pour le développement a été achevée et le manuel est disponible en ligne. Cet outil a déjà été utilisé en Géorgie et en Lituanie.
- Le Groupe d'experts de l'uniformisation du droit ferroviaire a commencé son travail.
- Deux nouveaux Groupes d'experts de la sécurité routière ont été créés:
 - Le Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau;
 - Le Groupe d'experts de la signalisation routière.
- Le Règlement sur les dispositifs antipollution de mise à niveau est entré en vigueur et deux nouveaux règlements, respectivement sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible et sur les essais de choc latéral contre un poteau, ont été adoptés.
- La première phase de la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers a été adoptée.
- L'étude sur les impacts du changement climatique et l'adaptation des réseaux internationaux de transport a été publiée.
- Le document de travail intitulé «Gaz d'échappement des moteurs diesel: mythes et réalités» a été élaboré.
- La méthode d'élaboration d'un plan directeur pour les réseaux de trains à grande vitesse a été approuvée.
- Le nouveau Règlement technique mondial sur les pneumatiques a été adopté.
- Quelque 70 règlements concernant les véhicules ont été mis à jour, notamment un amendement au Règlement n° 127 (Sécurité des piétons) de l'Accord de 1958, qui établit des prescriptions en matière de conception de carrosseries de voitures plus respectueuses des piétons et d'atténuation des blessures.
- La feuille de route portant sur les défis liés à l'automatisation des véhicules a été approuvée.
- De nouvelles dispositions détaillées applicables aux épreuves destinées aux engins utilisés pour transporter des denrées périssables ont été adoptées.
- Les normes de la CEE concernant le transport des marchandises dangereuses, c'est-à-dire le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) doit être officiellement mis en œuvre au Canada.
- La Division des transports de la CEE a aidé la République du Bélarus à mieux s'intégrer aux chaînes internationales d'approvisionnement.
- La Déclaration de Paris a été adoptée lors de la quatrième réunion de haut niveau du Programme paneuropéen sur les transports, l'environnement et la santé (PPE-TSE).
- L'Organisation maritime internationale a adapté dans ses instruments juridiques les règlements de la CEE sur les marchandises dangereuses.
- Cinq nouveaux pays sont devenus Parties contractantes aux instruments juridiques de la Division des transports de la CEE.
- La communication diplomatique a été maintenue dans un esprit de collaboration avec tous les acteurs de la crise du régime TIR.

III. Objectifs pour 2015 et au-delà

81. Le Comité des transports intérieurs œuvre chaque année à de nombreux projets tout en veillant à ce que les préoccupations logistiques, environnementales et sanitaires soient au cœur de ses activités futures. Pour renforcer les succès obtenus cette année, il sera nécessaire d'assurer une progression dynamique des nombreux projets au programme du CTI, de consolider les instruments juridiques de la CEE pour intégrer les progrès technologiques rapides, de promouvoir les débats d'orientation et d'aider les gouvernements et les organisations à atteindre leurs propres objectifs.

82. Faire en sorte que les bénéfices potentiels du modèle ForFITS soient diffusés le plus largement possible constituera à nouveau une priorité en 2015. Compte tenu des effets positifs évidents que l'application de ce modèle aura au niveau de l'empreinte carbone des pays, le Comité des transports intérieurs espère que davantage de gouvernements solliciteront conseils et assistance. Il continuera cependant à partager avec les parties intéressées ses compétences dans tous les domaines liés à la facilitation des transports intérieurs.
