

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

Genève, 25-27 février 2014

Point 4 d) de l'ordre du jour provisoire

Questions stratégiques de nature sectorielle: transport routier**Examen des activités récentes de la CEE dans le domaine
des transports routiers****Note du secrétariat***Résumé*

En 2013, le Groupe de travail du transport routier (SC.1) et le Groupe d'experts de l'Accord européen relatif au travail des équipages effectuant des transports internationaux par route (AETR) ont continué à accomplir des progrès dans le cadre de leurs mandats respectifs. Le présent document expose ce qu'ils ont réalisé en 2013 ainsi que les domaines qui doivent être prioritaires en 2014. C'est ainsi que le Comité exécutif de la CEE a prolongé le mandat du Groupe d'experts de l'AETR jusqu'à la fin de 2014 pour permettre d'aboutir à une convergence entre la position de l'Union européenne et celle des Parties contractantes à l'AETR qui n'en sont pas membres en ce qui concerne l'article 22 *bis*, qui précise la procédure à suivre pour modifier l'appendice 1B de l'AETR.

Le Comité est invité à:

- Examiner les progrès accomplis en 2013 par le SC.1 et le Groupe d'experts de l'AETR;
- Encourager ses partenaires nationaux participant aux travaux du Groupe d'experts de l'AETR à parvenir à un consensus sur l'article 22 *bis*.



I. Introduction

1. Le présent document passe en revue les activités de la CEE dans le domaine du transport routier en 2013.

II. Groupe de travail du transport routier (SC.1)

2. Le SC.1, assisté par la CEE, se réunit traditionnellement une fois par an à Genève. Les principales questions abordées par le Groupe de travail lors de son unique session régulière de 2013 (la 108^e) sont résumées ci-après. Le SC.1 s'est également réuni en session spéciale en 2013 pour examiner une proposition du Gouvernement suisse concernant un accord multilatéral mondial relatif au transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (OmniBUS). Des détails sont fournis plus bas.

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

3. Le Groupe d'experts de l'AETR – organe subsidiaire du SC.1 – s'est réuni trois fois en 2013, les 25 février, 24 juin et 31 octobre (documents ECE/TRANS/SC.1/GE.21/11, ECE/TRANS/SC.1/GE.21/14 et ECE/TRANS/SC.1/GE.21/16).

4. Parmi les principaux résultats obtenus, il faut mentionner: a) le renouvellement du Mémoire d'accord conclu entre la CEE et les services de la Commission européenne qui reconnaît le Centre commun de recherche (CCR) comme étant l'autorité responsable de la certification racine et de la certification d'interopérabilité pour les Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE jusqu'au 30 juin 2015; b) la prolongation du mandat du Groupe d'experts de l'AETR jusqu'à la fin de 2014 en vertu de la suite de la décision prise par le Comité exécutif le 11 juillet 2013; c) les efforts continus en vue de rapprocher les positions des Parties contractantes membres de l'Union européenne et de celles qui ne le sont pas (essentiellement les pays de la Communauté des États indépendants) en ce qui concerne l'article 22 *bis* (c'est-à-dire la procédure de modification de l'appendice 1B de l'AETR); et d) la rétention de l'exemption figurant au paragraphe 6 b) de l'article 12 jusqu'à ce que la question soit soulevée par une Partie contractante.

5. En 2014, le Groupe d'experts de l'AETR continuera à mettre l'accent sur la recherche d'un consensus concernant l'amendement proposé à l'article 22 *bis*. Il examinera aussi, entre autres, le problème posé par la formulation de l'article 14 concernant les conditions d'adhésion qui, dans sa forme actuelle, ne permet qu'aux États membres de la CEE d'adhérer à l'Accord AETR.

IV. Mise en œuvre du tachygraphe numérique

6. Dans l'Union européenne (EU), l'obligation d'utiliser le tachygraphe numérique repose sur le Règlement (CE) n° 2135/98 du Conseil (modifiant le Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil et la Directive 88/599/CEE du Conseil). Le Règlement (CE) n° 1360/2002 de la Commission avait introduit des prescriptions techniques concernant le tachygraphe numérique et les cartes tachygraphiques. Comme les tachygraphes numériques ne sont pas montés sur des véhicules déjà immatriculés, ce Règlement ne s'applique qu'à des véhicules pour lesquels une demande d'immatriculation est faite pour la première fois.

7. La mise en œuvre du tachygraphe numérique, qui permet de contrôler le temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels qui effectuent des opérations de transport international conformément à l'Accord européen relatif au travail des équipages effectuant des transports internationaux par route (AETR) et aux Règlements pertinents de l'UE, est devenue obligatoire pour les États membres de l'UE en juin 2006. Elle devait devenir obligatoire le 16 juin 2010 (c'est-à-dire après une période de transition de quatre ans) pour les Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE. Malgré les efforts déployés jusqu'à l'échéance de juin 2010, certaines Parties contractantes à l'AETR non membres de l'Union européenne ne semblaient pas prêtes à mettre pleinement en œuvre le tachygraphe dans le délai fixé.

8. Le fait que ces parties n'étaient pas prêtes a été le thème d'une session extraordinaire du Groupe de travail du transport routier (SC.1) de la CEE (22 et 23 avril 2010, à Genève) au cours de laquelle les Parties contractantes à l'AETR sont parvenues à un accord sur une période de tolérance de six mois pour la mise en œuvre du tachygraphe numérique au niveau paneuropéen. Cet accord d'avril 2010 définissait également les conditions que les conducteurs de véhicule immatriculés dans des pays susceptibles de ne pas respecter le nouveau délai devaient remplir pour pouvoir entrer sur le territoire des États qui l'observaient sans faire l'objet d'amendes ou se voir refuser l'entrée sur le territoire en question. La période de tolérance a pris fin le 31 décembre 2010.

9. Depuis lors, de nouveaux progrès ont été réalisés dans la mise en œuvre du tachygraphe numérique dans les Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE. Actuellement, les mesures requises pour utiliser ce dispositif sont appliquées dans presque tous les pays. Seul un pays n'en est encore qu'au début du processus et un autre ne l'a pas encore entamé. Le tableau ci-après montre les progrès accomplis dans la mise en œuvre.

10. En résumé, pratiquement toutes les Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE ont réalisé des progrès mesurables et importants dans la mise en œuvre du tachygraphe numérique. Seul le Turkménistan doit encore prendre des mesures pour entamer la procédure de mise en œuvre. Le tachygraphe numérique deviendra obligatoire pour le transport intérieur en Turquie en 2014.

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

11. En juin 2013, le Danemark a adhéré au Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR). Cette adhésion porte le nombre des Parties contractantes à huit. Il est à relever que l'article 5 de la e-CMR dispose que les parties intéressées par la lettre de voiture électronique conviennent des procédures et de leur mise en œuvre. Le secrétariat a encouragé le lancement des travaux dans ce domaine.

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

12. L'amendement à l'AGR proposé par le Gouvernement hongrois et adopté lors de la 107^e session du SC.1 est entré en vigueur le 6 décembre 2013 (Notification dépositaire C.N.562.2013.TREATIES-XI.B.28).

13. Le Comité des transports intérieurs (CTI) a demandé au SC.1 de «commencer des débats sur les besoins infrastructurels liés à l'introduction des systèmes de transport intelligents» (ECE/TRANS/236, par. 60). Dans ce contexte, le Groupe de travail doit tenir une réunion d'experts informelle le 24 février 2014 pour examiner la question de

l'introduction de certaines disposition de «l'électromobilité» dans l'AGR et éventuellement lancer un débat sur les besoins en infrastructure liés à la mise en œuvre de services de transport intelligents.

État d'avancement de la mise en œuvre¹

(Au 10.12.2013)

<i>Pays</i>	<i>Autorité désignée</i>	<i>Politique à examiner</i>	<i>Politique approuvée</i>	<i>Lancement des services de l'Autorité de certification racine (ERCA)</i>	<i>Délivrance d'une carte</i>
Albanie	X	X	X	X	*
Andorre	X	X	X	X	*
Arménie	X	X	X	X	X
Azerbaïdjan	X	X	X	X	X
Bélarus	X	X	X	X	X
Bosnie-Herzégovine	X	X	X	X	X
Croatie	X	X	X	X	X
Ex-République yougoslave de Macédoine	X	X	X	X	X
Fédération de Russie	X	X	X	X	X
Géorgie+	X	X	X	X	X
Islande	X	X	X	X	X
Kazakhstan	X	X	X	X	X
Liechtenstein	X	X	X	X	X
Monaco	X	X	X	X	*
Monténégro	X	X	X	X	**
Norvège	X	X	X	X	X
Ouzbékistan	X	X	X	X	
République de Moldova	X	X	X	X	X
Saint-Marin	X	X	X	X	***
Serbie	X	X	X	X	X
Suisse	X	X	X	X	X
Tadjikistan+	X	X			
Turquie	X	X	X	X	X
Ukraine	X	X	X	X	X

Source: Division des transports de la CEE et Centre de recherche commun, Autorité européenne responsable de la certification racine, Commission européenne, sur la base d'informations fournies par les autorités nationales.

Note: Aucune information n'a été reçue du Turkménistan.

¹ Légende: X Signifie «mise en œuvre terminée»
 * Services fournis par la France
 ** Services fournis par la Slovénie
 *** Services fournis par l'Italie
 + Pays ayant adhéré à l'Accord AETR en 2011.

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

14. À l'occasion d'une réunion spéciale tenue en juillet 2013, ainsi que lors de sa 108^e session, le Groupe de travail a examiné le texte d'un projet d'accord multilatéral mondial relatif au transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar soumis par le Gouvernement suisse (ECE/TRANS/SC.1/S/2013/1). Il a été procédé à des révisions lors de ces deux sessions et le secrétariat a prévu une session spéciale du SC.1 les 30 juin et 1^{er} juillet 2014 pour examiner à fond le projet révisé d'Accord OmniBUS (ECE/TRANS/SC.1/S/2013/1/Rev.1). Comme des discussions sur le transport international des voyageurs par autobus et autocar étaient en cours à l'Union européenne et des décisions étaient en instance, les États membres de l'UE présents à la 108^e session se sont abstenus de participer à la discussion sur l'accord OmniBUS et n'ont pas assisté à la session spéciale du SC.1 en juillet.

15. Le Comité souhaitera peut-être appeler tous les gouvernements intéressés à assister à la session spéciale du SC.1 qui doit se tenir les 30 juin et 1^{er} juillet 2014 à Genève pour examiner plus avant le projet d'Accord OmniBUS.

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

16. En 2013, le Groupe de travail a également abordé les problèmes de transport et de passage des frontières liés à l'origine des marchandises, aux contrôles aux frontières et aux autorisations de transport routier. Certains pays ont estimé que les autorités de certains autres pays (en dehors de l'UE) classaient à tort les opérations de transport dans la catégorie des opérations de transport vers un pays tiers. Alors que certains pays sont d'avis que des contrôles aux frontières pourraient s'avérer nécessaires pour disposer de tous les éléments permettant de déterminer correctement de quel type d'opération de transport il s'agit, d'autres estiment que l'utilisation de documents commerciaux tels que les factures commerciales en plus de documents de transport tels que la lettre de voiture CMR et le carnet TIR constitue une violation des dispositions du droit international dans ce domaine. Il est probable que la question fera l'objet de nouvelles discussions lors de la prochaine session du SC.1.

IX. Activités du projet d'autoroute transeuropéenne (TEM)

17. En 2013, le Bureau central du projet TEM a été associé à la consultation publique que la CEE a lancée au sujet de la future mise en œuvre des systèmes de transports intelligents (STI), car le projet TEM traite de différents aspects des STI dans le secteur routier depuis de nombreuses années. Le Bureau central du projet TEM s'est donc déclaré disposé à apporter sa contribution en mettant à disposition son expérience et ses experts.

18. Le TEM s'est également montré intéressé par le projet lancé en 2011 par la CEE pour étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux. Il a inscrit sa participation à ce projet dans son programme de travail pour 2013 (point 4.4.5). Le projet TEM a aussi participé à la session du WP.5 de la CEE qui s'est tenue à Genève du 9 au 11 septembre 2013, pour s'occuper entre autres choses de l'aspect financement des infrastructures et changements climatiques. De plus, pour donner suite aux activités de la CEE concernant les liaisons entre l'arrière-pays et les ports maritimes, le Directeur du projet a participé aux réunions organisées dans le cadre du projet d'axe de transport pour le Sud-Est (SETA) qui vise à faciliter les liaisons entre l'Autriche, la Hongrie, la Slovaquie et les ports septentrionaux de l'Adriatique.

19. S'agissant de la coopération avec l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), le Directeur du projet a rencontré ses représentants à Vienne en décembre 2012. Lors de cette réunion, les possibilités d'élargir la coopération entre le TEM, le TER et l'OSCE ont été examinées, notamment en ce qui concerne les mesures de renforcement de la confiance, les activités relatives au passage des frontières et la coopération dans la région de la mer Noire, avec un accent particulier sur l'autoroute périphérique de la mer Noire.

20. Les réunions du Highway Engineering Exchange Program (HEEP) et de TEMSTAT se sont tenues à Varsovie en juin 2013, offrant des occasions d'échanges d'informations sur les derniers développements en matière de conception et de construction autoroutières tant en Europe qu'en Amérique du Nord. Le Bureau central du projet TEM a établi des contacts en vue de collaborer plus étroitement avec les experts de l'Union européenne (UE) en ce qui concerne le développement des réseaux de transport dans la région des Balkans et la Stratégie pour le Danube jusqu'en 2020.

21. En vertu de la décision prise lors de la cinquante-sixième session du Comité directeur du projet TEM qui s'est tenue à Salzburg (Autriche) en octobre 2011 et au cours de laquelle a été approuvé le mécanisme de suivi de la révision du Plan directeur pour le projet TEM fondé sur quatre tableaux-cadres à remplir, la quatrième réunion du Groupe conjoint d'experts pour le suivi des projets de chemin de fer transeuropéen (TER) et d'autoroute transeuropéenne (TEM) a reçu et approuvé les documents suivants:

- a) Le rapport intégré final sur la comparaison des réseaux de base des plans directeurs TEM et TER révisés avec le réseau principal de l'UE, avec les réseaux routiers et ferroviaires (AGR et AGC) de la CEE et avec les liaisons de transport Europe-Asie;
- b) Le rapport de situation 2013 sur les résultats du suivi de l'application de la révision du plan directeur du TEM et du TER en 2012;
- c) Le programme de travail pour le suivi du plan directeur révisé des projets TEM et TER pour 2014; et
- d) Les activités de cartographie menées dans le cadre des projets TEM et TER.