



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports routiers

113^e session

Genève, 16-18 octobre 2018

Rapport du Groupe de travail des transports routiers sur sa 113^e session

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–2	3
II. Adoption de l'ordre du jour.....	3	3
III. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail	4–12	3
A. Délégations nationales	4	3
B. Organisations internationales.....	5–6	3
C. Activités d'organes de la CEE et d'autres organismes de l'ONU.....	7–8	3
D. Infrastructures numériques/intelligentes.....	9–12	4
IV. Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR).....	13–19	4
A. État de l'Accord.....	13–15	4
B. Groupe d'experts de l'AETR.....	16–19	4
V. Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR).....	20	5
État de l'Accord	20	5
VI. Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM).....	21	5
VII. Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR).....	22–35	5
A. État de la Convention.....	22	5
B. Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR)	23	5
C. Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique.	24–35	5
VIII. Facilitation du transport routier international.....	36–46	7
A. Carte internationale d'assurance automobile (carte verte).....	36–37	7



B.	Proposition d'accord multilatéral mondial relatif au transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (OmniBUS).....	38–41	7
C.	Restrictions quantitatives imposées au transport international routier de marchandises.....	42–44	7
D.	Relations entre l'origine des marchandises et les opérations de transport.....	45–46	8
IX.	Groupe d'experts de la sécurité aux passages à niveau	47	8
X.	Révision du mandat et du Règlement intérieur du SC.1.....	48–49	8
XI.	Questions diverses.....	50	8
XII.	Date de la prochaine session	51	8
XIII.	Élection du Bureau	52	8
XIV.	Adoption du rapport	53	8
Annexe			
	Stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030.....		9

I. Participation

1. Le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) a tenu sa 113^e session du 16 au 18 octobre 2018 sous la présidence de M. R. Symonenko (Ukraine). Y ont participé les représentants des États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) ci-après : Allemagne, Fédération de Russie, Finlande, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Turquie et Ukraine.

2. L'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) étaient également représentées. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées : l'Association des transporteurs routiers internationaux (ASMAP), le Conseil des Bureaux (CB), le projet euro-méditerranéen de soutien aux transports, le Programme international d'évaluation des routes (iRAP), l'Union internationale des transports routiers (IRU) et la Chambre de Commerce et d'industrie de Moscou.

II. Adoption de l'ordre du jour

3. Le SC.1 a adopté l'ordre du jour de la session (ECE/TRANS/SC.1/409).

III. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail

A. Délégations nationales

4. Les délégations nationales n'ont fait part d'aucun fait nouveau au cours de la session.

B. Organisations internationales

5. L'IRU a informé le SC.1 de ses initiatives concernant la décarbonation, la pénurie de conducteurs, l'innovation, la convention TIR et le Brexit.

6. Le Programme international d'évaluation des routes (iRAP) a présenté ses travaux de classement.

C. Activités d'organes de la CEE et d'autres organismes de l'ONU

7. Le secrétariat a informé le SC.1 des résultats des sessions pertinentes du Comité des transports intérieurs (CTI), de ses organes subsidiaires et d'autres entités des Nations Unies qui présentent un intérêt pour ses travaux. Il l'a notamment tenu au courant des principales décisions prises à la quatre-vingtième session annuelle du Comité des transports intérieurs (20-23 février 2018) (par. 25 à 27 du document informel du CTI (2018) n° 13).

8. Le Bureau du Comité des transports intérieurs (CTI), soutenu par le secrétariat, a poursuivi l'élaboration de son projet de stratégie à l'horizon 2030 (ECE/TRANS/2019/R.1). Conformément aux décisions du CTI (ECE/TRANS/274, par. 17), le Bureau a demandé : a) que l'examen de cette stratégie soit ajoutée à l'ordre du jour des réunions des groupes de travail jusqu'à la fin de l'année ; et b) que le document présentant le projet de stratégie soit communiqué aux gouvernements afin d'en faciliter la consultation. Les membres du SC.1 ont donc examiné le document ECE/TRANS/2019/R.1 et ont fait des observations qui figurent en annexe.

D. Infrastructures numériques/intelligentes

9. Lors de sa dernière session, le SC.1 a déclaré qu'il s'efforcera d'organiser des manifestations (ECE/TRANS/SC.1/408, par. 49) sur le thème des infrastructures numériques/intelligentes pour mieux s'informer des questions nouvelles et réfléchir à la façon d'intégrer ces évolutions dans son programme de travail. Dans cette perspective, le secrétariat a organisé, du 4 au 6 avril 2018, une session extraordinaire du SC.1 avec le deuxième jour (5 avril 2018) un atelier sur les infrastructures numériques/intelligentes.

10. Il est rendu compte des résultats de cette session extraordinaire dans le rapport (ECE/TRANS/SC.1/S/398), y compris pour ce qui concerne l'inscription de ce thème à l'ordre du jour du SC.1 dans un but d'information et de sensibilisation étant donné son importance pour les transports routiers (par. 29). Le secrétariat a établi une compilation d'études de cas ou d'extraits de descriptifs de projets en s'appuyant sur les contributions volontaires des orateurs de l'atelier qui s'est tenu dans le cadre de la session extraordinaire (document informel n° 7).

11. Pour cette session, le représentant de la Roumanie et le fondateur d'Emerging Transport Advisors ont fait des exposés. Le représentant de la Roumanie a donné des informations sur le système intelligent d'alerte précoce aux risques du transport routier qui avait récemment été mis en place. Le représentant d'Emerging Transport Advisors a donné des informations sur les nouvelles tendances en matière de véhicules automatisés et de covoiturage. Les deux exposés ont été bien accueillis et appréciés. En réponse aux questions posées par le SC.1, le représentant d'Emerging Transport Advisors a recommandé que les gestionnaires des infrastructures routières intègrent l'interopérabilité dans les investissements dans les infrastructures nationales et envisagent d'élaborer des normes pour que les systèmes soient interopérables.

12. Le secrétariat a encouragé les membres du SC.1 à proposer des sujets présentant un intérêt au titre de ce point et à se porter volontaires pour faire des exposés à la prochaine session.

IV. Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

A. État de l'Accord

13. Le secrétariat a informé le SC.1 que les Parties contractantes à l'AETR étaient toujours au nombre de 51.

14. Le secrétariat a également informé le SC.1 que la Turquie avait fait savoir au Groupe d'experts qu'elle avait pris les mesures nécessaires pour soumettre au Bureau des affaires juridiques de l'ONU une proposition d'amendement visant à modifier l'article 14 pour que le Liban puisse adhérer à l'AETR.

15. Le représentant du projet euro-méditerranéen de soutien aux transports a informé le SC.1 que l'Algérie, l'Égypte, Israël, la Jordanie, le Liban, le Maroc et la Tunisie avaient pris les mesures nécessaires pour adhérer à l'AETR dans un avenir proche. Il a également indiqué que l'Égypte manifesterait probablement sa volonté de demander une modification de l'article 14 pour lui permettre d'adhérer à l'AETR.

B. Groupe d'experts de l'AETR

16. Le Président du Groupe d'experts de l'AETR a fait le point sur les travaux menés par son groupe depuis la dernière session du SC.1 (des informations détaillées sont fournies dans les documents ECE/TRANS/SC.1/GE.21/41 et ECE/TRANS/SC.1/GE.21/43).

17. À la dernière session, le secrétariat a appelé l'attention du SC.1 sur le fait qu'il pouvait être souhaitable d'envisager la suppression de l'adjectif « européen » du titre de l'AETR (ECE/TRANS/SC.1/GE.21/37, par. 14). Le Président a demandé à nouveau aux membres du SC.1 de consulter leurs capitales respectives et de faire connaître leurs vues à la prochaine session.

18. Le Gouvernement turc a présenté un exposé sur l'état d'avancement de son projet de création d'un centre national de contrôle des données relatives aux temps de conduite et de repos, notamment sur la création de la base de données à la fin du premier semestre de 2018 (ECE/TRANS/SC.1/408, par. 23). Le SC.1 a demandé qu'un point soit fait à ses futures sessions.

19. En ce qui concerne le mémorandum d'accord conclu avec le Centre commun de recherche (CCR), qui confère au CCR la responsabilité de la certification racine de l'AETR et de la certification d'interopérabilité pour les Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE, le secrétariat a informé le SC.1 de l'élaboration d'une proposition de supplément visant à étendre la validité du mémorandum jusqu'au 31 décembre 2020 (document informel n° 8).

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

État de l'Accord

20. Le secrétariat a informé le SC.1 de l'état de l'AGR. Le nombre des Parties contractantes est resté le même (37) depuis la dernière session du Groupe de travail.

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

21. Le SC.1 a pris note des informations fournies par le secrétariat sur le projet TEM présenté dans le document informel n° 9, en particulier concernant les audits et les inspections de sécurité routière.

VII. Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR)

A. État de la Convention

22. Le secrétariat a informé le SC.1 que le nombre des Parties contractantes à la Convention (55) n'avait pas changé depuis la dernière session.

B. Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR)

23. Le secrétariat a informé le SC.1 que le nombre des Parties contractantes au Protocole (43) n'avait pas changé depuis la dernière session du SC.1.

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

24. Le secrétariat a informé le SC.1 que cinq États (Fédération de Russie, Luxembourg, République de Moldova, République islamique d'Iran et Turquie) avaient adhéré au Protocole additionnel à la Convention depuis la dernière session du SC.1, portant ainsi à 17 le nombre total de parties contractantes. Les représentants de la Finlande, de la Norvège, de la Pologne et de la Roumanie ont indiqué que leur pays avait l'intention d'adhérer au

Protocole additionnel et ont informé le SC.1 de l'état d'avancement de leurs travaux préparatoires en vue de l'adhésion.

25. À sa dernière session, le SC.1 avait prié le secrétariat d'organiser au début de l'année 2018 une session extraordinaire consacrée à la question de la lettre de voiture électronique, l'objectif étant d'examiner cette question plus avant et de décider de la voie à suivre (ECE/TRANS/SC.1/408, par. 33). Le secrétariat a donc organisé en avril 2018 une session extraordinaire du SC.1 dont le premier jour – le 4 avril 2018 – a été consacré à la lettre de voiture électronique. Les résultats sont exposés dans le rapport (ECE/TRANS/SC.1/S/398).

26. En réponse à la demande formulée par le SC.1 lors de sa session extraordinaire, le secrétariat avait élaboré une note d'orientation « sans préjudice d'autres mesures » concernant les aspects juridiques de la lettre de voiture électronique (ECE/TRANS/SC.1/2018/1). Le présent document tient compte des questions juridiques soulevées par les membres du SC.1.

27. Pour la prochaine session, le SC.1 a invité les Pays-Bas à établir et à soumettre le document ECE/TRANS/SC.1/2018/1/Rev.1, dont le contenu décrirait de manière adéquate le scénario habituel de l'utilisation de la lettre de voiture électronique dans le cadre des contrats de transport routier de marchandises à titre onéreux au moyen de véhicules lorsque le lieu d'origine et de destination de la marchandise sont situés dans deux pays différents qui sont tous deux parties contractantes à la CMR (voir ECE/TRANS/SC.1/2018/1 par. 29 et 30). En outre, à sa prochaine session, le SC.1 décidera de la manière dont il souhaite procéder avec la note d'orientation.

28. En outre, en réponse à la demande d'exemples d'études de cas et de meilleures pratiques formulée par le SC.1, les Pays-Bas avaient transmis leurs documents relatifs au projet Benelux, notamment la décision du Comité des Ministres de l'Union Benelux du 7 septembre 2017 concernant la mise en œuvre, du 1^{er} décembre 2017 au 1^{er} décembre 2020, d'un projet pilote portant sur la lettre de voiture électronique (ECE/TRANS/SC.1/2018/3), et un exposé des motifs qui sous-tendent cette décision (ECE/TRANS/SC.1/2018/4). Les Pays-Bas ont également transmis le formulaire de demande d'admission au projet (original en français, traductions non officielles en anglais et en russe) (documents informels n^{os} 2, 3 et 4).

29. La Commission européenne a fait le point sur sa proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises, soumise le 17 mai 2018.

30. L'IRU a informé le SC.1 du projet pilote sur la lettre de voiture électronique, qui débutera au début de 2019 en Lettonie et en Fédération de Russie et auquel participeront les autorités douanières de ces parties contractantes.

31. L'OTIF a manifesté son intérêt pour les discussions sur ce thème et a appelé l'attention sur les travaux qu'elle mène concernant des problèmes similaires qui se posent dans la mise en œuvre des lettres de voiture électroniques pour le transport commercial de marchandises par chemin de fer.

32. Pour faciliter les discussions sur les aspects techniques au cours de la session, le secrétariat a également établi une liste de questions techniques soulevées par les membres du SC.1 (ECE/TRANS/SC.1/2018/2).

33. La Slovaquie a fait part des difficultés qu'elle rencontrait pour lancer un projet pilote compte tenu du fait qu'aucun de ses pays voisins n'étaient parties contractantes au Protocole e-CMR. La Finlande a souligné l'importance de disposer de systèmes technologiques interopérables afin que les informations puissent être facilement partagées à l'avenir.

34. En réponse à la question du secrétariat sur les prochaines mesures relatives au Protocole e-CMR et le rôle que jouerait le SC.1 à cet égard, le SC.1 a affirmé être la principale plateforme de dialogue multilatéral et d'échange des meilleures pratiques et des nouvelles pratiques des parties contractantes mettant en place la lettre de voiture électronique.

35. Pour la prochaine session, les parties contractantes sont encouragées à fournir des informations ou à présenter les faits nouveaux concernant la mise en place de la lettre de

voiture électronique, y compris sur les difficultés rencontrées et les perspectives ouvertes. Le SC.1 a demandé à la Commission européenne de faire un exposé sur la plateforme AEOLIX, qui devrait proposer une lettre électronique de voiture d'ici la prochaine session.

VIII. Facilitation du transport routier international

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

36. Le SC.1 a été informé par le Secrétaire général du Conseil des Bureaux (CB) des dernières évolutions en ce qui concerne la carte verte (on trouvera, à ce sujet, des informations détaillées dans le document informel n° 5).

37. Le Secrétaire général a également fait savoir que le CB souhaitait supprimer l'obligation d'imprimer les cartes vertes en vert et de les publier au format PDF en noir et blanc. Le SC.1 a dit appuyer la demande du CB et l'a approuvée. Il a également invité le CB, si celui-ci le jugeait nécessaire, à présenter une proposition d'amendement à l'annexe 1 de la Résolution d'ensemble révisée sur la facilitation des transports routiers internationaux (RE.4) à la prochaine session.

B. Proposition d'accord multilatéral mondial relatif au transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (OmniBUS)

38. Le troisième jour de sa session extraordinaire, le 6 avril 2018, le SC.1 a repris son examen du document ECE/TRANS/SC.1/2015/3 et s'est intéressé en particulier aux articles 6, 8 et 25 et à l'annexe VI. Des modifications ont été apportées aux articles 6 et 8. La Fédération de Russie est restée sur sa position concernant la réserve qu'elle avait exprimée à propos des projets de texte de l'article 25 et de l'annexe VI.

39. Le SC.1 a demandé à la Fédération de Russie, à la Suisse et à la Turquie de convenir d'un avant-projet de texte pour l'article 25 et l'annexe VI et de le présenter à cette session.

40. Le SC.1 a décidé de reporter l'examen de ce point à sa prochaine session en raison de l'absence de représentants de la Fédération de Russie, de la Suisse et de la Turquie.

41. La Commission européenne a indiqué que s'agissant de l'accord InterBus deux protocoles (l'un visant à élargir le champ d'application des services réguliers et l'autre visant à permettre au Maroc d'adhérer à l'accord) ainsi qu'un projet de décision du Comité mixte, avaient été adoptés par le Conseil le 16 juillet 2018. Le projet de décision du comité mixte peut être consulté à l'adresse suivante : https://eurlex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2018.185.01.0016.01.ENG&toc=OJ:L:2018:185:TOC. La période de signature des deux protocoles, qui a débuté à la date d'adoption de ces instruments, durera neuf mois.

C. Restrictions quantitatives imposées au transport international routier de marchandises

42. À sa dernière session, le SC.1 a débattu d'une étude de la Commission européenne relative à une analyse économique de l'accord entre l'Union européenne et la Turquie, d'où il ressortait que les deux parties avaient subi de lourdes pertes financières à cause des quotas et des restrictions imposés dans le domaine des transports.

43. Le SC.1 avait pris note de l'information fournie par la Commission européenne selon laquelle l'extension de validité de l'Accord douanier était confiée au Conseil et la Direction générale du commerce était le service compétent de la Commission européenne. Le Gouvernement turc a demandé à la Direction générale de la mobilité et des transports de poursuivre l'examen de cette question au sein de la Commission européenne.

44. Le SC.1 a décidé de reporter l'examen de ce point à sa prochaine session en raison de l'absence de représentant de la Turquie.

D. Relations entre l'origine des marchandises et les opérations de transport

45. Sur la base des observations reçues à la dernière session au sujet de sa proposition de réviser la Résolution d'ensemble révisée sur la facilitation des transports routiers internationaux (R.E.4) pour y inclure une définition du « transport bilatéral » dans un nouveau point 4.1.9 (ECE/TRANS/SC.1/2017/4), la Pologne avait soumis le document informel n° 6. La Lettonie avait déjà formulé une proposition similaire et les Pays-Bas ont indiqué à la session en cours qu'ils appuyaient la définition proposée.

46. Le SC.1 a demandé que la Pologne soumette une proposition d'amendement pour adoption à sa prochaine session :

« 4.1.9 Par “transport bilatéral”, on entend une opération de transport routier entreprise au moyen d'un véhicule chargé ou non, immatriculé dans un pays, dont le point de départ se situe dans le pays d'immatriculation du véhicule et dont la destination se trouve sur le territoire d'un autre pays, ou vice-versa. Le pays d'origine des marchandises ou le pays du destinataire des marchandises peut être n'importe quel pays, l'un au moins d'entre eux devant être un État membre de la CEE. ».

IX. Groupe d'experts de la sécurité aux passages à niveau

47. Le secrétariat a indiqué qu'en l'absence de réponses positives de la part de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA), ce point devrait être retiré de l'ordre du jour du SC.1 jusqu'à un regain d'intérêt ultérieur. Le secrétariat a également présenté le panneau donnant pour instruction d'enfoncer les barrières qui avait été mis au point par le Groupe d'experts de la signalisation routière du Forum mondial de la sécurité routière.

X. Révision du mandat et du Règlement intérieur du SC.1

48. En 2016, l'Allemagne et la Belgique ont soumis une proposition de modification du mandat et du Règlement intérieur du SC.1 (documents informels n°s 3 et 4 (2016)).

49. Le SC.1 a décidé de reporter ses débats jusqu'à ce que le Forum mondial de la sécurité routière adopte un nouveau mandat et un nouveau règlement intérieur qui pourraient être utilisés comme modèles pour son futur mandat.

XI. Questions diverses

50. Aucune question n'a été soulevée au titre de ce point de l'ordre du jour.

XII. Date de la prochaine session

51. La prochaine session du SC.1 se tiendra du 16 au 18 octobre 2019, à Genève.

XIII. Élection du Bureau

52. Le Groupe de travail a désigné les membres de son Bureau pour la période allant de novembre 2018 à octobre 2020. M. R. Symonenko (Ukraine) est Président, M. K. Lewczak (Pologne) Vice-Président et M. D. de Groot (Pays-Bas) Vice-Président.

XIV. Adoption du rapport

53. Le Groupe de travail a adopté le rapport de cette session.

Annexe

Stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030

Le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) appuie la stratégie proposée dans le document ECE/TRANS/2019/R.1 (ébauche de la stratégie du Comité des transports intérieurs). Le SC.1 se félicite également de l'occasion qui lui est donnée de formuler les observations suivantes sur la stratégie :

- La stratégie tient dûment compte des scénarios de transport modernes et des problèmes nouveaux, ainsi que de l'aide qu'apporte la CEE aux États membres face à ces problèmes ;
- Le SC.1 appuie la numérisation des systèmes de transport et des documents et en souligne l'importance pour la sécurité routière, les questions environnementales, l'efficacité et la sécurité ;
- Le SC.1 souligne la nécessité de développer les corridors (routiers) de transport existants ;
- Le SC.1 souligne la nécessité d'éliminer les goulets d'étranglement et les obstacles en appliquant plus efficacement les cadres réglementaires de l'ONU découlant des conventions et accords internationaux relatifs aux transports ;
- Le SC.1 recommande d'intégrer dans la stratégie les avantages qu'il y a à promouvoir les e-carburants ou les carburants verts pour les véhicules à moteur afin de réduire les émissions de dioxyde de carbone et d'autres gaz à effet de serre ;
- Le SC.1 recommande de faire en sorte que la stratégie tienne compte de la nécessité de veiller à ce que les systèmes de transport soient abordables.
