



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.1/375
1 décembre 2004

Original : FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers

(Quatre-vingt-dix-huitième session, 27-29 octobre 2004)

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DES TRANSPORTS ROUTIERS
SUR SA QUATRE-VINGT-DIX-HUITIÈME SESSION**

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail des transports routiers a tenu sa quatre-vingt-dix-huitième session à Genève, du 27 au 29 octobre 2004. Y ont participé des représentants des États membres de la CEE suivants: Allemagne, Arménie, Azerbaïdjan, Bulgarie, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Kazakhstan, Kirghizstan, Lettonie, Lituanie, Ouzbékistan, Pays-Bas, Norvège, Portugal, Roumanie, Suède, Suisse, Turquie.

Ont également été représentés la Commission européenne, le Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) ainsi que l'organisation non-gouvernementale suivante: l'Union internationale des transports routiers (IRU).

OUVERTURE DE LA SESSION

2. Suite au départ en retraite de M. Pinson de la Fédération de Russie, élu Président lors de la dernière session du Groupe de travail, la présidence du SC.1 a été assurée par le vice-président désigné, M. Alaluusua. Le SC.1 a demandé aux délégués russes de transmettre à M. Pinson ses meilleurs vœux de retraite heureuse.

3. En introduction, le Directeur de la Division des Transports a souhaité la bienvenue aux représentants de l'Arménie, de l'Azerbaïdjan, du Kazakhstan, du Kirghizstan et de l'Ouzbékistan qui participaient pour la première fois à la session du SC.1. Il a informé le Groupe de travail de l'adoption par le Comité des transports intérieurs (CTI) de la Résolution d'ensemble R.E.4 et que 10 pays avaient émis des réserves. Il a souhaité que le pays qui a fait une réserve générale sur cette résolution reconsidère sa position à la lumière des explications fournies.

4. Il a par ailleurs insisté sur la nécessité de prendre des décisions finales sur les points suivants: AGR (annexes I et II), CMR (version sur la base de laquelle sera élaboré le Protocole à la CMR). En outre, il a évoqué les discussions du CTI sur la question des visas. A cet égard, il a souhaité que le SC.1 examine le document TRANS/SC.1/2004/5 et le document informel présenté par l'IRU et donne son avis sur la manière dont cette question pourrait être abordée par le CTI, considérant que le SC.1 pouvait apporter des éléments constructifs notamment dans la définition des pièces se rapportant au transport qui devraient être présentées pour l'obtention d'un visa.

5. Concernant le projet de mandat et de règlement intérieur du SC.1, le Directeur de la Division des Transports a précisé les raisons pour lesquelles ces textes étaient présentés. Il a fait à ce propos référence à ce qui s'était passé au WP.1 et a précisé que ce dernier avait reporté l'examen de ce point afin de pouvoir disposer d'un texte plus élaboré. Il a suggéré au Groupe de travail de focaliser essentiellement son attention dans un premier temps sur le mandat du Groupe et de ne procéder qu'à un examen général du projet de règlement intérieur le concernant en raison de nombreuses similitudes avec le Règlement intérieur du WP.1.

6. Enfin, évoquant les travaux de Vérone sur la sécurité routière, il a demandé au Groupe de travail d'examiner la possibilité de créer une nouvelle Convention ou une nouvelle annexe à l'AGR sur le sujet de l'évaluation de l'impact de la sécurité routière en ce qui concerne les routes à l'instar de ce qui existe déjà pour l'environnement. Il a invité les pays à fournir au secrétariat toute information utile à ce sujet. Il a également demandé au Groupe de travail de mener des réflexions sur la possibilité d'élaborer une méthodologie pour l'inspection de la sécurité des routes.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (*Point 1 de l'ordre du jour*)

(Document : TRANS/SC.1/374)

7. L'ordre du jour a été adopté sans modification.

ADOPTION DU RAPPORT DE LA QUATRE-VINGT-DIX-SEPTIÈME SESSION

(Point 2 de l'ordre du jour)

(Document : TRANS/SC.1/373)

8. Le Groupe de travail a adopté le rapport de sa quatre-vingt-dix-septième session sans modification.

ACTIVITÉS D'ORGANES DE LA CEE-ONU ET D'ORGANISATIONS INTERNATIONALES INTÉRESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL

(Point 3 de l'ordre du jour)

a) Comité des transports intérieurs et organes subsidiaires

(Document : ECE/TRANS/156)

9. Le secrétariat a informé le Groupe de travail des conclusions de la soixante-sixième session du CTI (17-19 février 2004).

b) Organisations internationales

(Document : TRANS/SC.1/2004/9)

10. Le représentant de l'IRU a évoqué les résultats du 29^{ème} Congrès de l'IRU tenu à Yokohama (Japon) dont les faits saillants sont présentés dans une brochure qui a été distribuée en séance aux membres du Groupe. Il a notamment insisté sur la résolution adoptée sur la sûreté du transport routier, reprise dans le document TRANS/SC.1/2004/9. Il a également mentionné l'adoption lors de ce congrès d'une Charte sur la sécurité routière et a annoncé que le prochain congrès se tiendrait en 2006 à Dubaï dans les Emirats Arabes Unis.

MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD AETR *(Point 4 de l'ordre du jour)*

(Document : TRANS/SC.1/371/Add.1/Rev.1)

11. Le Groupe de travail a été informé que les propositions d'amendements à l'article 12 de l'AETR relatives aux procédures de contrôle des temps de conduite et de repos étaient officiellement entrées en vigueur le 27 février 2004 (C.N. 1353.2003.TREATIES-3 (Notification dépositaire)).

12. Le Groupe de travail a été informé par la Commission européenne des derniers développements intervenus concernant la mise en œuvre du tachygraphe numérique dans l'UE ainsi que sur les propositions législatives en cours de discussion qui auront ultérieurement des incidences sur l'AETR (notamment simplification des règles relatives aux temps de conduite et de repos et nouvelles dispositions visant à renforcer leur contrôle).

13. Le SC.1 a adopté sans modification le document TRANS/SC.1/371/Add.1/Rev.1 introduisant les dernières modifications concernant les amendements à l'AETR relatifs au tachygraphe numérique. Le secrétariat a également signalé qu'un mémorandum explicatif avait été ajouté à la fin de ce document afin de présenter les diverses modifications introduites. Il a rappelé que la France s'était déclarée volontaire pour transmettre à New York l'ensemble de ces amendements. Le document final tel qu'adopté est repris sous forme d'un addenda au présent rapport avec la cote TRANS/SC.1/375/Add.1.

14. Le SC.1 a pris note de la liste des autorités compétentes dans le domaine de l'AETR mise à jour par le secrétariat (TRANS/SC.1/2004/12).

15. La Fédération de Russie a confirmé son intention d'organiser un séminaire international en 2005 sur le tachygraphe numérique et a indiqué qu'elle en préciserait la date, le lieu ainsi que les sujets à être abordés dès que possible et se mettra en relation avec le secrétariat pour définir les modalités d'organisation. A ce sujet, le représentant de la Commission européenne a signalé que, dans le cadre d'un contrat en cours de signature avec la Suède portant sur le contrôle de la mise en œuvre du tachygraphe numérique, qui entrera en vigueur au printemps 2005, il est prévu l'organisation de deux séminaires dont l'un en Fédération de Russie. Il a indiqué que la Commission était disposée à coopérer pour l'organisation d'un tel séminaire.

16. Interrogé sur les travaux qui seraient menés en Fédération de Russie sur l'introduction d'un tachygraphe numérique d'origine russe, le représentant de ce pays a indiqué qu'il transmettrait dès que possible au secrétariat toute information utile à ce sujet.

17. Le représentant de l'Azerbaïdjan a signalé que son pays utilisait déjà un tachygraphe numérique et a souhaité connaître les modalités pour faire reconnaître cet appareil en Europe. Le secrétariat a précisé que ces modalités étaient précisées dans l'annexe 1B du Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil et que l'ensemble des textes réglementaires relatifs à ce sujet étaient rappelés dans le document TRANS/SC.1/371/Add.1/Rev.1. Pour toute information complémentaire sur les procédures appliquées dans l'UE, il a été invité à prendre contact directement avec le représentant de la Commission européenne.

INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS ROUTIERS *(Point 5 de l'ordre du jour)*

a) Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR)

(Documents: TRANS/SC.1/AC.5/38; TRANS/SC.1/2003/9 ; TRANS/SC.1/2004/7 ; TRANS/SC.1/2004/2 ; TRANS/SC.1/2002/13/Rev.2 ; TRANS/SC.1/2003/3 ; TRANS/SC.1/2003/3/Rev.1)

i) État des précédents amendements à l'AGR

18. Le Groupe de travail a pris note de l'amendement 9 à l'AGR (ECE/TRANS/16/Amend.9), préparé par le secrétariat, qui englobe les amendements à l'AGR entrés en vigueur les 4 décembre 2001, 29 août 2002 et 24 novembre 2003.

ii) Examen de nouvelles propositions d'amendements à l'annexe I de l'AGR

19. Le Groupe de travail a adopté les propositions relatives aux routes «E» en Roumanie (TRANS/SC.1/2004/7). Cependant, concernant la proposition relative au prolongement de l'E 81 de Bucaresti à Constanta, le Groupe de travail a demandé au secrétariat de vérifier avec la Roumanie si, compte tenu de la distance limitée de la section concernée, la mention de toutes les villes intermédiaires (Lehliu, Fetesti et Cernovoda) était justifiée étant donné qu'il sera impossible de toutes les mentionner sur la prochaine carte AGR.

20. Le Groupe de travail a également adopté la proposition de nouvelle route «E» en Estonie (TRANS/SC.1/2004/2).

21. S'agissant des propositions d'amendement à l'Annexe I de l'AGR présentées par la Turquie et l'Azerbaïdjan, sur lesquelles le SC.1 avaient donné son accord de principe lors de sa 97^{ème} session (TRANS/SC.1/373, paragraphe 18), la Géorgie a donné son accord sur la nouvelle route E allant de Horasan en Turquie (jonction avec la E 80) à Vale en Géorgie ainsi que sur le fait de faire de cette route une extension de la E 691 actuelle (Ashtarak - Vale) (Désignation générale : Ashtarak - Gumri - Ashotsk - Vale - Turkgözü - Posof - Kars - Horasan). De son côté, l'Azerbaïdjan a donné son accord sur la nouvelle route E 99 allant de Şanlıurfa en Turquie (jonction avec la E 90) à Sadarak en Azerbaïdjan (jonction avec la E 002). (Désignation générale: Şanlıurfa - Diyarbakir - Bitlis - Doğubeyazıt - Iğdir - Dilucu - Sadarak). Par ailleurs, l'Arménie a donné son accord sur l'extension de la route E 002 de Mehgri (Arménie) à Sadarak en Azerbaïdjan (Désignation générale : Alyat - Saatli - Mehgri - Ordubad - Djulfa - Nakhchivan - Sadarak).

22. En ce qui concerne les propositions présentées par le Kazakhstan, le SC.1 a pris note du changement de nom de la ville de Leninogorsk par Ridder, située sur la route E 40. Il a accepté, à titre exceptionnel, l'extension de la route E 38 de Kyzylorda à Shymkent, dans la mesure où cette section était déjà couverte par la route E 123. Il a, en revanche, considéré que la proposition d'extension de la route E 40 de Ridder jusqu'à Ust Kan en Fédération de Russie était prématurée et qu'il convenait d'attendre que les travaux d'amélioration de la route sur cette section soient plus avancés avant d'introduire une telle extension.

23. L'ensemble des amendements à l'Annexe I de l'AGR adoptés par le SC.1 lors de ses 97^{ème} et 98^{ème} sessions, qui sera envoyé au Secrétaire général pour notification, est repris en annexe 1 du présent rapport.

24. Le Groupe de travail a pris note du document TRANS/SC.1/2002/13/Rev.2, qui montre les chevauchements de sections entre le réseau des routes «E» et le réseau des routes asiatiques.

iii) Examen de nouvelles propositions d'amendements à l'annexe II de l'AGR

25. Lors de sa 97^{ème} session, le Groupe de travail avait, au regard des préoccupations exprimées sur des risques de non-cohérence des propositions présentées avec la prochaine directive de l'UE, considéré qu'il était nécessaire de reporter l'adoption des dispositions relatives à la sécurité dans les tunnels afin de les rendre compatibles avec ladite directive. Suite à l'adoption de la directive de l'UE (CE/2004/54 du 29 avril 2004 (JO L 167/39)), le secrétariat a élaboré, en liaison avec le vice-président du groupe multidisciplinaire d'experts sur la sécurité dans les tunnels, un projet révisé du document TRANS/SC.1/2003/3 prenant en compte les observations faites lors de la 97^{ème} session, les remarques du Groupe d'experts sur la sécurité dans les tunnels lors de sa septième réunion (voir rapport TRANS/AC.7/15) et les dispositions contenues dans la directive communautaire.

26. Le Groupe de travail a examiné le document TRANS/SC.1/2003/3/Rev.1 et le document informel n° 1 de la session regroupant l'ensemble des dispositions afférentes à la sécurité dans les tunnels et a introduit les modifications suivantes:

- Chapitre III.2.1 – Paramètres fondamentaux, dans le tableau, ajouter «(km/h)» après «Vitesse de conception».
- Chapitre III.3, en anglais remplacer “shall” par “should” dans les premier et quatrième paragraphes. Dans la version française, quatrième paragraphe, remplacer «doivent» par «devraient». Adapter en tant que de besoin la version russe.
- Modifier les deux premiers paragraphes du chapitre V.3 comme suit:
«La nécessité d'aménager des issues de secours et la distance entre celles-ci devraient être décidées sur la base d'une analyse des risques du tunnel considéré. **Toutefois**, dans les nouveaux tunnels, des issues de secours devraient être prévues lorsque le volume de trafic est supérieur à **une moyenne annuelle** de 2 000 véhicules/jour par voie de circulation.»
- Chapitre V.3, cinquième paragraphe, (version anglaise seulement), modifier comme suit: “... allowing the passage of emergency services ~~vehicles~~ ...”.
- Chapitre V.3, sixième paragraphe et chapitre V.4.2, remplacer en français «têtes» par «extrémités» et en anglais “portal” par “entry and exit”. Adapter en tant que de besoin la version russe.

- Chapitre V.4, premier paragraphe, ajouter dans la version anglaise «fire» devant «extinguishers». Dans la version française, remplacer «les sorties» par «les issues». Après «l'indication de la fréquence radio» ajouter «**ou l'utilisation de la radio**».
- Chapitre V.4.2, premier paragraphe, ajouter dans la version anglaise «fire» devant «extinguishers».
- Chapitre V.4.3, remplacer dans la version anglaise « bi-directional » par « bidirectional ».
- Chapitre V.4.4, quatrième tiret, modifier comme suit: «Feux de circulation, barrières, et autres équipements destinés à arrêter les véhicules, s'il y a lieu, avant les entrées du tunnel et le cas échéant, **signaux routiers et autres moyens appropriés** à l'intérieur du tunnel;».
- Chapitre V.4.4, remplacer le dernier tiret par le paragraphe suivant:
«V.5 Résistance au feu de la structure

La structure principale des tunnels où un effondrement local peut avoir des conséquences catastrophiques (par exemple, tunnel immergé ou tunnel pouvant provoquer l'effondrement de structures voisines importantes) devrait présenter une résistance au feu suffisante.».

27. En outre, au premier paragraphe portant sur les considérations générales du chapitre VI intitulé «Environnement et aménagement paysager», le Groupe de travail a décidé de supprimer le mot «ruptures» qui figurait dans la parenthèse: «... (bruits, pollutions, vibrations, ruptures)...».

28. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir une version révisée du document TRANS/SC.1/2003/3/Rev.1 qui reprenne tous les amendements adoptés lors de ses 97 et 98^{ème} sessions. Ce document révisé et consolidé est repris comme addenda au présent rapport sous la cote TRANS/SC.1/375/Add.2. Il a également demandé au secrétariat de transmettre ces amendements, après leur approbation par le Comité des transports intérieurs lors de sa soixante-septième session en février 2005, au Secrétaire général, conjointement avec les modifications à l'annexe 1 adoptées (voir paragraphe 23), aux fins de lancer officiellement les procédures de notification.

b) Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM)

(Document : TRANS/SC.1/2004/4)

29. Le Directeur du projet TEM, M. Marian Hantak, après avoir rappelé les objectifs de ce projet, a informé le Groupe de travail sur les derniers développements intervenus (TRANS/SC.1/2004/4). Il a signalé à ce propos l'importance de la mise en œuvre du Plan directeur. Ce plan ambitieux, qui a bénéficié d'un soutien financier important de l'IRU, a pour objectif l'élaboration d'une stratégie pour la réalisation des objectifs du Projet TEM, exprimée en termes de priorités hiérarchisées et actualisées des besoins en infrastructures routières des pays membres. Ce plan couvrira les développements futurs jusqu'en 2020. Le délégué de l'IRU a souligné l'importance de promouvoir le Plan directeur particulièrement auprès des banques et des organisations de financement internationales.

30. Concernant le financement du projet TEM, M. Hantak a indiqué que le Comité directeur avait, pour compenser l'inflation et la baisse du dollar, demandé pour l'année 2004 le versement d'une contribution supplémentaire exceptionnelle de 2500 USD par pays membre. Devant l'impossibilité de modifier le Fond d'affectation spécial, il a été proposé qu'il soit fait appel

chaque année à ce type de versement exceptionnel en sus de la contribution habituelle des pays membres.

31. La représentante de la Turquie a remercié M. Hantak pour l'excellent travail réalisé ainsi que la Pologne pour l'accueil du Projet TEM sur son territoire et pour avoir contribué à son développement grâce à un soutien logistique et au personnel mis à la disposition du Projet. En raison du faible nombre de personnes travaillant pour le Projet, les pays membres ont été encouragés à fournir du personnel additionnel.

32. Le Groupe de travail a demandé que des informations à jour lui soient communiquées lors de la prochaine session.

HARMONISATION DES PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX OPÉRATIONS DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE ET FACILITATION DE CES OPÉRATIONS *(point 6 de l'ordre du jour)*

a) Élaboration de dispositions relatives à la facilitation des transports routiers internationaux (R.E.4)

(Documents : TRANS/SC.1/2002/4/Rev.4 et Corr.1, TRANS/SC.1/2004/1 et Corr.1)

33. Le Groupe de travail a pris note du document TRANS/SC.1/2002/4/Rev.4 contenant le texte final de la Résolution d'ensemble R.E.4 adopté par le CTI, dans lequel ont été incluses les modifications décidées par le Comité sur la base du document TRANS/SC.1/2002/4/Rev.3, à savoir: suppression des parenthèses dans le dernier tiret du point 1.2.1.6 et ajout au paragraphe 4.2.1 d'un renvoi explicatif en bas de page rédigé comme suit: "*Le régime des licences communautaires et assimilées applicable aux transporteurs de l'UE, de l'EEE et de la Suisse pour les transports effectués entre ces pays n'est pas concerné par ce point*".

34. Le SC.1 a également pris note de la liste des réserves émises par les pays qui sont consignées dans le document TRANS/SC.1/2004/1. Les Pays-Bas ont annoncé qu'à la lumière des informations communiquées, leur position par rapport à leur réserve générale sur la R.E.4 pourrait évoluer et que le secrétariat en sera informé avant la fin de l'année. La Fédération de Russie a retiré sa réserve concernant le paragraphe 4.2.1.

b) Examen des possibilités d'accords ou d'autres mesures concernant le passage des frontières et des postes frontières dans le transport routier entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale

(Document : TRANS/SC.1/2004/5)

35. Après un rappel par le Président du contexte du problème relatif à la délivrance des visas aux conducteurs professionnels et des discussions au sein du CTI, le Groupe de travail a pris note du document TRANS/SC.1/2004/5 reproduisant les lettres adressées par neuf pays de la CIS (Arménie, Azerbaïdjan, Biélorussie, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizstan, Moldavie, Fédération de Russie, Ukraine) détaillant les difficultés rencontrées par leurs conducteurs professionnels engagés dans le transport international pour l'obtention d'un visa. Il a été précisé que ces informations avaient été demandées par le CTI et que le document précité sera soumis à l'examen du Bureau du CTI lors de sa réunion de décembre 2004 ainsi que du CTI en février 2005.

36. Le SC.1 a par ailleurs examiné une note présentée par l'IRU sur la facilitation de la délivrance de visas aux conducteurs professionnels. Il y est notamment proposé de créer un groupe ad hoc multidisciplinaire réunissant les pays et organisations intéressés avec le mandat d'analyser la question et d'élaborer des propositions visant notamment à harmoniser la liste des documents à fournir pour l'obtention d'un visa. Le Groupe de travail a d'autre part pris connaissance d'un projet d'accord sur la facilitation de la délivrance des visas préparé par les Etats membres de la Coopération économique de la Mer Noire (BSEC) qui prévoit, entre autres, l'établissement de listes nationales de conducteurs professionnels.

37. Sur la base de ces documents, le SC.1 a procédé à un large échange de vues sur le sujet. Les délégués de l'Arménie, de l'Azerbaïdjan, de la Géorgie, du Kazakhstan, du Kirghizstan, de l'Ouzbékistan et de la Fédération de Russie ont ainsi présenté au Groupe de travail les difficultés que leurs conducteurs rencontraient et ont demandé l'établissement d'un groupe multidisciplinaire d'experts pour étudier cette question et proposer des solutions pragmatiques, en particulier sur l'harmonisation des documents exigés pour l'obtention d'un visa.

38. Le délégué de l'Allemagne a signalé que les États membres de l'UE avaient conféré à la Commission européenne le mandat de mener des discussions sur la délivrance des visas avec la Fédération de Russie et que de ce fait son pays n'était pas en mesure de discuter de cette question en ce qui concernait la Russie que ce soit bilatéralement ou multilatéralement. Il a annoncé qu'à partir de 2005 les transports effectués sous couvert d'autorisations CEMT bénéficieraient dans un cadre bilatéral d'une procédure allégée.

39. Pour sa part, l'IRU a souligné l'importance de l'aspect multidisciplinaire du groupe afin de faire de réels progrès sur le sujet et de formuler des recommandations qui pourraient être mises en oeuvre. Il a été souligné que ces difficultés ne concernaient pas seulement les conducteurs se rendant dans l'UE mais aussi ceux de l'UE se rendant dans des pays extérieurs à l'Union et que le problème se posait également entre des pays situés hors de l'UE.

40. Le SC.1 a considéré que l'échange de vues auquel il a procédé à partir des documents précités apportait un éclairage utile pour le CTI qui aura à se prononcer sur les suites à donner à ces propositions.

c) Etablissement d'un protocole à la CMR

(Documents : TRANS/SC.1/2003/1, TRANS/SC.1/2003/1/Add.1 et Add.2, TRANS/SC.1/2002/2 et Add.1 à Add.3; TRANS/SC.1/2004/3)

41. Lors de sa dernière session, le SC.1 avait demandé au secrétariat d'adresser un questionnaire aux pays membres pour leur demander d'indiquer leurs préférences quant à l'approche à retenir entre celle proposée par UNIDROIT et celle proposée par l'Allemagne aux fins d'introduire dans un Protocole à la CMR la lettre de voiture électronique.

42. Le secrétariat a présenté les réponses reçues au questionnaire, reprises dans le document TRANS/SC.1/2004/3, qui font apparaître une nette majorité en faveur de la proposition d'UNIDROIT (14 pays, auxquels viennent s'ajouter les deux pays (Finlande et Fédération de Russie) qui ont appuyé cette proposition en séance, contre 2 pour la proposition allemande).

43. Le représentant de l'Allemagne a demandé le report de l'examen de cette question afin d'observer l'évolution de la pratique dans le domaine des lettres de voiture électroniques avant de définir les bases d'un système à partir des informations recueillies.

44. Plusieurs pays ont au contraire souligné l'urgence de ne plus retarder la finalisation du texte du Protocole additionnel. Le représentant de l'IRU a appuyé la position de ces pays considérant que l'approche d'UNIDROIT basée sur l'équivalence fonctionnelle était la plus pragmatique. Il a indiqué qu'un symposium s'était tenu à Lisbonne le 1er octobre 2004 sur le thème : "La législation du transport à l'ère de l'électronique" au cours duquel chaque mode de transport avait présenté la situation concernant l'utilisation de la lettre de voiture électronique. En complément du Protocole, il a proposé, dans le but de faciliter la tâche des parties au contrat, l'élaboration par la profession d'un code de conduite uniforme pour l'échange de données contractuelles par télétransmission dans le cadre du transport international par route.

45. A l'issue du débat, le SC.1 a décidé de demander à UNIDROIT de préparer une version révisée et complétée de son projet initial et a demandé au secrétariat d'adresser aux Parties contractantes le nouveau texte suffisamment à l'avance pour leur permettre de faire des commentaires avant la prochaine réunion du SC.1. Le but est de parachever le texte du nouveau Protocole additionnel lors de la quatre-vingt-dix-neuvième session du SC.1 en octobre 2005.

d) Examen de la situation et des questions concernant la facilitation du transport routier international

(Document : TRANS/SC.1/2004/6, TRANS/SC.1/2004/11, TRANS/SC.1/2004/8)

i) Carte internationale d'assurance automobile (carte verte)

46. En l'absence d'un représentant du Conseil des bureaux, le Groupe de travail a pris note du rapport du président du Conseil des bureaux dont un résumé figure à l'annexe II du présent rapport.

ii) Adhésion aux instruments juridiques internationaux de la CEE-ONU dans le domaine du transport routier et application desdits instruments

47. Le secrétariat a donné des informations sur l'état des adhésions aux instruments juridiques de la CEE-ONU dans le domaine du transport routier (TRANS/SC.1/2004/11). La Norvège a signalé que son pays, Partie Contractante à l'AGR, ne figurait pas dans la liste relative à cet Accord. Il a été rappelé que des renseignements détaillés et à jour sur la position des instruments juridiques sont disponibles sur le site Web de la Division des transports de la CEE-ONU à l'adresse suivante : <http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>

iii) Harmonisation des mesures fiscales et autres affectant le transport routier

48. Le représentant de l'Union internationale des transports routiers (IRU) a présenté le document TRANS/SC.1/2004/8 reprenant la position de son organisation sur les droits d'usage applicables aux poids lourds. La France et la Suisse ont souligné que certaines des recommandations contenues dans ce document, notamment celle figurant au paragraphe 6 relatif aux coûts externes du transport routier, ne correspondaient pas aux positions de leurs pays. Le Groupe de travail a remercié l'IRU pour sa contribution et l'a invité à continuer à soumettre à son attention de tels documents.

MANDAT ET RÈGLEMENT INTÉRIEUR (*Point 7 de l'ordre du jour*)

(*Document : TRANS/SC.1/2004/10*)

49. Il a été rappelé que le Sous-Comité des transports routiers (SC.1) a été créé par la résolution n° 13, adoptée le 5 février 1948 par le Comité des transports intérieurs et qu'il est devenu ensuite le Groupe de travail principal des transports routiers, puis, en 1997, l'actuel Groupe de travail des transports routiers tout en gardant le sigle SC.1. Suite aux nombreux changements intervenus depuis sa création, le secrétariat a considéré comme opportun de revoir complètement le mandat du Groupe de travail pour le faire correspondre à la réalité d'aujourd'hui et de l'accompagner d'un projet de règlement intérieur (document TRANS/SC.1/2004/10).

50. Le SC.1 a eu un premier échange de vues sur les deux textes. Ainsi, concernant le mandat, il a été demandé de faire allusion à la sécurité des infrastructures au point 1b. S'agissant du règlement intérieur, plusieurs délégations se sont interrogées sur les incidences de l'article 25 qui introduit le principe de la prise de décision par consensus et à défaut par vote. Afin d'avoir une idée plus précise des pratiques en vigueur dans les autres groupes de travail, le SC.1 a demandé au secrétariat de préparer une note à ce sujet. Il a par ailleurs invité les pays à adresser au secrétariat avant la fin de l'année 2004 leurs commentaires sur les projets présentés ainsi que leurs propositions de modification éventuelles. Un projet révisé sera préparé par le secrétariat pour la prochaine session.

ELECTION DU BUREAU (*Point 8 de l'ordre du jour*)

51. En raison du départ à la retraite de M. Pinson de la Fédération de Russie, le Groupe de travail a élu M. J. Alaluusua (Finlande), Président et M. X. Guérin (France), Vice-président.

QUESTIONS DIVERSES (*Point 9 de l'ordre du jour*)

52. Les représentants de l'Azerbaïdjan, de la Géorgie, du Kazakhstan, du Kirghizstan et de l'Ouzbékistan qui participaient pour la première fois au SC.1 ont informé le Groupe de travail de la situation des transports dans leur pays et ont insisté particulièrement sur les développements en cours concernant les infrastructures routières dont l'amélioration est une priorité.

53. Suite au rappel par le secrétariat de la demande formulée par M. Capel Ferrer, Directeur de la Division des Transports (voir paragraphe 6), les délégations française et grecque ont indiqué leur volonté de coopérer. La délégation française s'est proposée d'adresser des propositions sur les deux sujets : méthodologie pour l'inspection de la sécurité des routes et évaluation de l'impact de la sécurité routière en ce qui concerne les routes.

54. À l'occasion de l'évocation de ce point, le SC.1 a fait part de sa préoccupation devant les possibles diminutions d'effectif qui seraient liées à la réforme de la CEE et a demandé au CTI de maintenir à leur niveau actuel les ressources de la CEE-ONU concernant les transports routiers.

55. Le Groupe de travail a été informé que sa quatre-vingt-dix-neuvième session se tiendrait du 17 au 19 octobre 2005.

ADOPTION DES DECISIONS (*point 10 de l'ordre du jour*)

56. Le Groupe de travail a adopté le relevé de décisions de sa quatre-vingt-dix-huitième session sur la base du projet établi par le secrétariat.

Annexe 1

PROJET D'AMENDEMENTS À L'ANNEXE I de L'AGR

A. Routes principales

(1) Orientation ouest-est

(a) *Routes repères*

- *Route E 40, changement du nom de la ville de **Leninogorsk** par **Ridder** (Kazakhstan).*

Nouvelle désignation générale :

E 40 : Calais – Oostende – Gent – Bruxelles – Liège – Aachen – Köln – Olpe – Giessen – Bad Hersfeld – Herleshausen – Eisenach – Erfurt – Gera – Chemnitz – Dresden – Görlitz – Legnica – Wrocław – Opole – Gliwice – Kraków – Przemyśl – Lvov – Rovno – Zhitomir – Kiev – Kharkov – Rostov-na-Donu – Lougansk – Volgograd – Astrakhan – Atyrau – Beineu – Kungrad – Nukus – Dasshaus – Buchara – Nawoy – Samarkand – Dihzak – Tashkent – Shymkent – Zhambyl – Bishkek – Almaty – Sary-Ozek – Taldykorgan – Usharal – Taskesken – Ayaguz – Georgiyevka – Ust-Kamenogorsk – **Ridder**.

- *Sur la E 60, ajout de la ville référence de **Agigea** après Constanța (Roumanie).*

Nouvelle désignation générale :

E 60 : Brest - Nantes - Tours - Orléans - Courtenay - Beaune - Besançon - Belfort - Mulhouse - Basel - Zürich - Winterthur - St. Gallen - St. Margrethen - Lauterach - Feldkirch - Imst - Innsbruck - Wörgl - Rosenheim - Salzburg - Linz - Wien - Nickelsdorf - Mosonmagyaróvár - Győr - Budapest - Püspökladány - Oradea - Cluj Napoca - Turda - Tîrgu - Mureş - Braşov - Ploieşti - Bucureşti - Urziceni - Slobozia - Hârşova - Constanța - **Agigea** ... Poti - Samtredia - Khashuri - Tbilisi - Gandja - Evlak - Baku ... Turkmenbashi – Gyzylarbat – Ashgabat – Tedjen – Mary – Chardzhu – Alat – Buchara – Karshi - Guzai – Sherobod – Termis – Dushanbe – Jirgatal – Sary Tash – Irkeshtam.

(b) *Routes intermédiaires*

- *Route E 38, extension de l'itinéraire de **Kyzylorda** à **Shymkent** (Kazakhstan).*

Nouvelle désignation générale :

E 38 : Glukhov - Kursk - Voronezh - Saratov - Uralsk - Aktobe - Karabutak - Aralsk - Novokazalinsk - Kyzylorda - **Shymkent**.

- *Sur la E 68, ajout des villes référence de **Ilia**, **Sebeş**, **Veştem** et **Făgăraş** (Roumanie).*

Nouvelle désignation générale :

E 68 : Szeged - Arad - **Ilia** - Deva - **Sebeş** - Sibiu - **Veştem** - **Făgăraş** - Braşov.

(2) Orientation nord-sud

(a) *Routes repères*

- **Route E 85** : Ajout des villes référence de **Tișița** et **Săbăoani** (Roumanie)

Nouvelle désignation générale :

E 85 : Klaipėda - Kaunas - Vilnius - Lida - Slonim - Kobrin - Luck - Černovcy - Siret - Suceava - **Săbăoani** - Roman - Bačau - Mărășești - **Tișița** - Buzău - Urziceni - București - Giurgiu - Ruse - Bjala - Veliko Tarnovo - Stara Zagora - Haskovo - Svilengrad - Ormenio - Kastanies - Didymoteicho - Alexandroupoli.

(b) *Routes intermédiaires*

- **Route E 81** : Extension de la route de **București** à **Constanța** (Roumanie).

Nouvelle désignation générale :

E 81 : Mukacevo - Halmeu - Satu Mare - Zalău - Cluj Napoca - Turda - Sebeș - Sibiu - Pitești - București - **Lehliu - Fetești - Cernavodă - Constanța.**

- *Nouvelle route E entre **Şanlıurfa** (Turquie) et **Sadarak** (Azerbaïdjan) en connexion avec les routes E 90 et E 002.*

Désignation générale :

E 99 : **Şanlıurfa - Diyarbakir - Bitlis - Doğubeyazit - Iğdir - Dilucu - Sadarak.**

B. Routes d'embranchement, de rocade ou de liaison

- *Nouvelle route E entre **Tallinn** et **Luhamaa** (Estonie) en connexion avec les routes E 20, E 67 et E 77.*

Désignation générale :

E 263 Tallinn - Tartu - Luhamaa.

- **Route E 441** : Extension de **Plauen** à **Hof** (Allemagne)

Nouvelle désignation générale :

E 441 Chemnitz – Plauen - Hof

- *Nouvelle route E entre **Ploiești** et **Buzău** (Roumanie) en connexion avec les routes E 60 et E 05.*

Désignation générale :

E 577 Ploiești - Buzău.

- **Route E 675** : Suppression de la section **Constanța - Agigea** (Roumanie)

Nouvelle désignation générale:

E 675 Agigea – Negru Vodă/Kardam.

- **Route E 581**: Remplacement de la ville de **Mărășești** par **Tișița** (Roumanie).

Nouvelle désignation générale:

E 581 **Tișița** - Tecuci - Albița - Leucheni - Kishinev - Odessa.

- **Route E 583** : Remplacement de la ville de **Roman** par **Săbăoani** (Roumanie).

Nouvelle désignation générale :

E 583 **Săbăoani** - Iași - Sculeni - Beltzy - Mohelerpodolsc - Vinnitza - Zhitomir.

- **Route E 673** : Remplacement de la ville de **Deva** par **Ilia** (Roumanie).

Nouvelle désignation générale :

E 673 Lugoj - **Ilia**.

- **Route E 691** : Extension de l'itinéraire de **Vale** (Géorgie) à **Horasan** (Turquie) en connexion avec la route E 80.

Nouvelle désignation générale :

E 691 Ashtarak - Gumri - Ashotsk - Vale - **Turkgözü** - **Posof** - **Kars** - **Horasan**.

- **Route E 002** : Extension de l'itinéraire de **Mehgri** (Arménie) à **Sadarak** (Azerbaïdjan).

Nouvelle désignation générale :

E 002 Alyat - Saatli - Mehgri - **Ordubad** - **Djulfa** - **Nakhchivan** - **Sadarak**.

* * *

Annexe 2

**Résumé du rapport du président du Conseil des Bureaux
du système de la Carte verte**

L'Assemblée Générale du Conseil des Bureaux s'est tenue les 27 et 28 mai 2004 à Luxembourg et a évoqué les points ci-dessous.

- 1) Tous les Bureaux membres du CoB des pays membres de l'Union européenne ayant l'obligation de signer l'Accord Multilatéral obligeant les Bureaux signataires à rembourser les sinistres en se fondant sur la « présomption d'assurance » selon la plaque d'immatriculation du pays du véhicule plutôt que selon l'existence d'une Carte verte, les cinq Bureaux nouveaux membres de l'Union européenne – l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, Malte et la Pologne – ont dû signer cet Accord avant que leurs pays ne deviennent membres de l'UE au 1^{er} mai 2004.
- 2) Du fait du déplacement des frontières externes de l'UE vers l'est, les nouveaux membres de l'UE ont désormais la responsabilité de fournir aux véhicules entrant par l'Europe de l'Est et dépourvus d'assurance valide, une assurance frontière qui soit valide pour tout le territoire de l'Espace Economique Européen (EEE). Ceci a créé certains problèmes transitoires qui semblent avoir été bien résolus.
- 3) Les nouveaux "Membres à Titre Transitoire" du Conseil des Bureaux sont soumis au suivi de leur performance en tant que Bureau et du respect des garanties financières afin d'assurer qu'ils accomplissent leurs obligations financières. Un système de suivi, nouveau et simplifié, a été mis en place à dater du 1^{er} janvier 2004 qui semble bien fonctionner.
- 4) La Première Loi sur la Responsabilité Civile en Russie, promulguée en juillet 2003, est pleinement mise en œuvre. Néanmoins, certains points restent encore à voir, tels que l'apport de garanties financières par le futur Bureau russe et la date cible de cette candidature a déjà été repoussée de juillet 2004 à juillet 2005.
- 5) Eu égard à l'augmentation du trafic routier à l'extérieur de la région de la Carte Verte, le Conseil a eu une première réunion en février 2004 avec l'Union Générale Arabe d'Assurance (Système de la Carte Orange) basée au Caire et comptant 14 pays arabes du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord, afin d'évaluer les possibilités d'une coopération dans l'avenir. La Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies a aussi mené des discussions avec les pays situés à l'Est de la mer Caspienne afin d'apprécier l'intérêt d'un système de carte régionale d'assurance automobile pour l'Asie Centrale. Le Conseil des Bureaux appuie cette initiative et est prêt à offrir aide et conseil aux gouvernements et assureurs de la région.
- 6) L'Assemblée Générale de 2004 a décidé l'accession du Bureau de l'Ukraine à la qualité de Membre Plein à compter du 1^{er} janvier 2005 sous certaines conditions.
- 7) Suite aux analyses et débats préparatoires menés au cours de l'année écoulée, l'Assemblée Générale de 2004 a décidé le transfert du Secrétariat de Londres à Bruxelles en 2006.