


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports routiers
Rapport du Groupe de travail des transports routiers sur sa cent quatrième session (Genève, 19-21 octobre 2009)

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation.....	1–2	3
II. Introduction.....	3	3
III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	4	3
IV. Adoption du rapport sur la cent troisième session (point 2 de l'ordre du jour).....	5	3
V. Activités et faits nouveaux présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour).....	6–22	3
A. Le Comité des transports intérieurs et ses organes subsidiaires	6–10	3
B. Organisations internationales	11–15	4
C. Délégations nationales.....	16–22	5
VI. Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) (point 4 de l'ordre du jour).....	23–42	6
A. Mise en œuvre du tachygraphe numérique.....	25–42	6
VII. Infrastructure des transports routiers (point 5 de l'ordre du jour).....	43–53	8
A. Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR)	43–51	8
1. État des précédents amendements à l'AGR	45	8
2. Examen de nouvelles propositions d'amendements à l'AGR	46–51	8
B. Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM)	52–53	9
VIII. Harmonisation des prescriptions applicables aux opérations de transport international par route et facilitation de ces opérations (point 6 de l'ordre du jour).....	54–70	9

A.	Proposition d'accord multilatéral mondial sur le transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (<i>OmniBUS</i>)	54–55	9
B.	Restrictions quantitatives imposées au transport international routier de marchandises	56–61	10
C.	Examen des questions concernant la facilitation du transport routier international	62–70	11
1.	Carte internationale d'assurance automobile (Carte verte)	66–67	11
2.	Adhésion aux instruments juridiques internationaux de la CEE dans le domaine du transport routier et application desdits instruments	68	11
3.	Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique	69–70	12
IX.	Projet de programme de travail pour la période 2010-2014 (point 7 de l'ordre du jour).....	71–72	12
X.	Questions diverses (point 8 de l'ordre du jour).....	73–75	12
XI.	Date de la prochaine session (point 9 de l'ordre du jour).....	76–77	13
XII.	Adoption des décisions (point 10 de l'ordre du jour).....	78	13
Annexes			
I.	Déclaration de la Fédération de Russie et de l'Ukraine au secrétariat du Groupe de travail des transports routiers.....		14
II.	Amendements à l'annexe I de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR)		16
III.	Projet de programme de travail 2010-2014.....		17

I. Participation

1. Le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) a tenu sa cent quatrième session à Genève du 19 au 21 octobre 2009, sous la présidence de M. Cornelis Bob Oudshoorn (Pays-Bas). Y ont participé les représentants des États membres de la CEE suivants: Allemagne, Bélarus, Bulgarie, Danemark, Fédération de Russie, Finlande, Grèce, Hongrie, Kazakhstan, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine.

2. Étaient également représentés à la session la Commission européenne (CE) et les organisations non gouvernementales suivantes: Union internationale des transports routiers (IRU), Conseil des Bureaux du système de la Carte verte, Confederation of Organizations in Road Transport Enforcement (CORTE). VDO Automotive AG a participé aux travaux en qualité d'observateur.

II. Introduction

3. M. M. Adamantiadis, Chef de Section, a souhaité la bienvenue aux participants au nom de la Directrice de la Division des transports. Il les a informés des faits nouveaux et du suivi des tâches confiées au secrétariat par le Groupe de travail à sa cent troisième session. Il leur a demandé d'inviter et d'encourager les autorités compétentes des pays membres à participer au recensement 2010 des routes E, outil statistique important, qui n'est réalisé que tous les cinq ans.

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

Document: ECE/TRANS/SC.1/387.

4. L'ordre du jour a été adopté avec des modifications techniques mineures.

IV. Adoption du rapport sur la cent troisième session (point 2 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/SC.1/386 et Add.1.

5. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa cent troisième session sans modification.

V. Activités et faits nouveaux présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)

A. Le Comité des transports intérieurs et ses organes subsidiaires

Document: ECE/TRANS/206.

6. Le secrétariat a fait part des décisions prises par le Comité à sa soixante-et-onzième session (24-26 février 2008) et présentant un intérêt pour le Groupe de travail.

7. Le Comité a demandé à ses organes subsidiaires, dont le SC.1, d'analyser et de continuer d'améliorer les mécanismes de suivi de l'application de leurs instruments juridiques respectifs en 2009 et au secrétariat d'établir un rapport d'étape, pour qu'il l'examine à sa prochaine session.

8. Le Comité a réaffirmé son soutien en faveur des activités entreprises dans le cadre des projets TEM et TER et invité les gouvernements des pays d'Europe orientale et d'Europe du Sud-Est qui ne participent pas encore à ces projets à envisager de le faire à part entière et de signer les accords de coopération correspondants.

9. Le Comité a demandé à ses organes subsidiaires, dont le SC.1, d'intégrer à leur travail, de la façon qu'ils estiment la plus pertinente, la question du réchauffement climatique et des transports, et au secrétariat d'assurer la coordination et l'appui nécessaires aux activités portant sur ce thème.

10. Le Comité a approuvé le rapport du groupe informel d'experts sur la base méthodologique pour la définition de critères communs concernant les goulets d'étranglement, les liaisons manquantes et le niveau de service sur les réseaux d'infrastructure, qui peut être téléchargé à l'adresse <http://www.unece.org/trans/doc/2009/wp5/ECE-TRANS-205e.pdf>.

B. Organisations internationales

11. Le représentant de la CE a informé le Groupe de travail de plusieurs ateliers et séminaires de formation concernant la législation sociale organisés en Espagne, en France, au Maroc, en Ukraine, dont des réunions d'experts multi-pays de l'Instrument d'assistance technique et d'échange d'informations (TAIEX).

12. Le représentant de la CE a fait part du dernier rapport de la Commission intitulé «Analyse des sanctions applicables en cas d'infraction grave à la réglementation sociale dans le transport routier, telles que prévues dans la législation des États membres», qui peut être téléchargé à l'adresse <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52009DC0225:FR:NOT>.

13. Le représentant de la CE a présenté les principales modifications de la réglementation de l'UE qui intéressent le SC.1, car (certaines de) leurs dispositions doivent être reproduites dans l'appendice 1B de l'annexe de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR):

a) La Directive 2009/5 de la Commission définit trois niveaux d'infraction: mineures, graves et très graves. La gravité d'une infraction dépend de ses effets sur la sécurité routière. Les actes qui rendent impossible le contrôle du respect de la réglementation sociale, tels que la falsification du tachygraphe, sont considérés comme très graves;

b) Règlement 68/2009 de la Commission: dans certaines circonstances, on peut exiger que les véhicules des catégories M1 ou N1 soient équipés de systèmes d'enregistrement. Le Règlement permet d'employer un adaptateur à cet effet;

c) Le Règlement 1266/2009 de la Commission vise à améliorer le fonctionnement, la sécurité et la fonctionnalité de la génération actuelle de tachygraphes numériques, notamment en ce qui concerne l'homologation des composants, les verrouillages d'entreprise, les jeux de caractères et les codes de fabricant et de pays, les spécifications d'essai du papier pour sortie imprimée, les données d'étalonnage et d'inspection, la protection des capteurs de mouvement, la délivrance des cartes et la saisie manuelle.

14. Le représentant de l'IRU a fait part des préoccupations de son organisation au sujet de l'impact de la crise mondiale sur le secteur des transports: le transport routier intérieur a chuté de 20 % et le transport routier international plus encore, l'emploi de conducteurs a diminué de 15 % et les achats de véhicules neufs de 30 %. Il est difficile de faire des prévisions dans la conjoncture actuelle, mais la profession ne s'attend pas à un redressement du secteur, avec retour à un taux de croissance normal de 1,5 %, avant 2011 au mieux.

15. Il a fait part d'autres activités, dont une analyse de la décision historique du premier groupe spécial de règlement des différends dans l'affaire opposant le Panama à la Colombie au sujet de l'application de l'article V de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) relatif à la liberté de transit. Selon l'IRU, cet article dans sa forme actuelle, s'il est correctement appliqué, garantit la liberté de transit sans aucune restriction pour le transport routier. La position de l'IRU est donnée en détail dans le document informel n° 7/2009. Le représentant de l'IRU a fait un exposé sur son application Web interactive TRANSPark, qui peut être téléchargé à l'adresse <http://www.unece.org/trans/main/sc1/pres104.html>.

C. Délégations nationales

16. Le représentant de la Hongrie a fait part de l'entrée en vigueur d'un nouveau décret définissant les sanctions applicables à toutes les infractions au Code de la route, y compris en ce qui concerne les périodes de conduite et de repos. La Hongrie participe au système TachoNET depuis octobre 2009.

17. Le représentant de la Turquie a rendu compte des réalisations de son pays intéressant le Groupe de travail.

18. En ce qui concerne l'accès au marché et l'accès à la profession, à l'issue d'une action menée depuis 2003, tous les exploitants de services internationaux et près de 98 % des exploitants de services intérieurs ont reçu une licence. La certification de compétence professionnelle des conducteurs et des cadres intermédiaires et supérieurs du secteur du transport routier est presque terminée et quelque 1,9 million de certificats ont été délivrés. Il y a 176 établissements agréés pour la formation à ce certificat.

19. En ce qui concerne la sécurité routière, un décret ministériel sur le retrait progressif des véhicules anciens a été publié le 19 mars 2009. Dans une première étape seront retirés les véhicules de transport de marchandises de plus de trente ans dont le poids maximum autorisé dépasse 3 500 kg et les véhicules de transport de passagers de plus de trente ans ayant plus de 16 sièges y compris celui du conducteur. Les propriétaires recevront une prime à la casse par l'intermédiaire d'un fonds du Ministère du transport. À terme, 160 000 véhicules de plus de trente ans seront retirés du marché intérieur.

20. Un accord de concession de service public sur vingt ans pour la construction et l'exploitation de centres de contrôle technique modernes a été conclu avec un consortium en 2007. En septembre 2009 il y avait 189 centres fixes et 78 centres mobiles opérant dans 81 villes sur tout le territoire national. En raison de la qualité du contrôle fait avec des appareils modernes, des réparations ont été exigées pour 36 % des véhicules inspectés en 2008.

21. Un nouveau projet de construction de postes de contrôle du poids et des dimensions avec des équipements modernes est en cours. Afin d'accroître le nombre de contrôles et d'améliorer leur qualité, 24 postes fixes ont été réalisés. En outre, on a acheté et distribué aux bureaux régionaux du Ministère des transports et à la Police nationale, qui sont aussi chargés du contrôle, 200 dispositifs de pesée mobiles. Un programme d'investissement a été établi pour porter le nombre de postes de contrôle à 160 d'ici à 2020. Tous ces postes

seront situés sur les axes internationaux et les artères à gros débit employés par les véhicules lourds. Ces postes ont permis d'accroître considérablement le nombre des contrôles, dans le but d'améliorer la sécurité routière et de réduire les dommages causés à l'infrastructure routière.

22. En ce qui concerne l'amélioration de l'infrastructure routière, 16 700 km de routes à double voie ont été construits dans le cadre d'un plan d'action d'urgence du Gouvernement dont l'objectif global est la construction de 22 500 km de routes d'ici à la fin de 2012. Ces routes feront nettement baisser le nombre d'accidents.

VI. Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) (point 4 de l'ordre du jour)

23. Le Groupe de travail s'est dit favorable à l'ouverture de l'AETR à des pays non membres de la CEE/ONU car cela leur permettrait de bénéficier des travaux déjà faits et de l'expérience acquise dans ce cadre. À cet effet et comme première étape, le SC.1 a chargé le secrétariat de rédiger une brochure exposant les principes fondamentaux de l'AETR et de la distribuer en priorité aux autres commissions régionales de l'ONU, qui la transmettront à leurs pays membres.

24. Le Groupe de travail a demandé aux représentants de fournir des données sur la mise en œuvre de l'AETR dans leur pays, conformément aux obligations découlant de cet instrument juridique.

A. Mise en œuvre du tachygraphe numérique

Documents: ECE/TRANS/SC.1/2009/1, ECE/TRANS/SC.1/AC.6/8, ECE/TRANS/SC.1/2006/9.

25. Le secrétariat a fait savoir que la Croatie mettait en œuvre le tachygraphe numérique conformément aux dispositions de l'AETR. La Croatie montre ainsi qu'un pays non membre de l'UE partie à l'AETR peut honorer toutes ses obligations dans un délai relativement bref.

26. Le secrétariat a fait savoir que l'amendement 6 de l'AETR devait entrer en vigueur le 21 décembre 2009 (cette information a malheureusement été démentie par les faits après la réunion).

27. Le représentant de la Commission européenne a précisé qu'à partir du 16 juin 2010 le tachygraphe numérique serait exigé pour les camions et autocars nouvellement immatriculés. Jusqu'à cette date il est possible d'immatriculer des véhicules équipés de tachygraphes analogiques. Les véhicules immatriculés avant cette date pourront circuler dans l'UE sans restrictions.

28. Tous les représentants ont approuvé le délai du 16 juin 2010 pour l'introduction du tachygraphe numérique. Les représentants des pays parties à l'AETR non membres de l'UE ont fait part des difficultés que leur pays aurait à respecter ce délai: autorité compétente pas encore désignée (Turquie), crise économique mondiale et ses répercussions au niveau national (Biélarus), problèmes d'organisation (Ukraine, Fédération de Russie).

29. Compte tenu de l'impossibilité de repousser officiellement la date limite, car il est difficile de modifier l'AETR, il a été suggéré que les parties négocient des accords bilatéraux, faute de quoi il faudra convoquer une session extraordinaire du Groupe de travail.

30. Afin d'aider les pays à s'accorder sur ce point, le secrétariat a proposé de réunir le Groupe spécial d'experts sur la mise en œuvre du tachygraphe numérique par les Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE le 26 février 2010, à l'occasion de la soixante-douzième session du Comité. En vue de cette réunion, le Bélarus, la République de Moldova, la Fédération de Russie et l'Ukraine ont fait une proposition de «plan d'urgence» donnant leur point de vue sur les problèmes et obstacles liés à la mise en œuvre du tachygraphe numérique, pour examen par le Groupe. Cette proposition est reproduite dans l'annexe I du présent rapport.

31. Les programmes d'assistance mis en place par la CE sont les bienvenus mais restaient insuffisants; les pays non membres de l'UE souhaiteraient que des experts viennent faire chez eux un séjour de plusieurs mois pour les aider à mettre en œuvre le tachygraphe numérique. Le représentant de la CE a donné des renseignements détaillés sur la possibilité offerte aux pays non membres de l'UE de demander l'organisation de séminaires et ateliers bilatéraux ou multilatéraux et la fourniture d'une assistance technique de courte ou longue durée pour l'introduction du tachygraphe numérique par l'antenne locale du TAIEX.

32. La représentante du Portugal a dit que dans son pays la mise en œuvre du tachygraphe numérique avait dépassé de six mois la date limite fixée pour les pays membres de l'UE. Afin d'éviter des répercussions négatives pendant ce délai (amendes infligées aux conducteurs et entreprises), le Portugal avait dû négocier avec ses voisins. Le principal problème rencontré était d'identifier l'autorité compétente et de délivrer les cartes, et elle a offert à des pays comme la Turquie de les aider dans la mesure du possible pour la mise en œuvre du tachygraphe numérique.

33. Quelques délégations ont dit que les réponses du Bureau des affaires juridiques de l'ONU étaient satisfaisantes mais manquaient encore de clarté; l'article 22 *bis* de l'AETR leur paraissait contredire son préambule.

34. En conséquence, le Groupe de travail a décidé d'inscrire à l'ordre du jour de sa cent cinquième session la révision de l'article 22 *bis* de l'AETR, sur la base de la proposition contenue dans l'annexe I du présent rapport.

35. Le Groupe de travail a aussi décidé d'inscrire à l'ordre du jour de sa cent cinquième session un débat sur l'instrument juridique qui devrait primer pour un transport entre deux pays membres de l'UE: la réglementation de l'UE ou l'AETR? On a donné l'exemple d'un camion russe faisant route de Russie en Lituanie (trajet régi par l'AETR) puis de Lituanie en Estonie (ce trajet serait-il régi par la réglementation de l'UE ou par l'AETR, sachant qu'aucun de ces deux pays n'avait formulé de réserves à l'AETR lors de leur adhésion à l'UE?).

36. Les représentants du secteur privé ont activement participé au débat. Le représentant de l'IRU a dit que son organisation avait fait une étude et publié un rapport montrant que le non-respect du délai serait économiquement dommageable et aurait des effets négatifs sur le commerce entre les pays membres de l'UE. Il a fermement appuyé la proposition d'approuver un plan d'urgence pour le cas où des pays ne pourraient pas tenir le délai. Le Groupe de travail a invité l'IRU à faire connaître les résultats de cette étude.

37. Le représentant de Continental a dit que son entreprise se préparait à modifier ses produits en réponse aux besoins des parties à l'AETR non membres de l'UE pour la mise en œuvre du tachygraphe numérique. À cet effet, elle formait ses agents nationaux au siège et intensifiait sa coopération avec les constructeurs de véhicules.

38. Les pays participants au SC.1 n'ont pas répondu explicitement à la question du secrétariat qui demandait si l'amendement 5 avait été transposé dans le droit national.

39. Le Groupe de travail a demandé à son Président de le représenter à la réunion du Comité de la législation sociale à Bruxelles le 26 octobre 2009.

40. Le secrétariat et la Confederation of Organizations in Road Transport Enforcement (CORTE) ont organisé une réunion spéciale sur la mise en œuvre du tachygraphe numérique le 22 octobre 2009, juste après la session du SC.1. Des experts du secrétariat de la CORTE et de pays membres de l'UE et le représentant de l'IRU ont fait des exposés très complets et professionnels qui peuvent être téléchargés à l'adresse http://www.unece.org/trans/main/sc1/session_oct2009.html. Seules quatre Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE avaient envoyé des experts de leur administration nationale et une s'était fait représenter par sa mission permanente à Genève.

41. Après les exposés et un échange de vues sur les aspects concrets de la mise en œuvre du tachygraphe numérique, il est apparu que l'interprétation des experts nationaux des pays membres de l'UE (notamment ceux chargés de faire respecter la réglementation) contredisait la déclaration faite par la CE, résumée au paragraphe 27 du présent rapport.

42. Les participants ont donc invité le secrétariat à demander à la CE des éclaircissements sur la situation des véhicules équipés d'un tachygraphe numérique immatriculés le 16 juin 2010 dans un pays non membre de l'UE qui toutefois ne serait pas en mesure de délivrer les cartes à cette date. Ces véhicules seraient-ils encore autorisés à faire du transport international, comme c'est le cas aujourd'hui, en particulier dans les pays membres de l'UE?

VII. Infrastructure des transports routiers (point 5 de l'ordre du jour)

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

Document: ECE/TRANS/SC.1/384.

43. Le Groupe de travail a eu un échange de vues sur l'opportunité de modifier l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) pour y inclure la normalisation des routes urbaines, en raison du fait qu'un nombre toujours croissant de personnes vivent dans des zones urbaines et pour améliorer la sécurité routière dans les villes.

44. L'avis général était que cela serait presque impossible en raison de la répartition des compétences au niveau national: dans la plupart des pays les routes internationales sont du ressort des administrations centrales ou fédérales tandis que les routes urbaines relèvent des collectivités locales.

1. État des précédents amendements à l'AGR

45. Le secrétariat a fait savoir au Groupe de travail que l'amendement à l'annexe I de l'AGR adopté par le SC.1 à sa cent troisième session entrerait en vigueur le 14 janvier 2010.

2. Examen de nouvelles propositions d'amendements à l'AGR

Documents: ECE/TRANS/SC.1/2009/2, ECE/TRANS/SC.1/2009/3, TRANS/SC.1/2005/5.

46. Le Groupe de travail a accepté l'amendement à l'annexe I de l'AGR proposé par la Turquie (ECE/TRANS/SC.1/2009/3). En outre, le SC.1 est convenu d'examiner et d'approuver des amendements additionnels à l'annexe I de l'AGR proposés dans des

documents informels par la Hongrie, la Norvège et la Suède. Les propositions approuvées sont reprises dans l'annexe II du présent rapport.

47. Le Groupe de travail a décidé de commencer un processus de modification de l'AGR pour y inclure des dispositions relatives à l'évaluation des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, à la classification de la sécurité du réseau et aux inspections de sécurité. La possibilité de mener à bien ce processus a été longuement débattue; il a été décidé que les audits de sécurité routière seraient introduits dans l'AGR sous forme d'annexe. Le secrétariat rédigera le document nécessaire pour la prochaine session du SC.1, en se fondant sur la Directive 2008/96/EC.

48. Pendant le débat, il a été rappelé que c'est aux gouvernements qu'il incombe d'assurer la sécurité routière. Toutefois, cela exige une forte volonté politique, un engagement, des efforts et des ressources financières. Même la Banque mondiale n'est pas très rigoureuse dans ses règles concernant l'affectation d'un pourcentage du coût des projets d'infrastructure à la sécurité routière.

49. On a fait observer que des questions telles que la part de la sécurité routière dans le coût des projets d'infrastructure et son financement sont très importantes, mais n'entrent pas dans les compétences du SC.1.

50. En conséquence, il a été décidé de chercher des synergies avec d'autres groupes de travail de la CEE/ONU. Comme première étape, le SC.1 est convenu de proposer au Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) d'organiser une réunion conjointe d'une journée, le 29 septembre 2009, pour examiner des questions d'intérêt commun. L'ordre du jour de cette réunion comporterait deux questions de fond et le point proposé par le SC.1 sera la création d'un petit groupe d'experts des deux groupes de travail chargé de questions comme les audits de sécurité routière des infrastructures.

51. Le secrétariat rédigera une lettre contenant ces propositions et l'enverra au Président du WP.1 au nom du SC.1.

B. Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM)

Document: ECE/TRANS/SC.1/2009/4.

52. Le Groupe de travail a pris note des progrès réalisés dans la mise en œuvre du projet depuis sa dernière session et a décidé d'inviter un représentant du TEM à faire un exposé sur TEMSTAT à sa prochaine session.

53. Le secrétariat a demandé aux gouvernements des pays membres de proposer des candidats pour le poste de chef du projet TEM.

VIII. Harmonisation des prescriptions applicables aux opérations de transport international par route et facilitation de ces opérations (point 6 de l'ordre du jour)

A. Proposition d'accord multilatéral mondial sur le transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (*Omnibus*)

Document: ECE/TRANS/SC.1/2008/4.

54. Le représentant de l'IRU a fait un exposé sur la proposition *Omnibus* et dit que les études réalisées démontraient que les voyages par autobus et autocar réduisent les émissions de CO₂ et le nombre de victimes d'accidents de la circulation et sont plus

respectueux de l'environnement que les voyages ferroviaires ou aériens. Un accord bilatéral avait été conclu pour que l'harmonisation des transports internationaux renvoie à la réglementation de l'UE et aux réglementations nationales.

55. Le Groupe de travail a décidé d'inscrire la proposition d'accord multilatéral sur le transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (OmniBUS) à l'ordre du jour de sa prochaine réunion et de créer un petit groupe d'experts pour développer le projet d'accord. Ce groupe se réunira deux fois par an et le secrétariat a été invité à prendre toutes les mesures nécessaires pour préparer ces réunions, avec l'appui de l'IRU. Le groupe d'experts présentera un rapport sur la question à la prochaine réunion du SC.1.

B. Restrictions quantitatives imposées au transport international routier de marchandises

Documents: ECE/TRANS/SC.1/2009/5, ECE/TRANS/2009/9, ECE/TRANS/2009/10.

56. La délégation de la Turquie a présenté le document ECE/TRANS/2009/9 portant sur les restrictions quantitatives imposées au transport international routier de marchandises, qui constituent des obstacles au commerce, et a déploré que, comme l'indique le rapport de l'IRU, 33 pays contingentent actuellement le transport international de marchandises.

57. La Turquie souhaite une libéralisation complète du transport routier bilatéral et en transit, sur la base de la réciprocité. Le transport bilatéral et/ou en transit est déjà libéralisé avec 22 des 56 pays avec lesquels la Turquie a signé des accords bilatéraux de transport routier. En 2009, le transport bilatéral et en transit a été libéralisé avec le Royaume-Uni. Le transport bilatéral et en transit a aussi été libéralisé avec l'Ukraine pour les véhicules des catégories Euro III et supérieures et le transport routier en transit avec la Fédération de Russie n'est plus contingenté.

58. L'IRU a rappelé les dispositions de l'article 5 du GATT sur la liberté de transit et répété que le maintien de contingents bilatéraux pour le transport routier constituait un obstacle au commerce. Elle s'est portée volontaire pour élaborer en vue de la prochaine session du SC.1 un questionnaire sur les contingents bilatéraux qui, si approuvé, pourrait être transmis aux pays membres.

59. Le représentant de l'Allemagne a fait observer que la question des restrictions quantitatives imposées au transport international routier de marchandises n'entraîne pas dans les compétences du SC.1.

60. Il a été suggéré que l'IRU analyse l'impact de ces restrictions sur le transport international de marchandises; il a été dit que le SC.1 était le seul organe approprié pour examiner la question du transport international en transit et éventuellement négocier un accord multilatéral à ce sujet.

61. Le Groupe de travail a décidé de garder ce point à l'ordre du jour de sa prochaine session. Le secrétariat suivra les faits nouveaux en rapport avec la question du transit et les possibilités de faciliter encore le transport international et en informera régulièrement le SC.1 et le Comité. À cet effet, les gouvernements des pays membres et les ONG s'occupant de transport routier sont invités à communiquer au secrétariat des données à jour sur leur régime de transit et notamment sur les restrictions quantitatives imposées au transport international routier.

C. Examen des questions concernant la facilitation du transport routier international

62. L'IRU a fait savoir au Groupe de travail que certains pays envisageaient d'introduire des restrictions notables au transport de conteneurs sur leur territoire.

63. La délégation de l'Ukraine a fait part de ses préoccupations au sujet de l'introduction, par les autorités compétentes de la Fédération de Russie, de restrictions au transport international routier de marchandises sur son territoire, conformément à la tolérance laissée par le contingent multilatéral de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) (FIT), qui a été annoncée à la réunion du Groupe des transports routiers du FIT tenue à Lisbonne du 1^{er} au 2 octobre 2009. Elle a aussi appelé l'attention des membres du SC.1 sur le caractère inadmissible de l'application de telles restrictions au regard du partenariat et de la coopération internationaux, qui est contraire au principe d'une libéralisation plus poussée du transport international. D'autres délégations se sont faites l'écho de celle de l'Ukraine à ce sujet.

64. En réponse aux préoccupations formulées, l'attention du Groupe de travail a été appelée sur le paragraphe ci-après du rapport de la dernière réunion du WP.30 concernant le transport de conteneurs vers la Fédération de Russie: «Le Groupe de travail [WP.30] a également pris note des préoccupations qu'inspirait à plusieurs délégations le fait que les autorités compétentes de la Fédération de Russie avaient envisagé d'adopter un projet de décret prévoyant la fermeture de certains postes frontière au trafic de conteneurs.» Le secrétariat a été invité à fournir au SC.1 les mêmes informations que celles qui seront communiquées au WP.30 à ce sujet.

65. Le Groupe de travail a décidé qu'il était l'organe le mieux placé pour traiter des questions de facilitation du transport routier et a invité les gouvernements des pays membres et les ONG à le tenir informé de toute autre décision de ce genre.

1. Carte internationale d'assurance automobile (Carte verte)

Document: ECE/TRANS/SC.1/2009/6.

66. Le Président du Conseil des bureaux a rappelé que cela faisait soixante ans que les principes fondamentaux du Système de la Carte verte avaient été approuvés pour faciliter le trafic transfrontière et l'indemnisation des sinistres, par la Recommandation n° 5, adoptée le 25 janvier 1949 par le Groupe de travail sur le transport routier du Comité des transports intérieurs de la CEE. Il a présenté un rapport détaillé sur les faits nouveaux survenus dans le cadre du Système de la Carte verte depuis la cent troisième session du Groupe de travail, distribué sous la cote ECE/TRANS/SC.1/2009/6.

67. Le Groupe de travail a approuvé ce rapport et invité le Conseil des bureaux à établir un rapport sur les faits nouveaux pour la prochaine session du SC.1. Apprenant que le Président du Conseil des bureaux, Mr. Ulf Blomgren, ne participerait plus aux activités du SC.1, les membres du Groupe de travail l'ont remercié de sa coopération et de sa contribution au succès du Système de la Carte verte et lui ont présenté leurs meilleurs vœux de succès dans ses activités futures.

2. Adhésion aux instruments juridiques internationaux de la CEE dans le domaine du transport routier et application desdits instruments

Document: ECE/TRANS/SC.1/2009/7.

68. Le Groupe de travail a pris note du fait qu'il n'y avait pas eu de nouvelle adhésion depuis sa précédente session.

3. Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique

69. Le Groupe de travail a été déçu d'apprendre que malgré les pressions en faveur de l'achèvement et de l'adoption du Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (e-CMR), seuls huit pays l'avaient signé et seuls deux de ces huit pays (Pays-Bas et Suisse) l'avaient ratifié. Il faut encore trois ratifications pour qu'il entre en vigueur; le Groupe de travail a donc exhorté les Parties à la CMR à ratifier le Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR).

70. Le Groupe de travail a considéré que les faits nouveaux concernant la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (les «Règles de Rotterdam») pourraient avoir une incidence sur d'autres instruments juridiques (notamment la CMR) et qu'il faudrait demander au Comité des orientations au sujet des mesures que pourrait prendre le SC.1. Les Règles de Rotterdam sont les plus anciennes règles régissant le transport de marchandises par mer et leur transport terrestre antérieur ou ultérieur. Les responsabilités durant tout le processus de transport sont clairement délimitées et la Convention met en place l'infrastructure nécessaire pour l'essor du commerce électronique dans le domaine du transport maritime.

IX. Projet de programme de travail pour la période 2010-2014 (point 7 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/SC.1/2009/8.

71. Le Groupe de travail est convenu qu'il avait mené à bien toutes les activités prévues dans son programme de travail pour la période 2008-2009.

72. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/SC.1/2009/8 contenant son projet de programme de travail pour la période 2010-2014 et a décidé d'y inclure des activités supplémentaires: modification de l'AETR, suivi de l'application des normes de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) concernant le réseau des E-routes, audits de sécurité routière liée aux infrastructures. Le programme de travail pour la période 2010-2014 a été adopté tel que repris dans l'annexe III du présent rapport; le secrétariat le présentera au Comité à sa soixante-douzième session en 2010.

X. Questions diverses (point 8 de l'ordre du jour)

73. Préoccupé par la diminution du nombre de participants à ses réunions, le Groupe de travail a eu un échange de vues sur les moyens d'améliorer la participation et de mieux intéresser les pays, en particulier les pays à bas revenu ou à revenu moyen, à ses activités.

74. Il n'y a pas eu de décision sur le fond, mais le Groupe de travail a décidé de commencer par demander au secrétariat de rédiger une lettre, pour signature par le Secrétaire exécutif de la CEE, à l'intention du Premier Ministre ou du Ministre des transports des pays membres, selon qu'il y a lieu, l'invitant à appuyer les activités du SC.1, notamment par une participation accrue d'experts aux réunions.

75. Plusieurs délégations pensaient que les pays développés devraient aussi prendre part aux activités du SC.1, qui est un organe sans équivalent pour tous les membres de la CEE. Elles ont souligné que le fait de ne se réunir qu'une fois par an ne facilitait pas les travaux du Groupe. Le Groupe de travail a donc demandé au secrétariat d'examiner les possibilités de mieux employer les ressources tant des gouvernements que du secrétariat. Cela

renforcerait le rôle du SC.1 en qualité d'organe de formulation de la politique du transport routier. Il a aussi été suggéré de concentrer certaines activités relatives au transport routier plutôt que de les décentraliser, comme c'est actuellement le cas. Il conviendrait de soumettre au Bureau du Comité un premier projet de document pour examen.

XI. Date de la prochaine session (point 9 de l'ordre du jour)

76. Le Groupe de travail a décidé que sa cent cinquième session se tiendrait du 29 septembre au 1^{er} octobre 2010. Il y aura le 29 septembre une réunion commune d'une journée avec le WP.1.

77. Pour que le secrétariat puisse traduire et reproduire les documents à temps, conformément aux règles en vigueur, le délai de soumission des documents par les participants a été fixé au 20 juin 2010.

XII. Adoption des décisions (point 10 de l'ordre du jour)

78. Le Groupe de travail a adopté un relevé succinct des décisions, à partir duquel le secrétariat a élaboré le présent rapport.

Annexe I

Déclaration de la Fédération de Russie et de l'Ukraine au secrétariat du Groupe de travail des transports routiers

1. Nécessité de réviser l'article 22 *bis* de l'AETR

Le but, énoncé dans le préambule de l'AETR, de toutes les Parties contractantes est de «réglementer certaines conditions d'emploi dans les transports internationaux par route conformément aux principes de l'Organisation internationale du Travail et d'arrêter **de concert** certaines mesures pour assurer le respect d'une telle réglementation».

L'article 22 *bis* de l'AETR est en contradiction directe avec ce but, car il introduit (dans l'AETR) des dispositions qui autorisent un groupe de Parties contractantes membres de l'UE à prendre des décisions sans tenir compte de l'avis de toutes les autres Parties contractantes. Les pays non membres de l'UE sont donc privés du droit:

- De tenir des négociations pour obtenir les conditions les plus favorables en ce qui concerne la modification des spécifications techniques des dispositifs de contrôle;
- De s'opposer aux modifications introduites par l'UE; et
- De faire des contre-propositions.

L'article 22 *bis* est donc contraire au principe de l'égalité souveraine des pays non membres de l'UE.

Aux yeux des délégations de la Fédération de Russie et de l'Ukraine, cela rend nécessaire une révision de cet article.

En conséquence, ces délégations demandent que la question du commencement d'un processus de révision soit inscrite à l'ordre du jour de la cent cinquième session du Groupe de travail des transports routiers.

2. Application de l'AETR au transport entre les territoires de pays membres de l'UE par des transporteurs de pays non membres

À la cent troisième session du SC.1, les délégations du Bélarus, de la Russie et de l'Ukraine ont communiqué au secrétariat du Groupe de travail une déclaration commune lui demandant de se mettre en rapport avec le Bureau des affaires juridiques de l'ONU pour préciser plusieurs aspects de l'application de l'AETR à tout transport entre deux pays membres de l'UE fait par un transporteur d'un pays non membre.

La réponse du Bureau des affaires juridiques, que le secrétariat a transmise au Groupe de travail à sa cent quatrième session, ne contient pas de réponse directe à cette question.

Toutefois, le Bureau des affaires juridiques a dit qu'en droit international tout traité en vigueur est contraignant pour les parties, qui doivent l'appliquer de bonne foi. Il a précisé qu'en droit international, lorsqu'existent des traités successifs sur une même question, entre un État partie aux deux traités et un État partie à un seul de ces traités, c'est le traité auquel les deux États sont parties qui détermine leurs droits et obligations mutuels.

Selon les délégations de la Fédération de Russie et de l'Ukraine, compte tenu des dispositions de l'article 4 de l'AETR, la position du Bureau des affaires juridiques signifie

que les normes de l'AETR doivent s'appliquer aux transports effectués par les transporteurs de pays non membres de l'UE, y compris entre les territoires de pays membres.

Déclaration du Bélarus, de la Fédération de Russie, du Kazakhstan, de la République de Moldova et de l'Ukraine

Au sujet du projet de «plan d'urgence» au cas où les Parties contractantes à l'AETR qui ne sont pas membres de l'UE ne pourraient pas mettre en œuvre le tachygraphe numérique avant la date limite

Les délégations du Bélarus, de la Fédération de Russie, du Kazakhstan, de la République de Moldova et de l'Ukraine considèrent qu'il faut envisager une prolongation temporaire, au-delà du 16 juin 2010, des mesures transitoires prévues au paragraphe 2 b) de l'article 13 de l'AETR et décrites dans l'article 14 de l'annexe de l'AETR.

Ces mesures transitoires permettraient aux Parties contractantes non membres de l'UE qui ne seraient pas en mesure de délivrer les cartes ou de certifier les ateliers d'autoriser les conducteurs de l'entreprise enregistrée dans le pays à employer un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique étalonné sans carte de conducteur jusqu'au moment où les autorités pourront répondre à ces exigences.

En outre, comme il se peut qu'on soit forcé à n'employer que des sorties imprimées au cas où le tachygraphe ne serait pas activé ou étalonné, la prolongation des actuelles mesures transitoires sera accompagnée d'une obligation:

- Pour le fabricant du véhicule d'activer le tachygraphe numérique au lieu de son installation pour chaque véhicule vendu équipé d'un tachygraphe numérique si l'acheteur est d'un pays dans lequel les cartes ne sont pas disponibles;
- Pour les conducteurs de pays parties à l'AETR non membres de l'UE et venant de pays dans lesquels les cartes ne sont pas disponibles de faire étalonner leur tachygraphe numérique lors de leur premier voyage dans le premier pays frontalier dans lequel les cartes et des ateliers certifiés sont disponibles, conformément aux dispositions de l'AETR.

Pour la délégation de la République du Bélarus – NON SIGNÉ

Pour la délégation de la République de Moldova – SIGNÉ

Pour la délégation de la Fédération de Russie – SIGNÉ

Pour la délégation de l'Ukraine – SIGNÉ

Pour la délégation du Kazakhstan – SIGNÉ

Annexe II

Amendements à l'annexe I de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR)

A. Routes principales

1) Orientation ouest-est

b) Routes intermédiaires

- **Prolongation de la route E16** de Hønefoss (Norvège) à Gävle (Suède)

Nouvelle désignation générale

E16: Londonderry – Belfast – Glasgow – Edinburgh – Bergen – Fagernes – **Hønefoss (-Oslo) – Gardermoen – Kongsvinger – frontière Norvège-Suède – Torsby – Malung – Borlänge – Falun – Sandviken – Gävle**

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

- **Nouvelle route E 981** sur le territoire de la Turquie, d'Afyon à la jonction (Aksaray-Pozanti)
- **Nouvelle route E 982** sur le territoire de la Turquie, de Mersin à la jonction de Tarsus est
- **Nouvelle route E 579** sur le territoire de la Hongrie, de Görbeháza à Beregdaróc

Désignation générale

E 981: Afyon-Konya-jonction (Aksaray-Pozanti) (route nationale reliant Ankara à Mersin sur la route E90)

E 982: Mersin-jonction de Tarsus est (autoroute reliant Ankara à Adana sur la route E90)

E 579: Görbeháza-Nyíregyháza-Vásárosnamény-Beregdaróc

Annexe III

Projet de programme de travail 2010-2014

Activité 02.2: Transport routier

02.2.1 Infrastructure des transports routiers

Activités permanentes

Application et amendement de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR)

Exposé succinct: Pour adapter le réseau routier européen aux besoins futurs, le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) prendra les mesures nécessaires en vue de faire appliquer l'Accord et de modifier s'il y a lieu ses dispositions, en tenant compte de l'évolution des flux de trafic ainsi que de la sécurité et de la sûreté du réseau.

Travail à faire:

- a) Examen de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) compte tenu des nouveaux flux de trafic.

Priorité: 1

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2011:

Adoption d'amendements à l'annexe I de l'AGR, y compris la création de nouvelles routes E.

- b) Renforcement des règles de l'AGR qui ont des incidences sur la sécurité routière, la protection de l'environnement et les économies d'énergie.

Priorité: 1

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2011:

Élaboration et adoption éventuelle de nouveaux amendements à l'AGR **en vue de l'incorporation de dispositions relatives à l'inspection de la sécurité des routes et éventuellement à la sûreté.**

- c) **Suivre l'application des règles de l'AGR le long du réseau de routes E.**

Priorité: 1

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2011:

Élaboration et lancement d'un questionnaire sur l'application des règles de l'AGR.

Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud

Exposé succinct: Pour contribuer à la construction du réseau d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) dans le cadre d'une infrastructure routière internationale intégrée, le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) poursuivra sa coopération étroite avec le TEM.

Travail à faire:

- d) Évaluation des progrès accomplis et escomptés dans la réalisation du projet TEM et examen des possibilités de contribuer à son extension (par exemple, transport combiné, financement).

Priorité: 2

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2011:

Surveillance de l'évolution du projet TEM et **appui au projet TEM autant qu'il est possible et chaque fois que les circonstances s'y prêtent.**

02.2.2 Harmonisation des prescriptions applicables aux opérations de transport international par route et facilitation de ces opérations

Exposé succinct: Pour simplifier et harmoniser les prescriptions concernant le transport international par route et la facilitation de ces opérations, le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) élaborera et mettra à jour, si besoin est, les instruments **juridiques** internationaux et/ou les recommandations appropriés et **examinera** certains aspects du transport international de voyageurs et de marchandises par route, concernant en particulier la facilitation du transport routier entre **les pays et les sous-régions de la zone CEE**, notamment la simplification et l'harmonisation des procédures administratives et de la documentation.

Activités permanentes

Travail à faire:

- e) Mise en œuvre de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) **en général et du tachygraphe numérique en particulier.**

Priorité: 1

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2011:

Application de nouvelles dispositions concernant la réglementation des temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels.

Dans la mesure du possible et pour autant qu'un nombre suffisant de pays membres fournissent une réponse, évaluation de l'étude (qui doit être réalisée tous les deux ans) sur la mise en œuvre effective de l'AETR, mise en évidence de certains domaines qui posent des problèmes et élaboration de propositions visant à résoudre ces problèmes dans le prolongement de l'étude.

Adoption du tachygraphe numérique par les pays non membres de l'Union européenne signataires de l'AETR.

- f) Examen des questions liées au système de la carte internationale d'assurance automobile (Carte verte).

Priorité: 2

Résultats escomptés pour d'ici à la fin de 2011:

Promotion et facilitation de l'adhésion au système de la Carte verte. Examen des possibilités de mettre en place un système international d'assurance automobile **analogue pour les pays n'appartenant pas à la région couverte par le système de la Carte verte.**

- g) Promotion de l'harmonisation des mesures fiscales et autres, en vue d'éviter toute pratique discriminatoire dans le transport routier international.

Priorité: 3

Résultats escomptés pour d'ici à la fin de 2011:

Élaboration de propositions concernant l'harmonisation des mesures fiscales et autres dans le transport routier international.

Activités de durée limitée

Travail à faire:

- h) Modification de la Résolution d'ensemble sur la facilitation des transports routiers internationaux (R.E.4).

Priorité: 2

Résultats escomptés pour d'ici à la fin de 2011:

Examen de la nécessité de modifier ou de compléter la R.E.4 sur certains sujets comme la sûreté du transport de passagers et de marchandises, et l'accès à la profession de transporteur routier.

- i) Examen des difficultés, des possibilités et des faits nouveaux en matière de facilitation du transport routier **international** entre **les pays et les sous-régions de la zone CEE et au-delà, y compris les restrictions quantitatives applicables au transport routier international de marchandises.**

Priorité: 1

Résultats escomptés pour d'ici à la fin de 2011:

Coopération, **dans le cadre de réunions communes**, lorsqu'il y a lieu, avec **d'autres organes de la CEE tels que** le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) en ce qui concerne la facilitation du franchissement des frontières, par exemple la délivrance de visas aux conducteurs professionnels et le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) en ce qui concerne la sûreté des infrastructures. **Adoption d'un nouvel instrument juridique multilatéral mondial sur le transport international ordinaire de voyageurs par autocar ou autobus.**

- j) Mise en œuvre des accords et conventions de la CEE en rapport avec les transports.

Priorité: 1

Résultats escomptés pour d'ici à la fin de 2011:

Entrée en vigueur du Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) introduisant la lettre de voiture électronique et large utilisation de celle-ci.

Définition et mise en place de mécanismes qui permettent de surveiller efficacement l'application des instruments juridiques administrés par le Groupe de travail.

Priorité: 1