



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.1/371
12 décembre 2002

Original : FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers
(Quatre-vingt-seizième session, 7-10 octobre 2002)

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

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail des transports routiers a tenu sa quatre-vingt-seizième session à Genève, du 7 au 10 octobre 2002. Y ont participé des représentants des États membres de la CEE suivants : Allemagne, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Lettonie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Suède, Suisse.

Ont également été représentées, la Commission européenne ainsi que :

- les organisations intergouvernementales suivantes: Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) et Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM);
- les organisations non-gouvernementales suivantes : Conseil des bureaux du système de la Carte verte, l'Union internationale des transports routiers (IRU), Fédération routière internationale (IRF), et Systèmes et services intelligents de transport – Europe (ERTICO).

OUVERTURE DE LA SESSION

2. Cette réunion a comporté deux parties : la première (journée du 7 octobre) a été entièrement consacrée à l'examen de la Résolution d'ensemble R.E.4, la deuxième (du 8 au 10 octobre), a été consacrée aux travaux proprement dits du SC.1. Elle s'est déroulée sous la présidence de M. J. Alaluusua (Finlande).

SESSION SPECIALE SUR LA RESOLUTION D'ENSEMBLE R.E.4

(Document : TRANS/SC.1/2002/4)

3. Lors de sa soixante-quatrième session (18-21 février 2002), le Comité des transports intérieurs (CTI) a appuyé la proposition du Groupe de travail des transports routiers (SC.1) d'organiser en 2002 une journée spéciale destinée à finaliser le texte de la nouvelle Résolution d'ensemble sur la facilitation des transports routiers (R.E.4).
4. Étaient présents, à cette journée, des représentants de la Fédération de Russie, de l'Espagne, de la Finlande, de la France, du Portugal, de la Roumanie et de la Suisse ainsi que de la Commission européenne, de la CEMT et de l'IRU. Sur la base du projet préparé par le secrétariat (TRANS/SC.1/2002/4), le SC.1 a procédé à une lecture paragraphe par paragraphe. Il a ainsi pu prendre note des réserves formulées par les pays et a introduit plusieurs modifications au texte. La liste des points concernés est reprise en annexe 1. Le président du SC.1 a indiqué qu'il n'entendait pas poursuivre les discussions sur le texte du projet de la nouvelle R.E.4 au-delà de la quatre-vingt-dix-septième session du Groupe de travail et qu'il comptait transmettre le texte final à la session du CTI de février 2004. A cette fin, il a demandé au secrétariat d'adresser aux Etats membres le texte remanié en fonction des observations émises afin que les pays puissent faire connaître leurs réserves éventuelles et/ou leurs ultimes commentaires.

INTRODUCTION A LA SESSION NORMALE

5. M. José Capel Ferrer, Directeur de la Division des transports de la CEE, après avoir souhaité la bienvenue aux délégués, s'est félicité du travail remarquable accompli par le Groupe de travail en ce qui concerne l'AETR et a souhaité qu'un pays se porte volontaire pour adresser officiellement les propositions d'amendement à New York. Il a indiqué, à cet égard, que cet envoi peut être effectué, sur demande du pays, par le secrétariat.
6. Il s'est également félicité des progrès accomplis en ce qui concerne les amendements en cours relatifs à l'annexe 2 de l'AGR tout en souhaitant la finalisation des travaux en 2003. Par ailleurs, il a signalé que la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) travaillait actuellement sur un projet d'accord pour les grandes routes asiatiques inspiré de l'AGR. Il a indiqué qu'il allait participer à une réunion prévue sur ce sujet à Bangkok début novembre 2002 au cours de laquelle il avait l'intention d'évoquer les problèmes d'homogénéité des réseaux « E » et « AH » pour les pays membres à la fois de la CEE et de la CESAP.
7. Concernant la CMR, il a offert, si nécessaire, le soutien logistique du secrétariat afin d'accélérer les travaux de finalisation du projet de Protocole visant à permettre l'utilisation de la lettre de voiture électronique.
8. Enfin, faisant référence à la demande adressée par le Comité des transports intérieurs, lors de sa session de février 2002, à tous ses groupes de travail sur le sujet de la sécurité dans les transports, il a invité le SC.1 à vérifier si, dans son domaine de compétence, des secteurs étaient concernés directement ou indirectement par ce problème. Il a signalé que le secrétariat devait rendre compte au Comité des transports intérieurs, en février 2003, du résultat des activités menées par les organes subsidiaires sur ce sujet.

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

(Document : TRANS/SC.1/370)

9. L'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat a été adopté sans modifications.

ACTIVITÉS DES ORGANES DE LA CEE ET DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES PRÉSENTANT UN INTÉRÊT POUR LE GROUPE DE TRAVAIL

(Point 2 de l'ordre du jour)

a) Comité des transports intérieurs et organes subsidiaires

(Documents : ECE/TRANS/139 et Add.1; TRANS/2002/15; TRANS/SC.1/369)

10. Le Groupe de travail a été informé que le Comité des transports intérieurs, lors de sa soixante-quatrième session, avait approuvé le rapport du SC.1 (ECE/TRANS/139, par. 42).

11. Le SC.1 a été informé par le secrétariat que le CTI avait notamment adopté une résolution (ECE/TRANS/139, annexe 1) sur la sécurité dans les tunnels entérinant les travaux du Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts et définissant des orientations pour les travaux futurs. Il a également été informé que, suite à la demande du CTI, le secrétariat avait adressé aux Etats membres européens de la CEE/ONU un questionnaire sur la délivrance des visas aux conducteurs professionnels (voir également les points 33 à 36).

b) Organisations internationales

12. La représentante de la CEMT a informé le Groupe de travail des résultats du Conseil des ministres de Bucarest concernant les transports routiers, portant sur le contingent multilatéral, l'harmonisation sociale, les visas (nouvelle résolution adoptée), les fraudes et le terrorisme dans les transports.

13. Le représentant de l'Union internationale des transports routiers (IRU) a informé le Groupe de travail des résultats du XVIIIème Congrès mondial de son organisation qui s'est tenu à Bucarest du 30 mai au 1^{er} juin 2002 et a présenté brièvement les documents et plaquettes mis à la disposition des délégués concernant notamment les marchés émergents et le développement durable. Il a d'autre part indiqué que l'IRU tiendrait une conférence régionale est-ouest à Budapest les 15 et 16 mai 2003. Enfin, il a donné des informations sur les développements de l'Académie IRU et a indiqué que, jusqu'à présent, 23 centres de formation avaient été accrédités à travers l'Europe.

14. De son côté, le représentant de la Fédération routière internationale (IRF) a informé le SC.1 des résultats du Congrès de Belgrade sur la reconstruction des routes en Europe du sud-est et a souhaité que le Groupe de travail se penche sur le financement des infrastructures en Europe orientale et étudie la possibilité de mettre en place un mécanisme en vue de vérifier la conformité des routes « E » par rapport aux normes définies dans l'AGR.

MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD AETR (*Point 3 de l'ordre du jour*)

(Documents : TRANS/SC.1/2001/13 et Add.1; TRANS/SC.1/AC.6/4; TRANS/SC.1/AC.6/2002/1/Add.1 et document informel n°1 de la session)

15. À sa quatre-vingt-quinzième session, le SC.1 avait, afin de permettre l'adoption de l'ensemble des modifications nécessaires pour introduire le tachygraphe digital dans l'AETR (qui concernent l'Accord lui-même, son annexe et ses appendices), décidé de convoquer une deuxième

fois le Groupe de travail spécial avec le mandat de passer en revue toutes ces modifications et d'examiner attentivement leur cohérence au plan juridique en proposant, si besoin est, les adaptations nécessaires. Ce Groupe spécial, dont le Comité des transports intérieurs a approuvé la constitution, s'est réuni les 11 et 12 avril 2002. Son rapport est publié sous la cote TRANS/SC.1/AC.6/4.

16. Avant d'entamer la discussion, le représentant de la Commission européenne a informé les délégués de l'avancée des travaux au plan communautaire. Il a ainsi indiqué que l'Annexe 1B avait été officiellement adoptée le 13 juin 2002 par la Commission (Règlement (CE) 1360/2002) et que la publication de cette annexe, qui conditionne l'entrée en vigueur du tachygraphe digital sur le territoire de l'Union européenne, était intervenue le 5 août 2002 (JOCE L 207/1). Une copie de la version officielle de l'annexe 1B (environ 250 pages) a été mise à la disposition des délégations (*cf. document informel n°1 de la session*). Il a également signalé que, dans le cadre de la mise en place de cet appareil digital, deux projets avaient été lancés, l'un dit « Urba 2000 » chargé d'étudier l'émission des cartes des conducteurs et autres cartes, l'autre dit « Tachonet » (base du système d'émission des cartes). Enfin, il a informé le Groupe de travail de l'état d'avancement au Conseil et au Parlement européen des discussions en cours sur les propositions de modification portant sur le règlement 3820/85 (CE) relatif aux temps de conduite et de repos.

17. Après présentation par le secrétariat des résultats des travaux du groupe spécial, le SC.1 a examiné et adopté les propositions annexées au rapport TRANS/SC.1/AC.6/4 avec les modifications et compléments suivants:

L'article 22 *bis* sera complété par les éléments d'information suivants: «... *Règlement de la Commission (CE) n° 1360/2002, en date du 13 juin 2002 (Journal officiel n° L 207/1 en date du 5 août 2002)*...».

À l'annexe 1B, article 1, paragraphe 1 du préambule, les éléments d'information ci-après ont été ajoutés: «... *ainsi que par le Règlement de la Commission (CE) n° 1360/2002, en date du 13 juin 2002*...».

À l'appendice 1B, article 2, Dispositions introductives, les éléments d'information ci-après ont été ajoutés: «... *Règlement de la Commission (CE) n° 1360/2002, en date du 13 juin 2002, tel qu'il figure dans le Journal officiel des Communautés européennes n° L 207/1, en date du 5 août 2002*...».

18. Des pays n'appartenant pas à l'Union européenne ont exprimé leurs préoccupations sur l'attitude que devront adopter leurs autorités de contrôle lorsqu'elles auront à contrôler des véhicules neufs équipés de tachygraphes numériques venant de l'Union européenne dans la période comprise entre le moment de l'entrée en vigueur de l'annexe 1B dans l'Union européenne (2004) et la fin de la période de transition prévue dans les nouvelles dispositions de l'AETR (prévue vers 2008 ou 2009). Certains participants se sont aussi demandés dans quelle mesure les pays tiers étaient dans l'obligation légale d'accepter des véhicules équipés d'un tachygraphe numérique. La secrétaire du SC.1 a précisé que cette situation avait été prévue et qu'elle était réglée par le paragraphe 3 du nouvel article 10.

19. Le Groupe de travail est convenu qu'il était nécessaire d'organiser en 2003 ou début 2004 une nouvelle journée d'information et de formation à destination des autorités de contrôle des pays tiers, à l'instar de celle qui avait été organisée en marge de la quatre-vingt-quinzième session du SC.1. Le représentant d'ERTICO a indiqué que, dans le cadre d'un accord passé avec la Commission, des sessions de formation avaient déjà été organisées par son organisation dans

quelques pays mais que ce contrat s'achevait cette année. La Commission européenne a été invitée à envisager la possibilité de dégager de nouvelles ressources à cette fin.

20. Le SC.1 a décidé de transmettre les propositions adoptées au Comité des transports intérieurs pour acceptation. Pour sa part, la France a indiqué qu'elle était disposée à adresser les propositions d'amendements au Secrétaire général dans le cadre des procédures définies par l'AETR. L'ensemble des amendements adoptés par le SC.1 est repris dans le document TRANS/SC.1/371/Add.1.

21. Le Groupe de travail a pris note des documents TRANS/SC.1/2001/13 et Add.1 dressant la liste des adresses des autorités chargées de vérifier l'application de l'AETR. Il a invité les pays qui ne l'avaient pas encore fait à communiquer au secrétariat dans les plus brefs délais l'adresse de leur(s) autorité(s) nationale(s) compétente(s) afin de permettre la constitution d'une liste aussi exhaustive que possible.

INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS ROUTIERS (*Point 4 de l'ordre du jour*)

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

(Documents: TRANS/SC.1/AC.5/36; TRANS/SC.1/2002/3; TRANS/SC.1/2002/5; TRANS/SC.1/2002/6 et Add.1; TRANS/SC.1/2002/11; TRANS/SC.1/2002/13 et Rev.1; Document informel n°6 de la session)

i) État des précédents amendements à l'AGR

22. Le Groupe de travail a été informé que les projets d'amendements à l'AGR adoptés par le SC.1 à sa quatre-vingt-quinzième session en 2001 étaient entrés en vigueur le 29 août 2002. Il a pris note d'une version consolidée de l'AGR (TRANS/SC.1/2002/3) et de la carte du réseau AGR mise à jour en 2002.

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

23. Le Groupe de travail a adopté les propositions d'amendements à l'annexe I de l'AGR proposées à la dix-huitième session de la Réunion spéciale sur l'application de l'AGR (TRANS/SC.1/AC.5/36), à l'exception de la proposition concernant le tronçon de la route E40 reliant Leninogorsk et Ust Khan. Le Groupe de travail a également adopté la proposition de la Slovénie concernant la route E 653 (TRANS/SC.1/2002/5) et la proposition de la Fédération de Russie au sujet du prolongement de la route E 125 jusqu'à Ishim (TRANS/SC.1/2002/11). Il a demandé au secrétariat de transmettre ces propositions au Secrétaire général en vue de lancer les procédures d'amendement officielles.

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

24. Le Groupe de travail a entériné les propositions d'amendements à l'annexe II de l'AGR adoptées, sur la base d'une proposition du projet TEM, par la Réunion spéciale sur l'application de l'AGR (TRANS/SC.1/AC.5/36, annexe 2), lors de sa dix-huitième session. Il a cependant décidé d'attendre que les autres propositions d'amendements à l'annexe II en cours soient adoptées afin de transmettre au Secrétaire général, sous forme d'un paquet global, l'ensemble des propositions concernant cette annexe.

25. Afin d'accélérer les travaux sur cette annexe II, le Groupe de travail a demandé au CTI de donner son accord à la tenue, en 2003, d'une dix-neuvième session de la Réunion spéciale afin d'y examiner les propositions faites par la France (TRANS/SC.1/2002/6) et le secrétariat

(TRANS/SC.1/2002/6/Add.1) en ce qui concerne l'environnement, et par l'Italie (Document informel n° 6 dont le contenu est repris dans le document TRANS/SC.1/AC.5/2003/1) au sujet de la sécurité dans les tunnels routiers. Il a, en outre, demandé que la Réunion spéciale se penche sur la correspondance entre le réseau des routes E et le réseau routier asiatique, notamment à la lumière des développements du projet d'instrument juridique pour le réseau routier asiatique s'inspirant de l'AGR que la CESAP est en train d'élaborer. À cet égard, le Groupe de travail a pris note du document TRANS/SC.1/2002/13 (et Rev.1) établi par le secrétariat. Il est prévu que cette réunion aura lieu, en cas d'accord du CTI, les 6 et 7 mai 2003.

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

(Document : TRANS/SC.1/2002/7)

26. Le nouveau directeur du projet TEM, M. Marian Hantak, après avoir rappelé les objectifs de ce projet, a communiqué les derniers renseignements concernant son évolution (TRANS/SC.1/2002/7). Il a notamment souligné :

- qu'au 1^{er} janvier 2002, la longueur totale prévue du réseau TEM était de 23 858 km, dont 7 467 étaient exploités et 975 en construction,
- que la Turquie possédait la plus grande longueur de réseau TEM (29 %),
- que la Slovaquie avait le taux de construction le plus rapide (7,1 % pour son réseau national) et,
- que l'Italie avait le taux le plus élevé d'achèvement (99,7 %).

27. Par ailleurs, M. Hantak a informé le Groupe de travail qu'une collaboration était à l'étude avec la Commission européenne afin de développer les corridors et les zones de transport paneuropéens, en tirant partie du potentiel existant et de l'expérience acquise par le projet TEM.

28. Il a invité les autres États membres de la CEE, notamment les pays baltes et les pays de l'Europe du Sud-Est, à se joindre au projet.

29. Le Groupe de travail s'est félicité des 25 ans d'existence du projet TEM et a demandé que des informations à jour lui soient communiquées lors de la prochaine session.

c) Projet «Corridor bleu»

30. Le secrétariat a donné des informations sur cette activité trans-sectorielle de la Division de l'énergie et de la Division des transports de la CEE-ONU. Il a précisé que le projet «Corridor bleu» vise à promouvoir l'utilisation du gaz naturel comme carburant pour le transport international de marchandises et à définir des corridors qui seraient empruntés par les véhicules fonctionnant au gaz naturel.

31. La première réunion de l'Équipe spéciale chargée de ce projet, qui s'est tenue à Varsovie, le 28 juin 2002, a adopté comme couloirs pilotes Moscou-Berlin et Berlin-Rome. La deuxième réunion est prévue à Amsterdam le 25 novembre 2002.

32. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de continuer à le tenir informé de l'évolution du projet.

HARMONISATION DES PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX OPÉRATIONS DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE ET FACILITATION DE CES OPÉRATIONS (*point 5 de l'ordre du jour*)

a) **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**

(*Documents : TRANS/SC.1/2002/12; Document informel n°2 de la session*)

33. Un représentant du secrétariat du WP.30 a informé le SC.1 de l'état d'avancement des discussions sur le nouveau projet de texte de l'Annexe 8 à la Convention sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières. Il a indiqué que des consultations officielles seront menées en novembre sur la base d'un projet final qui sera soumis en février 2003 à l'adoption du Comité de gestion de la Convention sur l'harmonisation. Il a, d'autre part, signalé que le WP.30 allait également discuter de ce sujet lors de sa 102^{ème} session (fin octobre 2002) et que des réserves avaient été faites par plusieurs délégations concernant principalement les dispositions afférentes à la délivrance des visas aux conducteurs professionnels. Du fait de ces réserves, une décision pourrait être prise sur le retrait des dispositions relatives aux visas en vue d'assurer l'adoption de l'Annexe 8. Le Groupe de travail a demandé à être tenu informé de l'évolution des travaux sur ce projet.

34. Concernant précisément le sujet des visas, le Comité des transports intérieurs, à sa soixante-quatrième session, avait, suite aux préoccupations exprimées par plusieurs délégations en ce qui concerne les difficultés rencontrées par les transporteurs pour obtenir un visa, demandé que soient recherchées des solutions concrètes pour améliorer la situation. Le Comité avait alors chargé le SC.1 et le WP.30 d'examiner en détail ce problème à leurs prochaines sessions. Afin de mieux cerner le problème, il avait demandé aux gouvernements de clarifier leurs positions à cet égard aussi rapidement que possible en répondant à un questionnaire établi par le secrétariat.

35. Suite à l'envoi de questionnaire, le secrétariat du SC.1 a présenté une synthèse provisoire des dix-neuf réponses reçues et a indiqué qu'une synthèse finale serait préparée pour la réunion du CTI en vue de décider de la suite éventuelle à donner aux travaux sur ce sujet.

36. Le Groupe de travail a évoqué la possibilité de faire sur ce sujet un travail conjoint avec la CEMT.

b) **Etablissement d'un protocole à la CMR**

(*Documents : TRANS/SC.1/2001/7, TRANS/SC.1/2002/1, TRANS/SC.1/2002/2 et Add.1 à Add.3; A/CN.9/WG.IV/WP.94*)

37. À sa quatre-vingt-quinzième session, le Groupe de travail avait examiné un projet de texte de protocole à la CMR, visant à inclure l'échange de données informatisé dans ses procédures (TRANS/SC.1/2001/7) et avait demandé au secrétariat d'envoyer un questionnaire (document TRANS/SC.1/2002/1) demandant aux pays de définir leur position sur le nouveau projet de protocole.

38. Le secrétariat a informé les délégués que la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) s'était également penchée sur les aspects juridiques du commerce électronique (voir document A/CN.9/WG.IV/WP.94, par. 86 à 104).

39. Le professeur Putzeys d'UNIDROIT a, sur la base des treize réponses reçues au questionnaire (publiées sous les cotes TRANS/SC.1/2002/2 et Add.1 et 2), présenté l'analyse de son Organisation sur les observations transmises par les pays, développée dans le document TRANS/SC.1/2002/2/Add.3. Il a notamment mis l'accent sur le fait que toutes les réponses étaient en faveur du développement d'un nouveau Protocole. Le Groupe de travail a remercié le professeur Putzeys pour toute l'aide apportée par UNIDROIT dans l'élaboration de ce projet.

40. Afin de donner une visualisation concrète du fonctionnement de la lettre de voiture électronique, la société TRANSWIDE qui a mis au point un outil informatique pour la transmission des données figurant sur cette lettre de voiture, a fait une présentation *in vivo* de cette lettre en montrant son suivi, via Internet, depuis le départ de la marchandise chez l'expéditeur jusqu'à sa réception par le destinataire. Il a indiqué que ce système était déjà utilisé entre la Belgique et l'Allemagne.

41. La représentante de l'Allemagne a, cependant, soulevé plusieurs points qui, à son avis, ne sont pas encore résolus dans le projet de Protocole présenté notamment au plan de la signature électronique. Afin d'avancer sur ce dossier, le SC.1 a demandé à la délégation allemande de présenter rapidement des propositions concrètes et a décidé de réunir un groupe informel d'experts au printemps 2003 (avril ou mai) pour préparer un projet de texte et résoudre tous les problèmes en suspens de manière à permettre l'adoption du nouveau Protocole dans les plus brefs délais.

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

(Documents : TRANS/SC.1/2002/10; TRANS/SC.1/2002/8; documents informels n° 3, 4 et 5 de la session)

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

42. Le représentant du Conseil des bureaux a informé le Groupe de travail des derniers faits et développements relatifs au système de la carte internationale d'assurance automobile, tels qu'exposés dans le rapport du Président (TRANS/SC.1/2002/10), dont un résumé figure à l'annexe III du présent rapport. Il a notamment donné des précisions sur l'évolution de la situation dans les pays suivants : Bélarus, Kosovo, Moldavie et Lituanie. Le Groupe de travail a aussi pris note de la liste mise à jour des accords inter-bureaux, décrivant la dernière position en ce qui concerne la participation au système de la carte verte (document informel n° 3).

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

43. Le Groupe de travail a été informé qu'aucune nouvelle adhésion aux instruments juridiques de la CEE-ONU dans le domaine du transport routier (document informel n° 4) n'était intervenue depuis sa quatre-vingt-quinzième session et que des renseignements détaillés et à jour sur la position des instruments juridiques étaient disponibles sur le site Web de la Division des transports de la CEE/ONU: <http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>

iii) **Harmonisation des dispositions fiscales et autres applicables au transport routier**

44. Le représentant de l'Union internationale des transports routiers (IRU) a informé le SC.1 que le Conseil Transport de marchandises de son organisation avait adopté en novembre 2001 une

Résolution (document informel n°5) présentant la position de l'IRU sur les redevances auxquelles est soumis le trafic des poids lourds. Il a également présenté une note, reprise dans le document TRANS/SC.1/2002/8, sur l'accès à la profession des transporteurs routiers, dans laquelle l'IRU souhaite notamment la mise en œuvre au niveau de la CEE/ONU, de dispositions visant à harmoniser les critères d'accès qualitatifs et son contrôle. Le secrétariat a, à ce sujet, indiqué que l'accès à la profession faisait partie des deux nouvelles recommandations adoptées en janvier 2002 par le Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts sur la sécurité dans les tunnels, suite à l'accident survenu dans le tunnel du St Gothard. Le SC.1 a demandé au secrétariat de présenter des propositions sur ce sujet pour la prochaine session, en se basant sur celles déjà adoptées en la matière dans la Résolution CEMT/CM (2000)10 Final et dans la législation communautaire. Il a considéré que l'avis du CTI devrait être sollicité sur la possibilité d'intégrer d'ores et déjà dans le projet de révision en cours de la R.E.4 les dispositions y afférentes.

45. Le représentant de la Fédération routière internationale (IRF) a apporté son soutien aux propositions de l'IRU et a indiqué que son organisation préparait un document sur le problème des redevances et qu'elle travaillait avec le Parlement européen sur l'organisation d'une table ronde sur le sujet fin 2002-début 2003.

SUIVI DE LA CONFÉRENCE RÉGIONALE SUR LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT (*point 6 de l'ordre du jour*)

(Documents: ECE/AC.21/2002/8 et ECE/AC.21/2002/9)

46. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des évolutions intervenues depuis sa quatre-vingt-quinzième session. Le fait marquant essentiel a été la deuxième réunion du Groupe à haut niveau du 5 juillet 2002 à laquelle ont participé des ministres et des représentants des secteurs des Transports, de l'Environnement et de la Santé ainsi que de nombreuses organisations gouvernementales et non gouvernementales et au cours de laquelle de nombreuses décisions ont été prises.

47. Ainsi, le Groupe à haut niveau a approuvé le document (*ECE/AC.21/2002/3*) sur l'examen à mi-parcours du programme commun d'action du processus de Vienne (POJA) préparé par le secrétariat de la CEE/ONU conformément au mandat donné par la Conférence de Vienne sur les Transports et l'Environnement de 1997. Lors de l'examen de ce document, ont été soulignés les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre du programme et le manque de participation des pays en transition. Les travaux futurs devront être focalisés sur les domaines prioritaires ciblés. Il a également entériné le document préparé par le secrétariat de l'OMS sur la mise en œuvre de la Charte Transports/Environnement/Santé du processus de Londres.

48. Le Groupe à haut niveau a, d'autre part, adopté le Programme Paneuropéen sur les Transports, l'Environnement et la Santé (THE PEP) (*ECE/AC.21/2002/9*) qui sera l'instrument au moyen duquel les processus de Vienne et de Londres seront désormais pilotés. Ce Programme est constitué des trois composantes suivantes :

- définition du Cadre d'action futur axé sur les domaines prioritaires ciblés;
- définition du Plan de travail assorti d'un certain nombre d'activités précises et concrètes pouvant illustrer la possibilité de réaliser des progrès tangibles dans les secteurs prioritaires;
- fusion des organes respectifs du suivi des processus de Vienne et de Londres en un Comité directeur des transports, de l'environnement et de la santé afin d'utiliser les ressources de manière plus efficace et de mieux coordonner les efforts au plan international.

49. Le Groupe à haut niveau a demandé qu'une attention spéciale soit portée sur les besoins des Etats nouvellement indépendants (NIS) et des pays du sud-est de l'Europe et a décidé de faire une évaluation des progrès accomplis dans le cadre de l'exécution du THE PEP au plus tard en 2007. Il a été signalé que la première réunion du Comité directeur des transports, de l'environnement et de la santé se tiendra les 7 et 8 avril 2003.

50. Le secrétariat a indiqué que THE PEP avait été transmis au sommet mondial sur le développement durable de Johannesburg et qu'il était désormais considéré comme une contribution permettant de renforcer la mise en œuvre de l'Agenda 21 adopté à la Conférence de Rio : (http://www.johannesburgsummit.org/html/sustainable_dev/p2_health_sd.html).

51. Enfin, le Groupe à haut niveau a adopté une Déclaration synthétisant l'ensemble des décisions prises au cours de la réunion (ECE/AC.21/2002/8). Il est rappelé que tous les documents afférents au suivi de ces travaux peuvent être consultés sur le site web de la CEE/ONU à l'adresse suivante : www.unece.org/poja.

52. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de le tenir informé des développements à venir dans le cadre du suivi de ces travaux et de lui signaler tous ceux qui pourraient avoir un impact sur ceux du SC.1.

QUESTIONS DIVERSES (*Point 7 de l'ordre du jour*)

(Documents: TRANS/SC.1/2002/9)

53. La délégation espagnole a attiré l'attention du SC.1 sur la situation difficile dans laquelle se trouvent mêlés, malgré eux, des conducteurs professionnels de transport de marchandises, qui se retrouvent mis en examen pour trafic de toutes sortes et notamment de drogues et a signalé que ces trafics, qui sont difficilement détectables par le conducteur, même lorsque celui-ci est présent lors du chargement, se produisent généralement lors du transport de fruits et de légumes (document TRANS/SC.1/2002/9).

54. Le SC.1 a considéré, après examen, que ce sujet devait aussi être porté à l'attention du WP.30. Le représentant de l'IRU a remercié l'Espagne pour avoir évoqué ce sujet qui rejoint sur certains points celui de l'immigration clandestine. Il a indiqué que son organisation considérait la possibilité de distribuer un livret à destination des conducteurs sur le comportement à adopter afin de les aider dans l'appréhension du problème.

55. Conformément au souhait de M. Capel Ferrer, lors de son intervention introductive (*cf. paragraphe 8 ci-dessus*), le Groupe de travail a demandé que le sujet de la sûreté soit pris en compte lors de la prochaine Réunion spéciale sur l'application de l'AGR.

56. Le Groupe de travail a été informé que sa quatre-vingt-dix-septième session était fixée aux dates suivantes: 28-30 octobre 2003 sans la prise en compte de la journée spéciale de sensibilisation des autorités de contrôle sur le tachygraphe digital. La date limite d'envoi des documents au secrétariat a été fixée au 18 juillet 2003. Une note circulaire sera adressée aux gouvernements les invitant à soumettre des documents pour la quatre-vingt-dix-septième session.

ADOPTION DES DECISIONS (*point 8 de l'ordre du jour*)

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

Annexe 1Résolution d'ensemble R.E.4**Points ayant fait l'objet de réserves, remarques ou modifications**Considérants:

- ?? À la page 2, à propos de l'Accord Interbus, utiliser le texte suivant: *«Le présent Accord, signé par la Communauté européenne et 13 pays tiers est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2003 vis-à-vis des Parties contractantes l'ayant ratifié.»*;
- ?? À la page 3, adopter le libellé proposé par la France: *«... afin de limiter les nuisances et de respecter l'environnement»*.

Paragraphe 1.1. Dispositions introductives

Le texte suivant a été adopté : *«Le transport routier doit être effectué de façon à ne pas compromettre l'ordre public, la sécurité, la santé ou la moralité du pays traversé, dans le respect de l'environnement, et doit être...»*

Paragraphe 1.2.1.5 et 1.2.1.6 : Réserves provisoires du Portugal

Paragraphe 1.2.1.5 : À la fin du quatrième alinéa, ajouter une phrase sur l'établissement d'un temps maximum pour l'accomplissement aux frontières des formalités de douane et autres, fondé sur la résolution 99/3 FINAL de la CEMT.

Paragraphe 1.2.1.6 : Remplacer le libellé actuel par ce qui suit: *«Les États devraient, dans le respect des règles et des procédures en vigueur, régulièrement examiner la possibilité de faciliter l'octroi de visas aux conducteurs professionnels de camions et d'autobus et étudier la possibilité de:*

- ?? *Simplifier les formalités et limiter le nombre et les types de documents exigés;*
- ?? *Écourter le temps nécessaire à l'obtention d'un visa pour les conducteurs professionnels;*
- ?? *Délivrer des visas à entrées multiples valables un an».*

La Fédération de Russie a demandé que soit ajoutée la possibilité:

- *«D'accepter la présentation par les associations de transport reconnues des demandes de visas pour les conducteurs professionnels ».*

Paragraphe 1.2.1.7 : Remplacer le libellé existant par ce qui suit:

«Des péages ou des droits d'usage peuvent être perçus pour les frais supportés par un pays pour la construction, l'entretien et l'amélioration de ses routes. Ces péages et droits d'usage ne devraient en général être perçus que pour les catégories de route les plus élevées du point de vue technique [par exemple, autoroutes, routes à chaussées séparées ayant des caractéristiques similaires ou, à défaut, des routes utilisées pour le transport international et interrégional de marchandises (routes E)] et, le cas échéant, pour l'utilisation de ponts, tunnels et routes de cols de montagne. Sauf pour l'utilisation de ces dernières infrastructures, les péages et droits d'usage ne sauraient être perçus de façon cumulative pour un même tronçon de route.

Par “droit d’usage”, on entend le paiement d’une somme déterminée donnant droit à l’utilisation, par un véhicule, pendant une durée donnée (par exemple, une semaine, un ou plusieurs mois, une année) des infrastructures routières visées au premier alinéa et situées sur le territoire du pays où ce droit est exigé. Le droit d’usage pourrait être matérialisé sous la forme d’une vignette. Tout droit d’usage instauré par une législation nationale ou par des accords bilatéraux ou multilatéraux devrait être proportionnel au coût réel engendré par la circulation routière. Son montant devrait être variable et calculé en fonction des coûts engendrés par les véhicules routiers.

Par “péage”, on entend le paiement d’une somme déterminée pour qu’un véhicule puisse parcourir la distance séparant deux points situés sur l’une des infrastructures visées au premier alinéa ci-dessus. Cette somme dépend de la distance parcourue et du type du véhicule. Les péages moyens pondérés devraient être fonction des coûts de construction, d’exploitation et d’amélioration du réseau d’infrastructures concerné.»

La Fédération de Russie a demandé que la phrase suivante apparaisse dans le texte: “*Sur la base d’un accord bilatéral ou multilatéral, les Etats peuvent, sous réserve de réciprocité, exempter les transporteurs du paiement des droits pour l’utilisation des routes appartenant à l’Etat.*”

Paragraphe 1.2.1.9 : Ne mentionner que «*le trafic bilatéral*».

Paragraphe 1.2.1.10 Remplacer le texte existant par ce qui suit: «*Les pays dans lesquels les transports routiers bilatéraux sont soumis à un régime d’autorisations devraient, si possible, délivrer à la demande des **autorités compétentes** une autorisation aux transporteurs de tous les autres pays que ceux avec lesquels ils ont conclu des accords bilatéraux ou multilatéraux, **pour autant que le principe de réciprocité soit respecté.***»

Paragraphe 1.2.1.11 : Remplacer le texte existant par ce qui suit: «*Sous réserve des autres dispositions contenues dans les présents principes, la liberté de transit doit/**devrait** être garantie sur les grandes routes de trafic international (routes E en Europe et routes analogues sur les autres continents). Le transit ne devrait pas être interdit ou assujéti à des mesures telles que des droits de transit ou des taxes **autres que des taxes routières** ou être contingenté.*»

Paragraphe 1.2.1.12 : Remplacer le texte existant par ce qui suit: «*Les États devraient accorder aux véhicules transportant des voyageurs ou des marchandises périssables ou aux véhicules sous le couvert d’un document de transit douanier, la priorité par rapport aux autres véhicules **de transport professionnel** lors de leur passage à une frontière.*»

Paragraphe 1.2.1.13 : Remplacer le texte existant par ce qui suit: «*Les États devraient harmoniser leurs prescriptions en matière de poids et de dimensions maximums admissibles pour les véhicules participant au transport routier international et soumettre les véhicules hors normes à une autorisation spéciale.*»

La Fédération de Russie a demandé que la phrase suivante soit ajoutée: “*Les normes et standards relatifs aux poids et dimensions appliqués par les Etats à l’égard de leurs transporteurs nationaux devraient également être applicables aux transporteurs des autres Etats engagés dans un transport international par route.*”

Paragraphe 1.2.1.14 En l'état actuel de son libellé, le quatrième alinéa ne peut être maintenu dans le 1.2.1.14. Il devrait soit être transféré dans le 1.2.1.5 soit être reformulé à la forme négative (proposition attendue du secrétariat).

Paragraphe 2.1.6 : Déplacer la phrase commençant par «*Sauf exception autorisée...*» (proposition attendue du secrétariat).

Paragraphe 2.1.8 : Libeller le deuxième alinéa comme suit:

« - *Les véhicules utilisés soient la propriété de cette personne physique ou morale, ou aient été achetés à crédit par elle, ou aient été mis à sa disposition en vertu d'un contrat de location longue durée ou de leasing, et soient conduits par la personne physique **ou morale** elle-même ou par un salarié de **la personne morale** ».*

Par ailleurs, la notion d'autorisation devrait être définie et un modèle d'autorisation pourrait éventuellement être présenté en annexe.

Paragraphe 2.2.1.3 et 2.2.1.6: Réserves provisoires formulées par la Fédération de Russie.

Paragraphe 2.2.2.1: Supprimer la seconde phrase concernant l'hébergement.

Paragraphe 2.2.3.1 - 2.2.3.3: Le secrétariat doit vérifier le libellé par rapport à l'Accord Interbus et examiner si la proposition de la Lituanie peut y figurer.

Paragraphe 3.1.2 : Il est demandé au secrétariat de simplifier la définition du transport international de marchandises par route en s'inspirant de la proposition faite par l'IRU et de vérifier les termes utilisés dans la définition de la CEMT.

Paragraphe 3.2.1: Réserves provisoires formulées par le Portugal.

Paragraphe 3.2.2: Pour connaître les réserves des pays concernant la liste CEMT relative aux types de transport de marchandises non soumis à autorisation, il convient de se reporter au document TRANS/SC.1/2000/6 qui reproduit la Résolution CEMT/CM (2000)10 Final.

Paragraphe 3.2.4: Réserves provisoires de la Finlande.

Chapitre II : Réserves provisoires du Portugal.

Annexe III : Supprimer de la liste la CRTD qui n'est pas encore en vigueur.

Annexe 2

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

A. Routes principales

(1) Orientation ouest-est

(a) *Routes repères*

- *Sur la E 20, changement de la ville référence Nyborg... par Odense - (Danemark).*

Nouvelle désignation générale:

E 20: Shannon – Limerick – Portlaoise – Dublin ... Liverpool – Manchester – Bradford – Leeds – Hull ... Esbjerg – Kolding – Middelfart – **Odense** – Korsør – Køge – København – Malmö – Helsingborg – Halmstad – Göteborg – Örebro – Arboga – Eskilstuna – Södertälje – Stockholm ... Tallin – St. Petersburg.

(b) *Routes intermédiaires*

- *Passage de la route E 58 par Sculeni et non par Leucheni (Moldavie)*

Nouvelle désignation générale:

E 58: Wien – Bratislava – Zvolen – Košice – Uzhgorod – Mukacevo – Halmeu – Suceava – Iasi – **Sculeni** – Kishinev – Odessa – Nikolaev – Kherson – Melitopol – Taganrog – Rostov-na-Donu

(2) Orientation nord-sud

(a) *Routes repères*

- *Route E 123 : Remplacement de l'itinéraire «Kostanay - Zhaksy - Esil - Derzhavinsk» par « Kostanay - Zapadnoe - Buzuluk - Derzhavinsk » (Kazakhstan)*

Nouvelle désignation générale:

E 123 Chelyabinsk – **Kostanay - Zapadnoe - Buzuluk - Derzhavinsk** - Arkalyk - Zhezkazgan - Kyzylorda - Shymkent - Tashkent - Aini - Dushanbe - Nizhny Pyanj.

- *Route E 125 – Modification de l'itinéraire entre Kokshetau - Astana (Kazakhstan) et extension de l'itinéraire de Petropavlovsk (Kazakhstan) jusqu'à Ishim (Fédération de Russie).*

Nouvelle désignation générale:

E 125 **Ishim** - Petropavlovsk - Kokshetau - **Shchuchinsk** - Astana - Karagandy - Balkhash - Burubaytal - Almaty - Bishkek - Naryn - Torugart.

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

- *Extension de la route E 008 (Tadjikistan) pour rejoindre à l'ouest Dushanbe et à l'est la frontière avec la République populaire de Chine*

Nouvelle désignation générale:

E 008: Dushanbe – Kulab – Kalaikhumb – Khorog – Murgab – Kulma – frontière chinoise.

- *E 011: Suppression de la section **Almaty – Kokpek** (Kazakhstan) et intervertir les deux villes **Kegen – Kokpek**.*

Nouvelle désignation générale:

E 011: Kokpek – Kegen – Tyup.

- *E 012: Ajout des sections **Almaty – Kokpek** et **Chundzha – Kaktal** (Kazakhstan).*

Nouvelle désignation générale:

E 012: Almaty – Kokpek – Chundzha – Kaktal – Khorgos.

- *E 013: Suppression de la section **Kaktal – Khorgos** (Kazakhstan).*

Nouvelle désignation générale:

E 013: Sary-Ozek – Kaktal.

- *E 016: Suppression de la section **Esil – Astana** (Kazakhstan).*

Nouvelle désignation générale:

E 016: Zapadnoe – Zhaksy – Atbasar – Astana.

- *Nouvelle route E « **Zhezkazgan – Karagandy – Pavlodar – Uspenka** », en connexion avec les routes E 123, E 125 et E 127 (Kazakhstan).*

Désignation générale :

E 018: Zhezkazgan – Karagandy – Pavlodar - Uspenka

- *Nouvelle route E « **Petropavlovsk – Zapadnoe** » en connexion avec les routes E 123 et E 125.*

Désignation générale :

E 019: Petropavlovsk - Zapadnoe

- *Suppression de la route **E 381** (Fédération de Russie) pour raison de doublon avec d'autres routes E.*
- *Nouvelle route E entre **Letenye** et **Tornyiszentmiklós** (Hongrie-Slovénie).*

Désignation générale :

E 653: Letenye – Tornyiszentmiklós.

Annexe 3**Résumé du rapport du président du Conseil des Bureaux
du système de la Carte verte**

1. La Division des Transports de la Commission économique pour l'Europe et le Conseil des Bureaux poursuivent leur coopération sur les questions stratégiques d'intérêt commun.
 2. La Commission européenne travaille actuellement à une future 5^{ème} Directive sur l'assurance responsabilité civile automobile. Les groupes de travail du Conseil des Bureaux intéressés ont débattu de l'impact de cette proposition et en particulier du rôle des correspondants.
 3. Pour moderniser et améliorer les deux principaux instruments inter-Bureaux (la Convention-Type inter-Bureaux et la Convention multilatérale de garantie), un groupe de travail du Conseil des Bureaux a mis au point un nouvel accord synthétisant les grands principes de ces deux instruments. L'Assemblée générale réunie en Crète en a adopté le texte, sous le titre de Règlement interne, lequel sera mis en œuvre à compter du 1^{er} juillet 2003.
 4. Le Bureau yougoslave a été suspendu du Conseil des Bureaux entre le 1^{er} janvier 2000 et le 1^{er} novembre 2002 en raison de problèmes dus au remboursement incomplet de ses dettes envers d'autres bureaux. Ces problèmes résolus, la Yougoslavie a retrouvé sa place de membre à part entière du Conseil des Bureaux depuis le mois de novembre.
 5. Jusqu'à récemment, le trafic routier kosovar transfrontière avait peu évolué depuis la fin du conflit, survenu il y a trois ans. Pour sortir de l'impasse, les autorités et les assureurs du Kosovo ont proposé que les autorités yougoslaves reconnaissent les plaques d'immatriculation de l'ONU pour le Kosovo et l'utilisation du code littéral international KS (ou d'un code similaire acceptable) ainsi qu'une «zone» spéciale aux fins de l'assurance automobile couvrant le Kosovo et la Yougoslavie. Il semble que les deux parties soient récemment parvenues à un accord sur ces propositions. Si elles sont appliquées, ces propositions faciliteront la circulation transfrontières des véhicules kosovars et la délivrance de cartes vertes aux automobilistes kosovars.
 6. L'Assemblée générale a donné son accord pour que le Bureau letton devienne membre à part entière à compter du 1^{er} janvier 2003 sous réserve qu'il maintienne la qualité de son travail.
 7. Le Bureau du Bélarus a été admis par l'Assemblée générale comme membre à titre transitoire du Conseil des Bureaux à compter du 1^{er} juillet 2002.
 8. En Russie, la loi sur l'assurance responsabilité civile automobile obligatoire a récemment été adoptée par le Parlement russe et signée par le Président russe. Elle entrera en vigueur à la mi-2003. Selon le Conseil des Bureaux, les premiers contacts officiels d'un futur bureau russe au début de l'automne de l'année en cours devraient marquer le début d'un processus visant à remplir les conditions nécessaires pour devenir membre.
-