



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports routiers****118<sup>e</sup> session**

Genève, 17-19 octobre 2023

**Rapport du Groupe de travail des transports routiers  
sur sa 118<sup>e</sup> session****I. Participation**

1. Le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) a tenu sa 118<sup>e</sup> session du 17 au 19 octobre 2023, sous la présidence de M. R. Symonenko (Ukraine). Les États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) suivants étaient représentés : Arménie, Bélarus, Bulgarie, Fédération de Russie, Finlande, France, Lettonie, Liechtenstein, Pologne, Slovaquie, Suède, Suisse, Tchéquie, Türkiye et Ukraine.
2. Les États non membres de la CEE ci-après ont aussi participé : Algérie, Égypte, Iran (République islamique d'), Jordanie, Liban et Maroc.
3. La Commission européenne, le Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) et les organisations non gouvernementales ci-après ont également participé : Conseil des Bureaux, Fédération routière internationale, Union internationale des transports routiers (IRU), Union turque des chambres et des bourses de commerce (TOBB), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), Association slovène de logistique et Projet euro-méditerranéen de soutien aux transports.

**II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)**

4. Le Groupe de travail des transports routiers a adopté l'ordre du jour de la session (ECE/TRANS/SC.1/419).
5. Les exposés faits pendant la session peuvent être consultés à l'adresse <https://unece.org/transport/events/sc1-working-party-road-transport-118th-session>.



### **III. Instruments relatifs aux transports intérieurs (point 2 de l'ordre du jour)**

#### **A. Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route**

##### **1. État de l'Accord**

6. Le secrétariat a fait savoir au SC.1 que le nombre de Parties contractantes à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) n'avait pas évolué (52).

##### **2. Groupe d'experts**

7. Le Président du Groupe d'experts de l'AETR a rendu compte au SC.1 des travaux réalisés par le Groupe, en particulier des activités destinées à rapprocher les régimes AETR dans les Parties contractantes membres et non membres de l'Union européenne après la mise en place, le 15 juin 2019, de tachygraphes intelligents dans l'Union européenne, et notamment des propositions visant à modifier l'article 22 bis et à établir de nouveaux appendices 1C (tachygraphes intelligents) et 4 (échange d'informations).

8. À sa 116<sup>e</sup> session, le SC.1 avait appuyé une proposition du Groupe d'experts de l'AETR visant à modifier l'article 14 afin d'ouvrir l'Accord au niveau mondial. Le secrétariat a souligné qu'un échange informel avait été tenu en vue de faciliter cette démarche, mais qu'aucune proposition de modification n'avait encore été reçue. Les Parties contractantes ont de nouveau été invitées à soumettre une proposition officielle.

9. Le Président a rendu compte au SC.1 des débats du Groupe d'experts de l'AETR relatifs à la prolongation du mémorandum d'accord par la signature de l'accord administratif. Le SC.1 a pris acte des renseignements communiqués par la présidence ainsi que du document informel n° 1.

10. La Türkiye a demandé qu'une solution soit trouvée rapidement pour que les activités énumérées dans le mémorandum d'accord conclu dans le cadre de l'AETR puissent se poursuivre comme convenu à la 117<sup>e</sup> session du SC.1. Le Bélarus et la Fédération de Russie ont soutenu la demande de la Türkiye sous réserve que les Parties contractantes à l'AETR soient toutes traitées sur un pied d'égalité.

#### **B. Accord européen sur les grandes routes de trafic international**

##### **1. État de l'Accord**

11. Le secrétariat a fait savoir au SC.1 que le nombre de Parties contractantes à l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) n'avait pas évolué (38).

##### **2. Amendements à l'Accord**

12. À la session précédente, le Président avait rappelé aux participants de consulter leur capitale concernant l'opportunité d'ouvrir l'AGR à l'adhésion d'États non membres de la CEE, pour que ce point puisse être examiné et qu'une décision puisse être prise à la présente session, étant donné que cette décision avait été reportée depuis la 115<sup>e</sup> session.

13. Pour faciliter un examen approfondi de cette question par les Parties contractantes, à la 116<sup>e</sup> session, le Président a demandé au secrétariat d'inviter les représentants d'autres commissions régionales de l'ONU à fournir des informations sur leurs accords régionaux équivalents. La Commission économique pour l'Afrique (CEA) a fourni des informations sur l'Accord intergouvernemental sur le réseau autoroutier transafricain (2014), le Programme de développement des infrastructures en Afrique (2012) et divers accords destinés à établir des corridors de transport.

14. Le SC.1 a décidé de reporter sa décision à la session suivante. Il a prié le secrétariat de lui faire savoir, à cette même session, si des États non membres de la CEE avaient témoigné d'un intérêt pour l'adhésion à l'AGR. Aucun État ne s'étant manifesté à ce sujet pendant plusieurs sessions, le secrétariat a suggéré au SC.1 de faire savoir, à la session suivante, qu'il ne jugeait pas opportun actuellement d'ouvrir l'AGR à l'adhésion d'États non membres de la CEE, mais qu'il était disposé à réexaminer cette question en cas d'intérêt de la part d'États non membres.

15. À la précédente session, la Türkiye a présenté le document informel n° 2, dans lequel figure une proposition d'amendement à l'annexe I concernant les routes E99, E691, E881, E981 et E982. Le document ECE/TRANS/SC.1/2023/1 a été élaboré pour faire suite à ce document informel, puis soumis au SC.1 pour approbation, à la demande de la présidence. Le SC.1 a adopté la proposition telle que reproduite dans l'annexe I.

16. Au titre du point 4 b) de l'ordre du jour sur le projet d'autoroute transeuropéenne, les membres du SC.1 ont été invités à examiner plusieurs éléments de l'AGR qui pourraient faire l'objet de travaux futurs ou de propositions d'amendements, notamment concernant l'ajout des audits et des inspections de sécurité routière à l'annexe II. Le SC.1 se penchera plus en détail sur cette question à la session suivante.

17. Dans le cadre de l'examen du point 7 c) i) de l'ordre du jour sur les activités en rapport avec le Comité des transports intérieurs (CTI), le SC.1 a pris note de la suggestion du secrétariat visant à engager un débat, aux sessions suivantes, sur l'amélioration du réseau des routes « E » en ce qui concerne le développement technologique et la viabilité environnementale de ce réseau.

### **3. Application de l'Accord**

18. À sa précédente session, le SC.1 avait demandé au secrétariat de l'aider à élaborer une enquête à envoyer aux Parties contractantes à l'Accord afin d'obtenir des informations sur l'état d'avancement de son application sur leur territoire (document informel n° 2). Cette démarche s'inscrit dans le cadre de la tâche 5.4 du plan relatif à l'application de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030. Le SC.1 a prié le secrétariat de distribuer l'enquête aux Parties contractantes à l'AGR, en les invitant à faire connaître leur avis avant la session suivante.

## **C. Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route**

### **1. État de la Convention**

19. Le secrétariat a fait savoir au SC.1 que le nombre de Parties contractantes à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) n'avait pas évolué (58).

### **2. Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Protocole)**

20. Le secrétariat a fait savoir au SC.1 que le nombre de Parties contractantes au Protocole à la Convention n'avait pas évolué (48).

### **3. Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, concernant la lettre de voiture électronique (Protocole additionnel)**

21. Le secrétariat a fait savoir au SC.1 que, depuis la session précédente, l'Azerbaïdjan et le Turkménistan avaient adhéré au Protocole additionnel à la Convention, ce qui portait à 33 le nombre total de Parties contractantes.

### **4. Groupe d'experts de la mise en œuvre de l'eCMR**

22. La Présidente du Groupe d'experts de la mise en œuvre de l'eCMR (GE.22) a fait savoir au SC.1 que le Groupe s'était réuni à six reprises entre juillet 2022 et juillet 2023.

Elle a rendu compte des travaux menés par le Groupe d'experts, dont elle a résumé le rapport sur la base des documents ECE/TRANS/SC.1/2023/2 à 5, compte tenu des modifications apportées à la sixième session du GE.22. Elle a souligné que le GE.22 devait approfondir l'analyse de certains éléments figurant dans les documents pour pouvoir adresser des recommandations concrètes au SC.1 et établir la version définitive des spécifications fonctionnelles et conceptuelles.

23. Un atelier a été organisé, à l'occasion duquel la Commission européenne, le CEFAC-ONU, la FIATA, l'IRU et le secrétariat ont fait des exposés.

24. Le SC.1 a décidé d'accorder au GE.22 un délai supplémentaire de deux ans pour lui permettre d'achever ses travaux au titre de son mandat actuel, notamment d'élaborer des spécifications techniques (si le temps disponible le permet) et de faire rapport au SC.1 à sa 120<sup>e</sup> session, en octobre 2025. À la lumière des explications données pendant la session, l'Iran (République islamique d') a décidé de lever ses réserves à l'égard des travaux du Groupe, sachant que les questions et préoccupations restantes seraient toutes analysées, débattues et traitées aux futures sessions du Groupe, une fois son mandat prolongé.

25. Le SC.1 a prié le secrétariat de demander une prolongation du mandat du GE.22 à la session suivante du CTI, puis à celle du Comité exécutif. En outre, il a demandé que des services de secrétariat soient assurés pour trois sessions par an au maximum, à raison de trois jours par session tout au plus.

#### **D. Nouveaux instruments juridiques : projet d'accord multilatéral mondial relatif au transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (OmniBUS)**

26. À sa 114<sup>e</sup> session, le SC.1 a repris ses débats en présence de représentants de la Fédération de Russie, de la Suisse et de la Türkiye. La Fédération de Russie a indiqué qu'elle était disposée à accepter le texte proposé dans le document ECE/TRANS/SC.1/2015/3 pour le paragraphe 3 de l'article 25, mais pas la « variante ». Elle a en outre retiré sa réserve à propos du texte du paragraphe 10 de l'annexe VI. Enfin, elle a proposé un texte visant à compléter la partie « Note importante » de la demande d'autorisation figurant à l'annexe I. Le Président a demandé à la Fédération de Russie, à la Suisse et à la Türkiye de collaborer (par exemple dans le cadre de réunions des « amis de la Présidence » ou selon d'autres méthodes informelles) pour mettre la dernière main au texte du projet d'accord, et de soumettre la version finale du texte pour adoption à la session précédente. En raison du bouleversement de l'organisation habituelle des travaux dû à la pandémie de COVID-19, ces réunions n'ont pas eu lieu en 2020.

27. À la 115<sup>e</sup> session, le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'il avait effectué un suivi auprès de la Fédération de Russie, de la Suisse et de la Türkiye afin de s'assurer qu'elles continuaient de s'intéresser à la question. Le secrétariat a communiqué les réponses reçues de la Suisse et de la Türkiye, respectivement les 18 et 30 novembre 2020. En résumé, la Suisse et la Türkiye ont indiqué qu'elles ne participeraient plus aux débats sur la proposition d'accord. Le Groupe de travail a décidé de maintenir ce point à son ordre du jour mais de suspendre les débats sur ce sujet jusqu'à ce que le secteur des transports ait surmonté les effets de la pandémie de COVID-19 (c'est-à-dire en 2023 ou 2024).

28. Le SC.1 a décidé de reporter l'examen de cette question à la session suivante.

29. La Commission européenne a indiqué que les informations qu'elle avait communiquées à la session précédente restaient d'actualité, à savoir que le Protocole à l'Accord relatif au transport international occasionnel de voyageurs par autocar ou par autobus (Accord InterBus) concernant les services réguliers et les services réguliers spéciaux (qui est ouvert à la signature et à la ratification depuis le 23 octobre 2020) avait été ratifié par l'Union européenne, mais qu'il ne pourrait entrer en vigueur que lorsqu'au moins deux autres Parties contractantes en plus de l'Union européenne l'auraient ratifié. L'Ukraine a fait savoir au SC.1 qu'elle avait engagé ses procédures internes de ratification du Protocole à l'Accord InterBus concernant les services réguliers et les services réguliers spéciaux.

## **E. Résolution d'ensemble sur la facilitation des transports routiers internationaux (R.E.4)**

### **Rapport entre l'origine des marchandises et les opérations de transport**

30. À la session précédente, la Pologne et la Türkiye ont soumis le document ECE/TRANS/SC.1/2022/4, dans lequel figure une proposition de définition du terme « transport bilatéral ».

31. La Pologne, avec l'aval de la Lettonie, a proposé que l'examen de ce point soit reporté jusqu'à ce que la situation des transports routiers imputable aux sanctions imposées dans ce secteur en raison de la guerre menée par la Fédération de Russie contre l'Ukraine soit réglée.

32. La Türkiye a demandé que ce point reste à l'ordre du jour.

33. Le SC.1 a également jugé nécessaire que ce point reste à l'ordre du jour, mais il a indiqué que son examen devrait être reporté jusqu'à ce que la guerre menée contre l'Ukraine par la Fédération de Russie soit terminée.

## **IV. Promotion des nouvelles technologies et de l'innovation dans le domaine des transports intérieurs (point 3 de l'ordre du jour)**

### **Infrastructures routières numériques/intelligentes**

34. Faute de temps, cette question n'a pas été traitée à la présente session. Les personnes souhaitant présenter un exposé à la session suivante ont été invitées à prendre contact avec le secrétariat.

## **V. Promotion d'une connectivité et d'une mobilité durables dans les transports intérieurs régionaux et interrégionaux (point 4 de l'ordre du jour)**

### **A. Infrastructures routières sûres et durables**

#### **1. Inspections et audits de sécurité routière**

35. Le SC.1 a poursuivi l'examen de cette question au titre du point 4 b) de l'ordre du jour portant sur le projet d'autoroute transeuropéenne (TEM).

36. L'Ukraine a projeté un film sur les handicaps liés aux accidents de la route, qui a obtenu le Grand prix du Festival mondial du film sur la sécurité routière en 2022, et fait un exposé sur ses pratiques relatives aux infrastructures routières sûres, portant notamment sur les audits et les inspections de sécurité routière, ainsi que sur d'autres solutions en matière de conception des infrastructures.

37. Le SC.1 a décidé de créer un groupe informel d'experts des bonnes pratiques en matière d'infrastructures routières, constitué de représentants de la Lettonie, de l'Ukraine, de la Türkiye, et d'autres participants intéressés. Ce groupe informel d'experts a été invité à travailler, aux côtés du Directeur du projet TEM et du secrétariat, à l'élaboration d'une proposition de collaboration en matière de renforcement des capacités entre le SC.1 et le projet TEM, en mettant l'accent dans un premier temps sur les audits et les inspections de sécurité routière dans la région de la CEE.

#### **2. Effets des changements climatiques sur les réseaux et nœuds de transport internationaux et adaptation à ces changements**

38. Le secrétaire du Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques sur les réseaux et nœuds de transport internationaux et l'adaptation à ces

changements a rendu compte des travaux du Groupe, lesquels ont porté, pendant l'année écoulée, sur l'analyse des futurs effets des changements climatiques, la mise au point d'un cadre pour un test de résistance aux changements climatiques et l'élaboration d'un guide sur les trajectoires d'adaptation, ainsi que sur la sensibilisation et le partage des connaissances. Il a également signalé qu'un guide pour l'évaluation de la criticité des réseaux de transport était en phase initiale d'élaboration.

39. Le SC.1 a accueilli ces informations avec intérêt et invité le secrétaire du Groupe d'experts à lui communiquer des informations actualisées à sa session suivante.

## **B. Projet d'autoroute transeuropéenne**

40. Le Directeur du projet TEM a donné un aperçu des activités menées dans le cadre du projet pendant l'année écoulée.

41. Il a également présenté un document sur les audits et les inspections de sécurité routière, qui comprenait une analyse des pratiques en vigueur et des outils employés dans les pays de la région du projet ainsi que des recommandations (document informel n° 10), et en a résumé le contenu. Le SC.1 a salué les travaux menés dans le cadre du projet et accueilli favorablement la suggestion de son Directeur visant à étudier les moyens de modifier l'AGR de manière à y intégrer des procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières, et, notamment, à présenter un document sur cette question à la session suivante.

42. Le SC.1 s'est félicité de la suggestion visant à utiliser le projet TEM, en collaboration avec lui-même, comme plateforme de renforcement des capacités relatives aux audits et aux inspections de sécurité routière dans la région de la CEE. Il a invité le Directeur du projet à collaborer avec le secrétariat et le nouveau groupe informel d'experts des bonnes pratiques en matière d'infrastructures routières afin d'étoffer la suggestion en vue de la session suivante.

## **VI. Facilitation du transport routier international (point 5 de l'ordre du jour)**

### **A. Carte internationale d'assurance automobile (carte verte)**

43. À la session précédente, le SC.1 avait approuvé les modifications apportées à l'annexe 1 de la R.E.4 qui figurent dans le document ECE/TRANS/SC.1/2022/1. Le secrétariat a présenté le document informel n° 5, dans lequel figure la version définitive de l'annexe modifiée. Le SC.1 a approuvé le document et prié le secrétariat de faire le nécessaire pour que la version actuelle de la R.E.4 (ECE/TRANS/SC.1/2002/4/Rev.4) soit mise à jour et présentée à sa session suivante en tant que document officiel afin que la résolution puisse être traduite dans les langues officielles de la CEE et mise en ligne sur son site Web.

44. Le SC.1 a accueilli avec satisfaction l'exposé fait par la Secrétaire générale du Conseil des bureaux et le document informel n° 8 qui rendait compte des faits nouveaux survenus au cours de l'année écoulée concernant le système de la carte verte et abordait plusieurs points, à savoir des questions liées à l'affiliation au Conseil et à la stabilité financière du Conseil, la structure organisationnelle de son secrétariat, la collaboration entre le Conseil et les autres entités, la version électronique du certificat international d'assurance automobile, la protection des données, et une nouvelle directive relative à l'assurance automobile en cas d'insolvabilité. Le SC.1 a loué les efforts déployés par le Conseil pour assurer la stabilité du système malgré la situation géopolitique délicate et les effets de cette situation dans la région.

### **B. Atelier sur l'assurance transfrontières des véhicules à moteur**

45. À sa précédente session, le Groupe de travail a été invité à participer à un atelier sur l'assurance transfrontières des véhicules à moteur, organisé conjointement le 19 octobre 2022 par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), la CEE,

la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC), la Commission économique pour l'Afrique (CEA) et la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO). Des exposés ont été présentés par les organisations responsables de l'administration des cartes verte, bleue, orange, brune et jaune. Les conclusions et recommandations de l'atelier figurent à l'annexe III du rapport de la dernière session (ECE/TRANS/SC.1/418).

46. Le secrétariat a fait savoir au SC.1 qu'un deuxième atelier s'était tenu le 31 octobre 2023. Hébergé par le Conseil dans ses locaux de Bruxelles, et organisé par la CESAP, la CEE, la CEPALC et la CEA, il pouvait être suivi en personne ou en ligne. Le SC.1 a demandé à recevoir, à sa session suivante, des informations actualisées sur les résultats de cet atelier et la suite qui y aura été donnée.

## **VII. Révision du mandat et du Règlement intérieur du SC.1 (point 6 de l'ordre du jour)**

47. À sa précédente session, le SC.1 a commencé la lecture et l'examen des articles 1<sup>er</sup> à 28 du Règlement intérieur figurant dans le document ECE/TRANS/SC.1/2020/2. Il a demandé à l'Allemagne de soumettre un document révisé présentant les modifications apportées ainsi que les propositions de règles à revoir à la présente session. Ce document est toujours attendu, étant donné que le précédent attaché aux transports auprès de la Mission permanente de l'Allemagne a quitté ses fonctions avant que le nouvel attaché ne prenne ses fonctions.

48. Le secrétariat a informé le SC.1 de l'exécution du mandat révisé du CTI et d'une action de suivi ajoutée à la tâche 4.3 du plan relatif à l'application du mandat révisé et de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030 (ECE/TRANS/2023/3) : « Appliquer le mandat et le Règlement intérieur du Comité et faire en sorte que ses organes subsidiaires s'alignent sur ces deux instruments ». Pour aider le SC.1 dans cette tâche, le secrétariat a établi le document ECE/TRANS/SC.1/2023/6, lequel comprend des recommandations fondées sur l'annexe II du document ECE/TRANS/2023/4/Rev.1 (Projet de recommandations pour l'harmonisation de certaines dispositions des mandats des groupes de travail du CTI), qui présentent un intérêt pour le mandat et le Règlement intérieur du SC.1.

49. Le SC.1 a examiné le document ECE/TRANS/SC.1/2023/6, du mandat jusqu'à l'article 1<sup>er</sup> (par. 4, al. d)) du Règlement intérieur (chap. I), et y a apporté des modifications.

50. Le SC.1 a décidé de poursuivre l'examen de cette question à sa session suivante, sur la base du document ECE/TRANS/SC.1/2023/6/Rev.1, compte tenu des modifications apportées à la présente session, et du document ECE/TRANS/SC.1/2020/2/Rev.1 devant être présenté par l'Allemagne.

## **VIII. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 7 de l'ordre du jour)**

### **A. Délégations nationales**

51. Les délégations nationales n'ont communiqué aucune information nouvelle.

### **B. Organisations internationales**

52. L'IRU a soumis le document ECE/TRANS/SC.1/2023/7, dans lequel figurait une résolution relative à la pénurie de chauffeurs routiers, adoptée à sa récente Assemblée générale, et fait une déclaration. Les membres du SC.1 ont été invités à collaborer avec l'IRU afin de combler la pénurie de chauffeurs dans le secteur des transports routiers.

53. Les organisations internationales n'ont communiqué aucune autre information nouvelle.

## C. Activités d'organes de la Commission économique pour l'Europe et d'autres organismes de l'ONU

### 1. Activités en rapport avec le CTI

54. Le secrétariat a rendu compte au SC.1 des principaux éléments issus de la quatre-vingt-cinquième session du CTI, tenue en février 2023, à savoir : a) la déclaration ministérielle intitulée « Tirer le meilleur parti des solutions de transport intérieur dans la lutte mondiale contre les changements climatiques » (ECE/TRANS/328, annexe II) ; b) le mandat révisé et la Stratégie du CTI à l'horizon 2030 ; c) l'examen des mandats des groupes de travail du CTI effectué en 2023 ; d) la version révisée du « Plan d'action de la CEE pour la sécurité routière 2023-2030 » (ECE/TRANS/2023/7) ; e) la prolongation du mandat du Groupe d'experts de l'AETR ; f) un document sur l'essor des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (ECE/TRANS/2023/23). Les décisions du CTI (ECE/TRANS/328) concernant le SC.1 figurent dans le document informel n° 7.

55. Le secrétariat du CTI a présenté le projet de Stratégie sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs. Le SC.1 a accueilli cet exposé avec satisfaction et approuvé les contributions que le Président et le Vice-Président (Pologne) lui ont suggéré, dans le document informel n° 9, d'apporter à la Stratégie. Il a aussi décidé d'ajouter à son ordre du jour, à partir de la session suivante, un nouveau point (4 a) iii) intitulé « Contributions du SC.1 à la Stratégie du CTI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs ».

56. En ce qui concerne l'exécution de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030, le SC.1 a examiné le document informel n° 6 et demandé que les informations qui s'y trouvent, actualisées à la lumière des débats de la présente session, soient communiquées au secrétariat du CTI.

57. En ce qui concerne la révision 2023 des mandats des groupes de travail qui relèvent du CTI, le SC.1 a examiné et modifié le document ECE/TRANS/SC.1/2023/9 puis l'a approuvé tel que modifié, et remercié le secrétariat d'avoir facilité les débats en élaborant ce document. Il a demandé que le document révisé soit transmis au secrétariat du CTI.

58. En ce qui concerne le projet de plan d'action de la CEE pour la sécurité routière 2023-2030, le SC.1 a examiné et modifié le document ECE/TRANS/SC.1/2023/8 puis l'a approuvé tel que modifié, et demandé que ces informations soient communiquées au secrétariat du CTI.

59. En ce qui concerne la demande du CTI au SC.1 de faire des propositions concernant l'évolution des transports routiers au regard de l'électrification des utilitaires légers et lourds, et la meilleure façon de mettre en place les infrastructures de recharge (voir ECE/TRANS/2023/23), le secrétariat a organisé un atelier au cours duquel les secrétaires du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) et du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) ont chacun fait un exposé visant à favoriser les débats.

60. Le secrétaire du WP.24 a fait un exposé sur la conteneurisation et invité le SC.1 à étudier la forme que pourrait prendre le transport routier de marchandises à l'avenir. Le secrétaire du GRPE a fait un exposé sur le cadre réglementaire applicable aux véhicules électriques et le rôle essentiel que jouent les fournisseurs d'énergie et opérateurs de réseau dans la réussite d'un déploiement. Le SC.1 a accueilli ces interventions avec satisfaction et prié le secrétariat d'organiser, à sa session suivante, un atelier d'une demi-journée comprenant des exposés d'acteurs du secteur et d'intervenants publics dans le but de favoriser le dialogue et la réflexion concernant la contribution que peut apporter le SC.1 à ces questions. Le Liechtenstein a été invité à rendre compte, durant l'atelier, des activités qu'il mène susceptibles de présenter un intérêt dans ce domaine.

61. À sa précédente session, le SC.1 a demandé au secrétariat de préparer un exposé sur les instruments juridiques relevant de la compétence du Groupe de travail. Cette demande s'inscrivait dans le cadre de la tâche 5.1 du plan relatif à l'application de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030 (ECE/TRANS/2022/3), qui portait sur les groupes de travail concernés qui évaluaient et révisaient les instruments relevant de leur compétence.

62. Le SC.1 a décidé de continuer à suivre les 11 instruments juridiques relevant de sa compétence qui restent pertinents sous leur forme actuelle. Il a estimé qu'il conviendrait d'évaluer de manière suivie la pertinence des cinq instruments juridiques en vigueur les plus employés qui sont examinés à chaque session et, si besoin, celle des quatre instruments juridiques qui sont moins utilisés et des deux instruments juridiques qui ne sont pas encore entrés en vigueur.

## **2. Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports**

63. Le secrétaire du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) a donné des informations sur la création d'un Comité de coordination cogéré par les secrétariats de la Commission économique pour l'Europe et de l'Organisation de coopération économique aux fins du déploiement du corridor transcaspéen et du corridor Almaty-Téhéran-Istanbul, chargé d'évaluer et de hiérarchiser les besoins en matière de construction et de renouvellement des infrastructures de transport pour le matériel roulant et les conteneurs utilisés dans le cadre d'un pool, et de recenser les liaisons manquantes. Le Comité agira aussi en faveur de la dématérialisation, de l'harmonisation et de la normalisation des documents de transport utilisés le long des corridors. Le secrétaire du WP.5 a aussi fourni des informations sur la création d'une nouvelle équipe spéciale de la mobilité électrique, avec lequel il a invité le SC.1 à envisager de collaborer.

64. Le SC.1 a accueilli l'exposé avec intérêt, indiqué qu'il était disposé à collaborer avec le WP.5 à des initiatives pertinentes et invité le secrétaire du WP.5 à lui faire un nouveau compte rendu à sa session suivante.

## **3. Autopartage et covoiturage**

65. Le secrétariat a rendu compte au SC.1 de l'achèvement de ce projet, qui englobait une analyse mondiale de documents relatifs aux services d'autopartage et de covoiturage, l'établissement de lignes directrices sur la création de ce type de services à la lumière de l'analyse susmentionnée revue pour tenir compte des besoins particuliers des pays d'Asie centrale et des villes cibles, ainsi que la tenue d'un atelier infrarégional. Le SC.1 a remercié le secrétariat pour son exposé.

## **IX. Questions diverses (point 8 de l'ordre du jour)**

66. La Türkiye a présenté le document informel n° 10, dans lequel il est suggéré de créer une organisation internationale intergouvernementale pour les transports routiers. Elle communiquera de plus amples informations sur sa proposition à la session suivante.

67. L'Union européenne a souligné qu'il lui faudrait étudier la proposition avant toute chose. Elle a dit craindre qu'il y ait superposition des tâches, le Conseil économique et social de l'ONU ayant approuvé le mandat révisé du CTI en 2022, qui reconnaît à celui-ci une compétence à la fois régionale et mondiale dans les transports intérieurs.

68. L'Ukraine a fait part au SC.1 des difficultés que rencontrent les conducteurs sur son territoire en raison de la guerre menée par la Fédération de Russie, et prié le secrétariat de demander aux Parties contractantes à l'AETR, sur la base d'une lettre qu'elle lui ferait parvenir, de ne pas sanctionner les conducteurs pour les infractions aux normes du travail et aux obligations en matière de temps de repos constatées sur le territoire ukrainien tant que la loi martiale s'y applique, conformément à l'article 2 (par. 2, al. f)) de l'AETR. La Lettonie a appuyé la demande de l'Ukraine.

## **X. Date de la prochaine session (point 9 de l'ordre du jour)**

69. Le Groupe de travail a été informé des dates de sa prochaine session (15 au 17 octobre 2024). La date limite de soumission des documents est le 31 juillet 2024.

## **XI. Adoption du rapport (point 10 de l'ordre du jour)**

70. Le Groupe de travail a adopté le rapport de la session.

## Annexe

### Proposition d'amendement à l'annexe I de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR)

Le Gouvernement turc a proposé de modifier l'annexe I de l'AGR comme suit :

« **E 80** : Lisboa – Santarem – Leiria – Coimbra – Aveiro (Albergaria) – Viseu – Guarda – Vilar – Formoso – Salamanca – Burgos – San Sebastián – Pau – Toulouse – Narbonne – Nîmes – Aix-en-Provence – Nice – Veintimiglia – Savona – Genova – La Spezia – Migliarino – Livorno – Grosseto – Civitavecchia – Roma – Pescara ... Dubrovnik – Petrovac – Podgorica – – Priština – Niš – Dimitrovgrad – Sofia – Plovdiv – Svilengrad – poste frontière de Kapıkule – Edirne – Babaeski – Silivri – İstanbul – İzmit – Adapazari – Bolu – Gerede – Ilgaz – Amasya – Niksar – Refahiye – Erzincan – Aşkale – Erzurum – Ağrı – poste frontière de Gürbulak – Iran (République islamique d')

**E 90** : Lisboa – Montijo – Setúbal – Evora – Caia – Badajoz – Madrid – Zaragoza – Lérida – Barcelona ... Mazara del Vallo – Alcamo – Palermo – Buonfornello Messina ... Reggio di Calabria – Catanzaro – Crotona – Sibari – Metaponto – Taranto – Brindisi ... Igoumenitsa – Ioannina – Kozani – Thessaloniki – Alexandroupoli – poste frontière de İpsala – Keşan – Gelibolu – Lapseki – Bursa – Eskişehir – Sivrihisar – Ankara – Niğde – Adana – Toprakkale – Gaziantep – Şanlıurfa – Nusaybin – Cizre – poste frontière de Habur – Iraq

**E 87** : Odessa – Izmail – Reni – Galati – Tulcea – Constanta – Varna – Burgas – Marinka – Zvezdec – Malko Tarnovo – Dereköy (poste frontière) – Kırklareli – Babaeski – Havsa – Keşan – Gelibolu – pont de Çanakkale 1915 – Çanakkale – Ayvalık – İzmir – Selçuk – Aydın – Denizli – Acıpayam – Korkuteli –Antalya ».

Le SC.1 a adopté cette proposition d'amendement conformément à l'article 8 de l'AGR.