



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

Genève, 21-24 février 2017

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

Questions stratégiques de nature horizontale**Travaux analytiques de la CEE dans le domaine
des transports****Note du secrétariat***Résumé*

La présente note donne un bref aperçu des travaux analytiques entrepris en 2016 par la Division des transports durables de la CEE. Ces travaux comprennent des études relatives à des questions d'actualité portant sur les transports, des analyses demandées par des groupes d'experts et des équipes spéciales officiels, des documents analytiques destinés à enrichir les activités liées aux conventions de l'ONU relatives aux transports et/ou les travaux d'ateliers de renforcement des capacités, ainsi que des études analytiques qui servent de base à la réalisation ou à la gestion de différents projets ou qui en découlent. La présente note résume les travaux réalisés en application du programme de travail du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports, ainsi que dans le cadre de la Division des transports durables.

Le Comité est invité à **formuler des recommandations** sur les orientations futures des travaux analytiques de la CEE dans le domaine des transports.



I. Travaux analytiques et ateliers de renforcement des capacités organisés par le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports

1. Le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) facilite l'échange de données d'expérience et d'idées sur les progrès accomplis dans le développement de systèmes de transports intérieurs durables et sur les défis qui s'y rapportent. Son mandat lui permet de jouer le rôle privilégié de « groupe de réflexion » sur les transports dans le cadre du Comité des transports intérieurs (ci-après le Comité ou le CTI).

2. À ce titre, il s'est vu confier les objectifs suivants : recenser les tendances et les évolutions mondiales qui peuvent avoir des conséquences importantes pour le secteur des transports et les défis auxquels ce secteur doit faire face ; examiner et analyser les facteurs susmentionnés sur la base des informations fournies par les États membres ; enfin, formuler par consensus des recommandations pertinentes sur les orientations susceptibles de conduire au développement de systèmes de transport durables.

A. Publications – Études

Tendances et économie des transports sur la période 2014-2015 : financement des infrastructures de transport

3. Cette publication se fondera sur les ateliers organisés au cours de la session du Comité et sur le débat de politique générale tenu par celui-ci en 2013, ainsi que sur les sessions du WP.5 des deux dernières années consacrées au « financement des infrastructures de transport » et aux « bonnes pratiques et nouveaux outils pour le financement des infrastructures de transport ». La collecte de données a déjà commencé, sur la base du questionnaire approuvé par le Groupe de travail lors de sa session de 2015. Cette étude inclura des données et des analyses et présentera des études de préfaisabilité ou de faisabilité concernant les projets prioritaires d'infrastructure communiqués par les gouvernements des États membres participant au projet de liaisons de transport Europe-Asie (LTEA), au projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) et au projet de chemin de fer transeuropéen (TER). L'accent sera mis sur les points suivants :

- a) Les meilleures pratiques ou les modèles novateurs en matière de financement des infrastructures de transport ;
- b) Les meilleures pratiques concernant la programmation à moyen et à long termes, la gestion et la réalisation de tels projets ;
- c) Des expériences menées au niveau national en matière de financement des infrastructures de transport ainsi que des études réalisées spécialement pour de tels projets, des types de financement et des données fournies par les gouvernements ;
- d) Les dossiers d'investissement des institutions financières internationales et autres donateurs.

B. Ateliers

1. Atelier sur le thème de la recherche et des innovations dans le domaine des transports

4. Cet atelier a souligné l'importance de la recherche sur le développement des transports et plus particulièrement sur l'innovation. Les résultats des différents projets de recherche sur les transports et des outils sur lesquels se fondent ces projets y ont été présentés. Les difficultés rencontrées pour relier les résultats de ces recherches avec les besoins des marchés ont en outre été illustrées et débattues.

5. Les participants :

a) Ont pris note des projets de recherche sur les transports, des innovations en la matière et des évolutions technologiques dans la région de la CEE :

- L'Institut de recherche biélorusse des transports « TRANSTEKHNIKA » a présenté un modèle qui renforce l'efficacité des opérations de transport dans le transport de passagers ;
- Le Système de transport Catapult (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord) illustre les méthodes permettant de créer un environnement propice à l'innovation en matière de transport ;
- L'Institut hellénique des transports a mis l'accent sur les difficultés rencontrées lors de la mise en œuvre des résultats de la recherche dans les transports ;
- Siemens eHighway a présenté les transports routiers utilitaires lourds électrifiés et les nouveaux types de camions propulsés par l'énergie électrique ;
- L'institut UBIMET a ciblé, dans son exposé, l'analyse des phénomènes météorologiques à l'aide de différents cas de figure dans lesquels des données météorologiques de haute précision ont été utilisées ;
- Le Centre régional espagnol pour l'environnement a présenté une méthode d'évaluation rapide des impacts du climat sur les couloirs de transport, évoquant notamment une application Madrid-Lisbonne ainsi que l'initiative pour des déplacements quotidiens durables et un outil de suivi des transports ;
- L'Université d'Helsinki a présenté un aperçu des recherches interdisciplinaires menées à propos du droit des transports durables et de la logistique des entreprises de transport ;
- L'Université d'État de Moscou pour l'ingénierie des transports a exposé de nouvelles approches concernant l'organisation du transport ferroviaire de marchandises dans le trafic international ;
- L'université Démocrite de Thrace a axé son exposé sur une nouvelle méthode et un nouvel outil permettant d'estimer les incidences économiques des transports.

b) Sont convenus que, pour transformer les connaissances en avantages pour la société, une action cohérente et continue s'imposait aux fins de soutenir et de promouvoir l'innovation ;

c) Ont observé que, si la recherche visait à mettre des fonds à profit pour produire des connaissances, celle de l'innovation visait à mettre à profit les connaissances pour en retirer un gain financier ;

d) Sont convenus que, pour que les résultats de la recherche fassent progresser l'innovation :

- Les gouvernements devaient faire preuve de volonté politique et fixer le cadre de la recherche dans le domaine des transports ;
- L'industrie devait guider la recherche vers les secteurs susceptibles de satisfaire la demande des marchés ;

- La communauté des chercheurs devait produire des connaissances, des technologies et d'autres produits ou services en matière de recherche qui satisfassent aux besoins de la société en accord et en coopération avec l'industrie, les entreprises et les marchés.

e) Ont fait le constat que les raisons principales de l'échec des tentatives visant à faire naître l'innovation et à créer des produits et des services commercialisables à partir des résultats de la recherche étaient à chercher dans :

- Le manque de fonds disponibles pour l'exécution de travaux de recherche ;
- Un « environnement d'exécution » inexistant ;
- Le manque de structures de gouvernance généralement éprouvées et acceptées pour le processus d'exécution ;
- L'insuffisance des processus de suivi et de collecte systématique de données pour l'analyse et l'évaluation du processus d'exécution.

f) Ont observé que l'existence d'un élément capable de faire le lien entre le marché et les résultats de la recherche en matière de transport, à l'instar de Catapult, revêtait une importance essentielle pour le succès de la transformation des résultats de la recherche en innovation ;

g) Ont noté que l'établissement d'une structure centrale chargée de la recherche en matière de transport et de l'innovation était un passage obligé pour la mise en commun des connaissances, des résultats et des idées de projets, et aussi pour le renforcement de la coopération et des économies d'échelle entre les instituts de recherche en matière de transport.

6. L'atelier a permis de mettre en évidence la complexité des questions de fond liées à la mise en place de projets de recherche en matière de transport et à la mise en concordance de leurs résultats avec les besoins du marché.

2. Atelier sur les infrastructures de transport essentielles et la cybersécurité

7. L'atelier a été organisé sur la base du mandat du CTI, selon lequel la Division devrait poursuivre ses travaux visant à renforcer la sûreté des transports intérieurs, en organisant notamment des manifestations propices à l'échange d'informations et de meilleures pratiques. Les conclusions de cet atelier devraient servir de contribution au Forum sur la sûreté des transports intérieurs du CTI.

8. Le cyberspace et ses infrastructures sont exposés à un large éventail de risques émanant de menaces et de dangers aussi bien physiques qu'informatiques. La sécurité du cyberspace est difficile à assurer, en raison de la capacité qu'ont les acteurs malveillants d'agir depuis n'importe quel endroit du monde, des liens entre le cyberspace et les systèmes physiques et de la difficulté qu'il y a à rendre les réseaux informatiques complexes moins vulnérables et à limiter les effets des attaques. La menace informatique planant sur des infrastructures vitales de plus en plus sujettes à des intrusions sophistiquées qui font courir de nouveaux risques est de plus en plus préoccupante. Le fonctionnement des infrastructures physiques étant de plus en plus dépendant de l'informatique, il est de plus en plus probable que surviennent des incidents de grande ampleur ou lourds de conséquences, susceptibles de faire des dégâts ou de perturber des services dont dépendent l'économie des pays et les activités quotidiennes de millions de leurs habitants. Des représentants des gouvernements et des organisations internationales spécialisés dans la cybersécurité et les infrastructures essentielles de transport ont fait part de leurs expériences et de leurs bonnes pratiques concernant les moyens de renforcer encore la sécurité des infrastructures essentielles de transport.

9. Au cours de l'atelier, les participants :
- a) Ont relevé l'importance fondamentale d'adopter les meilleures solutions matérielles disponibles en matière d'informatique, tout en insistant sur le fait qu'elles devaient nécessairement s'accompagner de bonnes solutions logicielles, celles-ci constituant la meilleure parade contre d'éventuelles atteintes à la sécurité des logiciels embarqués ;
 - b) Ont observé que les fournisseurs avaient pour habitude de diffuser les mises à jour de logiciels embarqués (les logiciels de caméras) par l'entremise de sites Web dédiés, auxquels tout un chacun peut avoir accès et, le cas échéant, apporter des modifications aux logiciels susceptibles d'affecter le bon fonctionnement du matériel ;
 - c) Ont pris note des points ci-après :
 - Si la sécurité des logiciels embarqués est un problème crucial, bon nombre d'experts en la matière ne sont pas conscients des risques ainsi posés ;
 - On a pu constater que, lorsque les experts font l'acquisition de matériels destinés aux infrastructures publiques, ils tentent de faire des économies en dépensant moins pour une assistance technique de longue durée.
 - d) Ont noté que la vitesse de propagation des cyberattaques était supérieure à celle des contre-mesures et que de ce fait, les conséquences potentielles pouvaient être plus préjudiciables que celles d'attaques de type classique ;
 - e) Ont observé que différentes motivations animaient les cyberattaques :
 - La criminalité pour le profit ;
 - L'activisme dans un but sociopolitique ;
 - L'espionnage industriel au service de la concurrence ;
 - Le sabotage à des fins de terrorisme ;
 - La cyberguerre motivée par une stratégie de préjudice de portée internationale.
 - f) Sont convenus que la protection des intérêts commerciaux et la sécurité intérieure dépendaient de l'intégrité et de la résilience des systèmes de technologie de l'information (TI).

C. Groupe d'experts – Projets

1. Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux et nœuds de transport internationaux

10. Un travail d'analyse considérable a été entrepris au cours de la deuxième phase d'action du Groupe d'experts, mettant surtout l'accent sur les réponses données au questionnaire. Les principaux objectifs de cette analyse sont triples :

- a) Recenser et, autant que faire se peut, inventorier les réseaux de transport qui, dans la région de la CEE, sont vulnérables aux effets des changements climatiques, si possible dans le cadre d'un système d'information géographique (SIG) ;

b) Utiliser/mettre au point des modèles, méthodes, outils et bonnes pratiques tenant compte des risques extrêmes (températures élevées et inondations, par exemple) qui peuvent toucher certaines infrastructures de transport intérieur dans la région de la CEE selon différents scénarios d'évolution du climat ;

c) Recenser et analyser les études de cas axées sur les conséquences économiques, sociales et environnementales que pourraient avoir les changements climatiques et proposer une analyse coûts-avantages des solutions envisageables en matière d'adaptation.

2. Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie

11. Un document analytique a été établi par l'Institut de recherche scientifique sur les transports routiers à propos de l'identification des flux de marchandises sur les liaisons de transport Europe-Asie. Le document ECE/TRANS/2017/9 contient davantage de détails sur le projet. On trouvera ci-après les points principaux du rapport :

a) Un « instantané » et une analyse de la situation actuelle dans le domaine des transports et du commerce le long des axes de transport Europe-Asie ;

b) Un examen des études, programmes et initiatives dont fait actuellement l'objet le développement des liaisons de transport Europe-Asie récemment entrepris aux niveaux national et international ;

c) L'identification des principaux obstacles au transport, au commerce, au passage des frontières, au passage en douane et au transit le long des axes de transport Europe-Asie ;

d) L'énonciation de recommandations pouvant permettre de surmonter les obstacles identifiés et de développer davantage les échanges commerciaux le long des axes de transport Europe-Asie.

3. Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport

12. L'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport est un élément important si l'on souhaite se fonder sur des coûts de construction réalistes et un programme d'investissement stable sans explosion des coûts. L'évaluation comparative des coûts de construction pourrait être utile pour les prévisions de dépenses ainsi que pour la maîtrise des coûts des projets. Le mandat du Groupe a une durée de deux ans et les experts s'attachent principalement à :

a) Dégager des modèles, méthodes, outils et bonnes pratiques permettant d'évaluer, calculer et analyser les coûts de construction des infrastructures de transport ;

b) Recenser et compiler les terminologies en usage dans la région de la CEE en ce qui concerne les coûts de construction des infrastructures de transports intérieurs. Si possible, établir un glossaire des termes convenus, avec les explications s'y rapportant ;

c) Recueillir et analyser des données en vue d'une évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport dans la région de la CEE pour chaque mode de transport intérieur (routier, ferroviaire, fluvial), prenant en compte les terminaux intermodaux ainsi que les centres logistiques et de fret et les ports ;

d) Analyser et décrire les conditions et paramètres de calcul de ces coûts.

II. Activités d'analyse sur les questions intersectorielles réalisées dans le cadre de la Division des transports durables

A. Outils d'analyse mis au point par la CEE pour étayer les choix à faire dans le domaine de la politique des transports

1. Outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS)

13. L'outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS) est un remarquable produit analytique élaboré dans le cadre d'un projet de renforcement de capacités financé par le Compte de l'ONU pour le développement. L'utilisation de cet outil peut contribuer à la concertation sur les politiques et au renforcement des capacités en matière d'atténuation des effets des changements climatiques dans le domaine des transports, et dans le même temps, elle peut servir à réaliser des études aux niveaux local, national, sous-régional, régional et mondial. La Division des transports durables a élaboré un plan de travail pour les deux prochaines années visant à étendre à plus grande échelle l'application de l'outil ForFITS et à développer et renforcer la version actuelle du modèle. L'ensemble des activités suivantes sont tributaires d'une mobilisation de fonds en faveur de projets extrabudgétaires. Le plan de travail comprend notamment :

- a) La mise au point d'un nouveau module concernant les polluants locaux ;
- b) La mise au point d'un nouveau module « Engins mobiles non routiers » ;
- c) L'élaboration d'une nouvelle interface usager ;
- d) Des stages de formation ;
- e) Des analyses spécifiques pour des pays déterminés.

14. On trouvera dans le document ECE/TRANS/2017/7 davantage de renseignements sur l'outil ForFITS et le plan de travail 2016-2018.

2. Futurs systèmes sûrs de transport intérieur (SafeFITS)

15. 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 sera fondé sur l'évolution des données relatives à la sécurité routière ainsi que sur les relations entre plusieurs paramètres s'y rapportant. Il devrait par ailleurs fournir des renseignements sur divers scénarios ayant trait à la sécurité routière en fonction des politiques et mesures retenues. On trouvera de plus amples informations sur ce projet dans le document ECE/TRANS/2016/7.

B. Publications – Études

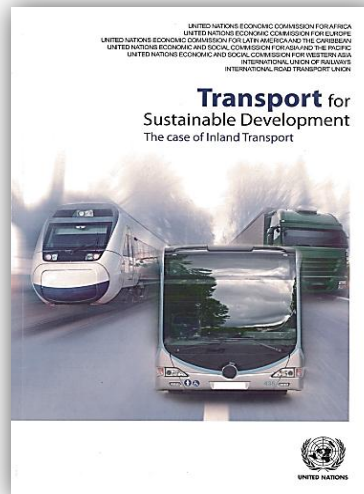
1. Les transports dans la perspective du développement durable : le cas des transports intérieurs

16. L'étude intitulée « Transport for Sustainable Development: The case of Inland Transport » (Transports dans la perspective du développement durable: le cas des transports intérieurs), dont la CEE est l'auteur principal, est le fruit de la coopération entre les cinq commissions régionales de l'ONU et les principales parties concernées au niveau mondial, en particulier l'Union internationale des transports routiers et l'Union internationale des chemins de fer.

17. L'étude porte sur les questions, les progrès et les problèmes concernant les efforts déployés au niveau mondial pour réaliser la transition vers une mobilité durable des marchandises et des voyageurs utilisant les modes de transport intérieur, à savoir la route, le rail, les voies navigables et le transport intermodal. Les transports sont toujours un préalable à des interactions sociales et économiques mais, malheureusement, ils s'accompagnent aussi d'effets néfastes, tels que les accidents de la route, la pollution atmosphérique et sonore et les émissions de gaz à effet de serre.

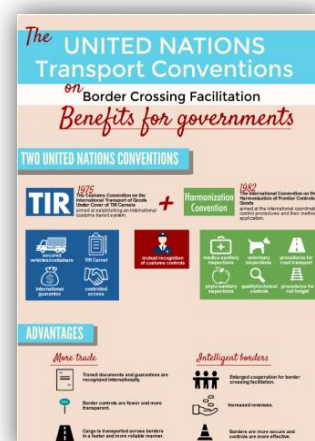
18. L'étude, qui expose une multitude de bonnes pratiques et de pratiques optimales, met en évidence les résultats obtenus en matière d'atténuation des effets négatifs et recense également les principales difficultés et possibilités pour accélérer le passage à la durabilité. Elle facilite une compréhension approfondie et réaliste des cinq dimensions qui définissent le transport durable : accessibilité physique, accessibilité économique, sécurité, sûreté et performance environnementale. L'étude présente des points de vue théoriques et des pratiques optimales correspondant à toutes les régions du monde et recense ainsi les similitudes et les différences entre pays de différents groupes de revenu et régions géographiques dans les efforts qu'ils déploient pour parvenir à des transports durables.

19. Les Divisions des transports des commissions régionales de l'ONU ont l'intention de poursuivre cette coopération et d'élaborer une étude de suivi intitulée « Les transports au service du développement durable – Le cas du transport maritime et des liaisons avec l'arrière-pays ». L'auteur principal en sera la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC).



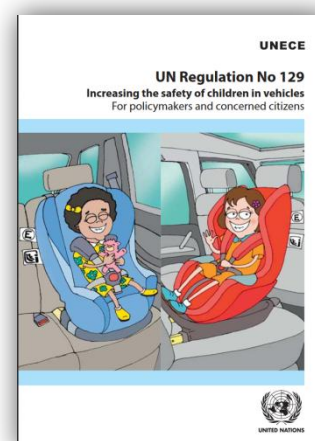
2. Les Conventions des Nations Unies sur les transports et la facilitation du passage des frontières – Avantages pour les gouvernements

20. Cette brochure, établie par la Division des transports durables de la CEE en coopération avec l'Union internationale des transports routiers, met en lumière l'importance et les avantages potentiels, pour les Parties contractantes, de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR et de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières. Elle s'appuie sur des graphiques et des visuels pour présenter les transports sous une forme simplifiée, en tant que moyen de facilitation du commerce. Elle illustre en particulier les relations unissant les deux Conventions des Nations Unies et l'Accord de facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce.



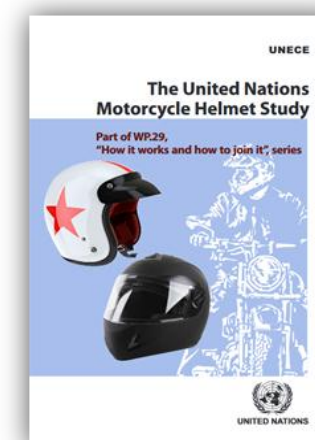
3. Dispositifs de retenue pour enfants

21. Pour réduire le risque de blessures graves en cas d'accident, il importe que les bébés et les enfants en bas âge transportés à l'intérieur de véhicules soient assis dans le sens inverse de la marche. En comparaison des enfants plus âgés et des adultes, les muscles de leur cou, encore faibles, supportent un poids de tête relativement plus important. En cas d'accident, le passage prématuré à un dispositif de retenue installé dans le sens de la marche fait courir un risque accru de lésion grave de la colonne vertébrale. Le nouveau règlement n° 129 de l'ONU, connu comme le « règlement i-Size » a été élaboré dans le but de mieux prendre en compte ces deux aspects. Le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP), qui est un organe subsidiaire du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) de la CEE, a pour mission de renforcer la sécurité des enfants. Un groupe de travail informel conduit par la France, qui a rassemblé des experts des ministères, des instituts de recherche, des services techniques, des tests consommateurs et de l'industrie, s'est chargé de l'élaboration du contenu technique du règlement de l'ONU.



4. Étude des Nations Unies sur les casques des motocyclistes

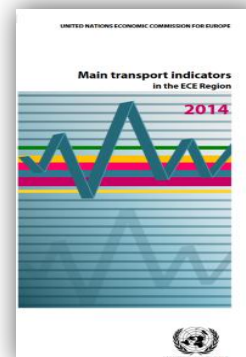
22. Le risque, pour les motocyclistes, de décéder dans un accident de la circulation est 26 fois supérieur à celui que courent les passagers d'une voiture. Le fait de porter un casque adapté améliore les chances de survie des motocyclistes de 42 % et leur évite 69 % de blessures. En 1972, suite à la mise en œuvre de l'Accord de 1958, la CEE a adopté le Règlement n° 22 de l'ONU consacré aux casques pour motocyclistes. Depuis lors, le Règlement n° 22 a été régulièrement mis à jour pour refléter les progrès de la recherche sur les plans technique et médical et sur celui des matériaux utilisés. Aujourd'hui dans la cinquième série d'amendements (chaque série rehaussant le niveau d'exigence et de protection), le Règlement n° 22 de l'ONU énonce des conditions uniformes d'homologation des casques de protection pour les conducteurs et passagers de motocycles. Un aspect important de ce règlement tient au fait qu'il



rend obligatoires les essais et la certification des produits réalisés par des organismes indépendants. C'est une garantie de qualité et de sécurité des casques. Dans le Règlement n° 22 de l'ONU, la marque d'homologation est une étape essentielle de la politique consistant à rendre obligatoire le port du casque. Reconnaisant l'intérêt de ce règlement, la majorité des pays européens, ainsi que de nombreux autres pays dans le monde (42 en tout) l'ont intégré dans leur propre législation et se sont ralliés au système d'homologation des Nations Unies. En outre, de nombreux pays n'ayant pas la qualité de Partie contractante à l'Accord de 1958 ont choisi de fonder leur législation nationale, s'agissant du port du casque, sur le Règlement n° 22.

5. Principaux indicateurs concernant les transports dans la région de la CEE, 2014 (uniquement en anglais et en russe)

23. Cette brochure contient des statistiques sur les principaux indicateurs relatifs à la route, au rail et aux voies navigables dans les pays de la région de la CEE.



C. Publications résultant de partenariats

1. Sécurité du transport des aliments

24. Il s'agit de la feuille de route concernant l'adhésion à l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP), élaborée en coopération avec le projet EuroMed « Route et rail et transport urbain », financé par l'UE, qui vise à appuyer la mise en place du Réseau de transport transméditerranéen (TMT-N) en créant un cadre réglementaire et des conditions opérationnelles appropriés afin de faciliter le transport transfrontalier, renforcer la sécurité du transport terrestre et promouvoir les transports urbains durables et efficaces.



2. Feuille de route pour l'adhésion à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) de 1970 et la mise en œuvre de cet Accord

25. Chacun sait que la fatigue au volant augmente le risque d'accidents graves de la route. L'AETR a pour objet d'empêcher les conducteurs et équipages de véhicules commerciaux effectuant des transports internationaux par route de conduire pendant un nombre d'heures excessif. L'Accord définit également les appareils de contrôle que sont les « tachygraphes », précise les prescriptions techniques relatives à la construction, l'essai, l'installation et l'inspection de ces appareils ainsi qu'à la vérification des heures de conduite par les autorités compétentes. Le présent Accord est toutefois ouvert à l'adhésion des seuls pays membres de la CEE (art. 14).

26. Compte tenu de l'importance vitale du présent Accord pour les pays partenaires d'EuroMed, des sessions de formation ciblée organisées à la demande des pays dans le cadre du projet EuroMed RRU ont eu lieu en Algérie, en Jordanie, au Maroc et en Tunisie. Des experts de la CEE ont contribué à ces sessions à la suite desquelles l'Algérie, la Jordanie, le Maroc et la Tunisie se sont déclarés prêts à appliquer l'AETR et à utiliser le tachygraphe numérique dans leurs transports internationaux et nationaux. De ce fait, le problème qui s'est posé aux pays partenaires d'EuroMed concernait l'acquisition de la qualité de Partie contractante à l'AETR et le moyen de tirer parti de ses dispositions et des cadres largement harmonisés qui avaient été établis.

27. À sa neuvième session, tenue à Genève le 27 octobre 2014, le Groupe d'experts de l'AETR a décidé d'apporter son soutien à l'ouverture de l'Accord à l'Algérie, à la Jordanie, au Maroc et à la Tunisie moyennant une révision de l'article 14. Il a arrêté d'un commun accord le libellé d'une proposition d'amendement et a invité une Partie contractante à l'AETR à présenter officiellement une telle proposition à la première occasion. À sa 109^e session, les 28 et 29 octobre 2014, le SC.1 a adopté la modification proposée de l'article 14.
