



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports routiers

109^e session

Genève, 28 et 29 octobre 2014

Rapport du Groupe de travail des transports routiers sur sa 109^e session

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–3	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	4	3
III. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)	5–10	3
A. Activités d'organes de la CEE et d'autres organismes de l'ONU	5	3
B. Délégations nationales	6	3
C. Organisations internationales	7–10	3
IV. Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) (point 3 de l'ordre du jour)	11–19	4
A. État de l'Accord	11	4
B. Groupe d'experts de l'AETR	12–17	4
C. Mise en œuvre du tachygraphe numérique	18–19	5
V. Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) (point 4 de l'ordre du jour)	20–22	5
A. État de l'Accord	20	5
B. Modification de l'Accord	21–22	5
VI. Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) (point 5 de l'ordre du jour)	23	6



VII.	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) (point 6 de l'ordre du jour)	24-27	6
A.	État de la Convention.....	24-25	6
B.	Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR)	26	6
C.	Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique.....	27	6
VIII.	Facilitation du transport routier international (point 7 de l'ordre du jour)	28-33	6
A.	Carte internationale d'assurance automobile (Carte verte)	28	6
B.	Proposition d'accord multilatéral mondial sur le transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (OmniBus)	29	7
C.	Restrictions quantitatives imposées au transport international routier de marchandises.....	30-32	7
D.	Relations entre l'origine des marchandises et les opérations de transport.....	33	7
IX.	Groupe d'experts de la sécurité aux passages à niveau (point 8 de l'ordre du jour)	34	7
X.	Révision du mandat et du règlement intérieur du SC.1 (point 9 de l'ordre du jour)	35	8
XI.	Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour)	36	8
XII.	Dates de la prochaine session (point 11 de l'ordre du jour)	37	8
XIII.	Élection du Bureau (point 12 de l'ordre du jour)	38	8
XIV.	Adoption du rapport (point 13 de l'ordre du jour).....	39	8
Annexe			
	Amendements à l'annexe II de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR).....		9

I. Participation

1. Le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) a tenu sa 109^e session à Genève les 28 et 29 octobre 2014, sous la présidence de M. Symonenko (Ukraine). Y ont participé les représentants des États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) ci-après: Allemagne, Azerbaïdjan, Belgique, Espagne, Fédération de Russie, Hongrie, Lettonie, Pays-Bas, Pologne, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine.
2. Ont également participé aux travaux les représentants des États non membres de la CEE ci-après: Algérie, Maroc et Tunisie.
3. Étaient aussi représentées les organisations non gouvernementales suivantes: Conseil des Bureaux et Union internationale des transports routiers (IRU).

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

4. Le SC.1 a adopté l'ordre du jour de la session (ECE/TRANS/SC.1/401).

III. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)

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

5. Le Groupe de travail a été informé des décisions importantes prises par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-seizième session (document informel ITC (2014) n° 11). Comme il est demandé au paragraphe 15, le SC.1 a, en particulier, reçu des renseignements sur les «anciens accords qui ne sont toujours pas entrés en vigueur», à savoir le «Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR), en date du 5 juillet 1978» et l'«Accord général portant réglementation économique des transports routiers internationaux, en date du 17 mars 1954».

B. Délégations nationales

6. Les délégations nationales n'ont pas présenté de renseignements sur des faits nouveaux concernant le transport routier dans leur pays.

C. Organisations internationales

7. L'IRU a fourni des renseignements relatifs à l'incidence sur le transport routier des restrictions TIR imposées par la Fédération de Russie, de ses sanctions commerciales et des réductions annoncées des quotas de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT). Premièrement, l'IRU a relevé que les carnets TIR n'étaient acceptés que dans deux bureaux de douane (et pour des opérations passant par le Bélarus et le Kazakhstan), ce qui a divisé par deux le nombre de carnets terminés. Deuxièmement, les sanctions commerciales de la Fédération de Russie ont particulièrement touché les pays voisins ainsi que le transport de denrées périssables. Troisièmement, l'IRU a informé le Groupe de travail de la décision de la Fédération de Russie de réduire les quotas de base de la CEMT de 67 à 16 à partir de l'année prochaine. Cette décision – en raison du maintien de leurs réserves par de nombreux pays – pourrait avoir des effets préjudiciables supplémentaires

sur le commerce. Enfin, l'IRU a détaillé des problèmes découlant de deux interprétations juridiques différentes relatives au transport entre le Bélarus et la Fédération de Russie (à savoir que le transport du Bélarus vers la Fédération de Russie peut être considéré comme une opération à l'intérieur de l'Union douanière ou comme une opération entre deux pays). L'IRU a aussi annoncé le lancement d'un projet pilote destiné à introduire le Certificat international de pesée du véhicule dans la région de l'Organisation de coopération économique de la mer Noire.

8. La Turquie a signalé des effets négatifs similaires sur son secteur des transports; quant à la Pologne, elle a souligné que l'embargo sur le transport de certaines marchandises appliqué à la frontière de la Fédération de Russie ne devait pas concerner le transit.

9. Le représentant de la Fédération de Russie a expliqué qu'une nouvelle association TIR devait être choisie d'ici au 30 novembre 2014, que les sanctions commerciales ne relevaient pas de la compétence du Ministère des transports et que la réduction des quotas CEMT répondait à des mesures protectionnistes similaires prises par les partenaires commerciaux de la Fédération de Russie. En l'absence d'autorisations multilatérales, la Fédération de Russie engagera des négociations bilatérales avec les pays concernés. La Fédération de Russie renoncera aussi à ses réductions si les réserves des autres pays sont levées. S'agissant des opérations de transport impliquant le Bélarus et la Fédération de Russie, les propositions pertinentes d'amendement au Code douanier entreront en vigueur en 2016.

10. Le Groupe de travail a instamment prié le Gouvernement de la Fédération de Russie de présenter sans délai une réponse satisfaisante et définitive afin de réduire l'incertitude qui plane sur les opérations de transport TIR dans la Fédération de Russie.

IV. Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) (point 3 de l'ordre du jour)

A. État de l'Accord

11. Aucun changement n'a été signalé par le secrétariat. Les Parties contractantes sont toujours au nombre de 51.

B. Groupe d'experts de l'AETR

12. Le secrétariat a fait le point des travaux du Groupe d'experts de l'AETR.

13. Le SC.1 a examiné le document informel n° 1/Rev.1 (initialement établi par le secrétariat pour la neuvième session du Groupe d'experts de l'AETR, le 27 octobre 2014). Il a adopté ce rapport et a prié le secrétariat de le soumettre, en 2015, au Comité des transports intérieurs et de demander à celui-ci de prolonger le mandat du groupe d'experts de l'AETR jusqu'en juin 2017. Dans l'attente de l'examen et de l'adoption par le Comité des transports intérieurs et le Comité exécutif, le SC.1 a demandé au secrétariat de prévoir une session spéciale du SC.1 début 2015 pour examiner l'opportunité de prolonger la validité 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 (et étudier toute autre question en lien avec le mandat du Groupe d'experts).

14. Le SC.1 a adopté la proposition suivante d'amendement à l'article 14 de l'AETR afin de permettre à l'Algérie, à la Jordanie, au Maroc et à la Tunisie d'y adhérer.

«Article 14

15. 1. Le présent Accord est ouvert à la signature jusqu'au 31 mars 1971 et, après cette date, à l'adhésion des États membres de la Commission économique pour l'Europe et des États admis à la Commission à titre consultatif conformément aux paragraphes 8 ou 11 du mandat de cette commission. L'adhésion en vertu du paragraphe 11 du mandat de la Commission doit être réservée aux États suivants: Algérie, Jordanie, Maroc et Tunisie.»

16. Le SC.1 a demandé qu'une Partie contractante à l'AETR présente officiellement cet amendement à la première occasion, et a prié le secrétariat – dès réception de cette communication – de la soumettre au Secrétaire général.

17. Le secrétariat a informé le Groupe de travail – en se fondant sur l'intervention faite par l'Union européenne le 2 juillet 2014 (ECE/TRANS/SC.1/GE.21/20, par. 13) – que le Règlement n° 165/2014 de l'UE ne prévoyait pas de procédure de notification telle que celle prescrite à l'article 22 *bis* de l'AETR. Le secrétariat n'est donc pas tenu d'adresser une notification aux Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE.

C. Mise en œuvre du tachygraphe numérique

18. La Turquie a informé le SC.1 que le tachygraphe numérique était devenu obligatoire pour les transports nationaux à compter du 1^{er} juillet 2014.

19. Étant donné que le tachygraphe numérique avait été mis en service dans la quasi-totalité des Parties contractantes à l'AETR, le Groupe de travail a demandé au secrétariat de ne pas inscrire ce point à l'ordre du jour de la prochaine session. Les délégations ont été invitées, à l'avenir, à informer le SC.1 de toute question relative au tachygraphe numérique au titre d'autres points de l'ordre du jour comme «Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail».

V. Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) (point 4 de l'ordre du jour)

A. État de l'Accord

20. Aucun changement n'a été signalé par le secrétariat. Les Parties contractantes sont toujours au nombre de 37.

B. Modification de l'Accord

21. À sa 105^e session, le Groupe de travail a examiné et approuvé des amendements à l'AGR portant sur les procédures relatives à l'évaluation des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, à la gestion de la sécurité du réseau routier et aux contrôles de sécurité (sur la base de la Directive 2008/96/CE de la Commission européenne concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières). Étant donné qu'aucune Partie contractante n'a indiqué être disposée à soumettre l'amendement, le secrétariat n'a pas été en mesure de transmettre la proposition au Bureau des affaires juridiques de l'ONU. Le SC.1 a demandé que ce point ne soit pas inscrit à l'ordre du jour de la prochaine session.

22. Le Gouvernement allemand a présenté des propositions d'amendement (ECE/TRANS/SC.1/2014/1) afin d'inclure certains points relatifs à l'e-mobilité dans l'AGR. Le SC.1 a adopté le document proposé avec des modifications rédactionnelles mineures et a demandé au secrétariat de le soumettre au Secrétaire général. La proposition, telle que modifiée et adoptée, est jointe en annexe au présent rapport.

VI. Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) (point 5 de l'ordre du jour)

23. Le Groupe de travail a été informé de l'état d'avancement du projet TEM.

VII. Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) (point 6 de l'ordre du jour)

A. État de la Convention

24. Aucun changement n'a été signalé par le secrétariat. Les Parties contractantes sont toujours au nombre de 55.

25. Le document informel n° 1 dans lequel il était proposé d'étudier l'expérience acquise concernant la CMR au moyen d'un questionnaire n'a pas été soumis. Le SC.1 a demandé que ce point ne soit pas inscrit à l'ordre du jour de la prochaine session.

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

26. Le secrétariat a informé le Groupe de travail de l'adhésion de la Slovénie en novembre 2013. Il y a désormais 41 Parties contractantes.

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

27. Le secrétariat a informé le Groupe de travail de l'adhésion de la Slovaquie en février 2014. Il y a désormais neuf Parties contractantes. Le secrétariat a rappelé au Groupe de travail la nécessité d'établir des procédures et de s'accorder sur leur application, afin que ce «Protocole additionnel» puisse être mis en œuvre, comme prévu à l'article 5.

VIII. Facilitation du transport routier international (point 7 de l'ordre du jour)

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

28. Le Groupe de travail a été informé par les représentants du Conseil des Bureaux des faits nouveaux intervenus en ce qui concerne la Carte verte. Le document ECE/TRANS/SC.1/2014/2 contient une vue d'ensemble des travaux menés par le Conseil des Bureaux en 2014.

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

29. Le secrétariat a rendu compte dans les grandes lignes des résultats de la session spéciale du SC.1 tenue en juillet 2014 (ECE/TRANS/SC.1/S/394). Le Groupe de travail a demandé de prévoir une nouvelle session spéciale début 2015 afin d'examiner le projet d'accord OmniBus. Il a invité le Gouvernement suisse à évaluer – dans la mesure du possible – les observations soumises par le secrétariat dans le but d'élaborer un nouveau projet qui serait examiné à la session spéciale.

C. Restrictions quantitatives imposées au transport international routier de marchandises

30. Comme convenu à la dernière session, le Groupe de travail a poursuivi ses débats sur l'étude de modélisation réalisée par une université d'Istanbul, selon laquelle la Turquie avait subi de lourdes pertes financières à cause des quotas. Ce document peut être consulté sur la page Web du Groupe de travail.

31. La Turquie a informé le Groupe de travail d'une étude menée par la Banque mondiale et d'une autre en cours de réalisation par la Commission européenne sur les quotas appliqués au transport routier.

32. Le SC.1 a invité tous ceux qui le désirent à poursuivre leurs travaux visant à estimer les effets des quotas sur le transport routier. Le Groupe de travail a également encouragé tous ceux qui le souhaitent à continuer de signaler les effets néfastes des quotas sur le commerce international. Le SC.1 a prié la Commission européenne de rendre compte, à la prochaine session du Groupe de travail, des résultats de son étude.

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

33. La délégation polonaise a informé le Groupe de travail des faits nouveaux concernant le document informel n°4 portant sur les relations entre l'origine des marchandises et les opérations de transport. La Pologne considère que, s'agissant strictement des opérations de transport routier exécutées par camion, le lieu de la prise en charge de la marchandise et celui du déchargement, indiqués dans la lettre de voiture CMR, sont des éléments décisifs qui déterminent le genre d'opération de transport. Étant donné que les débats de la 109^e session ont fait apparaître que les experts avaient des avis divergents sur cette question, le Gouvernement polonais présentera, à la prochaine session du Groupe de travail, un document examinant cette question au regard de la législation internationale relative au transport routier.

IX. Groupe d'experts de la sécurité aux passages à niveau (point 8 de l'ordre du jour)

34. Le secrétariat a fourni des informations sur les travaux du Groupe d'experts de la sécurité aux passages à niveau, qui s'est réuni trois fois cette année (20 janvier, 12 et 13 mai et 23 et 24 octobre). Le Groupe de travail a pu visionner un film sur le renforcement de la sécurité aux passages à niveau, réalisé par le Gouvernement suisse, la CEE et l'UIC.

**X. Révision du mandat et du règlement intérieur du SC.1
(point 9 de l'ordre du jour)**

35. Le Groupe de travail a pris note du document informel n° 2, qui contient un premier projet de la version révisée de son mandat et de son règlement intérieur et a prié le secrétariat de le présenter en tant que document formel à la prochaine session, pour un examen plus détaillé.

XI. Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour)

36. Le Groupe de travail a demandé des renseignements sur les prix des tachygraphes numériques et des services associés. Le secrétariat mettra tout en œuvre pour lui fournir ces renseignements dans les plus brefs délais.

XII. Dates de la prochaine session (point 11 de l'ordre du jour)

37. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat que sa 110^e session était prévue les 26 et 27 octobre 2015.

XIII. Élection du Bureau (point 12 de l'ordre du jour)

38. Le Groupe de travail a élu son Bureau pour la période allant d'octobre 2015 à septembre 2016. M. R. Symonenko (Ukraine) a été élu Président; M^{me} N. Tufekcioglu (Turquie) et M. K. Lewczak (Pologne) ont été élus Vice-Présidents.

XIV. Adoption du rapport (point 13 de l'ordre du jour)

39. Le Groupe de travail a adopté le rapport de sa 109^e session.

Annexe

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

Le Gouvernement allemand a proposé les amendements suivants à la «table des matières» et aux dispositions IV.4.2, IV.4.4 et IV.7.2 de l'annexe II. Les modifications sont signalées ci-dessous, en caractères biffés (suppressions) et en caractères gras (ajouts).

Annexe II

CONDITIONS AUXQUELLES DOIVENT RÉPONDRE LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL

Sommaire

IV. ÉQUIPMENTS

Sans objet en français.

IV.4.2 Panneaux à message variable

Les panneaux à message variable doivent être utilisés selon les conventions et accords internationaux en vigueur.

Les panneaux routiers à message variable doivent être tout aussi compréhensibles que les panneaux statiques, et lisibles de jour comme de nuit pour les conducteurs sur toutes les voies. **En particulier, les panneaux à message variable peuvent être utilisés en cas d'exigences spéciales en matière de sécurité routière et/ou de problèmes de capacité routière.**

IV.4.4 Information des usagers

Des informations à jour sur l'état des routes et les conditions de circulation doivent être transmises aux usagers de la route par des moyens appropriés (**par exemple des panneaux à message variable**). Il est souhaitable qu'il soit possible de recevoir ces informations dans les tunnels. **Les Parties contractantes devraient, dans la mesure du possible, s'efforcer d'harmoniser le contenu et la présentation des informations concernant l'état des routes et de la circulation.**

IV.7.2 Aires de service

Les aires de service adaptées à la fois au site et aux usagers (**par exemple aux touristes ou aux transporteurs routiers, etc.**) et éloignées des échangeurs doivent fournir un minimum de prestations comme, par exemple, **des places de stationnement pour les camions et les autobus, téléphone, carburants, restaurant** et installations sanitaires facilement accessibles pour les personnes handicapées physiques.

En raison de l'augmentation du nombre de véhicules en circulation internationale utilisant des systèmes de propulsion alternatifs, il est également souhaitable de fournir des points de ravitaillement pour le gaz naturel comprimé (GNC), le gaz de pétrole liquéfié (GPL), l'hydrogène (H₂), le gaz naturel liquéfié (GNL), et l'électricité.

Ces aires doivent être prévues à intervalles appropriés compte tenu, notamment, du volume de trafic; un panneau annonçant l'approche d'une aire de service doit indiquer également la distance à laquelle se trouve l'aire de service suivante **et le type de services disponibles**.

Toutes les zones de trafic et de stationnement doivent être séparées de la chaussée de la route «E».

Le Groupe de travail a adopté ces propositions d'amendement conformément à l'article 9 de l'AGR. Après l'adoption de ces amendements, les parties concernées de l'annexe II se lisent comme suit.

Annexe II

CONDITIONS AUXQUELLES DOIVENT RÉPONDRE LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL

Sommaire

IV. ÉQUIPMENTS

4. Régulation du trafic et information des usagers

4.1 Signaux lumineux

4.2 Panneaux à message variable

4.3 Systèmes de communication d'urgence

4.4 Information des usagers

IV.4.2 Panneaux à message variable

Les panneaux à message variable doivent être utilisés selon les conventions et accords internationaux en vigueur.

Les panneaux routiers à message variable doivent être tout aussi compréhensibles que les panneaux statiques, et lisibles de jour comme de nuit pour les conducteurs sur toutes les voies. En particulier, les panneaux à message variable peuvent être utilisés en cas d'exigences spéciales en matière de sécurité routière et/ou de problèmes de capacité routière.

IV.4.4 Information des usagers

Des informations à jour sur l'état des routes et les conditions de circulation doivent être transmises aux usagers de la route par des moyens appropriés (par exemple des panneaux à message variable). Il est souhaitable qu'il soit possible de recevoir ces informations dans les tunnels. Les Parties contractantes devraient, dans la mesure du possible, s'efforcer d'harmoniser le contenu et la présentation des informations concernant l'état des routes et de la circulation.

IV.7.2 Aires de service

Les aires de service adaptées à la fois au site et aux usagers (par exemple aux touristes ou aux transporteurs routiers) et éloignées des échangeurs doivent fournir un minimum de prestations comme, par exemple, des places de stationnement pour les camions et les autobus, carburants, restaurant et installations sanitaires facilement accessibles pour les personnes handicapées physiques.

En raison de l'augmentation du nombre de véhicules en circulation internationale utilisant des systèmes de propulsion alternatifs, il est également souhaitable de fournir des points de ravitaillement pour le gaz naturel comprimé (GNC), le gaz de pétrole liquéfié (GPL), l'hydrogène (H₂), le gaz naturel liquéfié (GNL), et l'électricité.

Ces aires doivent être prévues à intervalles appropriés compte tenu, notamment, du volume de trafic; un panneau annonçant l'approche d'une aire de service doit indiquer également la distance à laquelle se trouve l'aire de service suivante et le type de services disponibles.

Toutes les zones de trafic et de stationnement doivent être séparées de la chaussée de la route «E».
