



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports routiers****Session extraordinaire**

Genève, 4-6 avril 2018

**Rapport de la session extraordinaire du Groupe
de travail des transports routiers****I. Participation**

1. Le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) a tenu une session extraordinaire du 4 au 6 avril 2018, sous la présidence de M. R. Symonenko (Ukraine). Y étaient représentés les États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) suivants : Allemagne, Belgique, Fédération de Russie, Finlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suisse, Turquie et Ukraine.
2. Le représentant d'un État non membre de la CEE, l'Iran (République islamique d') y a également participé.
3. L'Union européenne, la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) et le groupe d'étude 20 du secteur de la normalisation des télécommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT-T) étaient aussi représentés.
4. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient en outre représentées : Fédération internationale de l'automobile (FIA), International Transport Companies Association (ITCA), Comité international des transports ferroviaires (CIT) et Union internationale des transports routiers (IRU).
5. Du côté du secteur privé, les entités suivantes ont assisté à la session : Attica Tollway Operations Authority, Julius Baer, SeaData, Sea Express Group et Telespazio.

II. Adoption de l'ordre du jour

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour de la session (ECE/TRANS/SC.1/S/397).



III. Protocole additionnel à la Convention relative au Contrat de transport international de marchandises par route, concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR)

7. À la session précédente, « le Groupe de travail a prié le secrétariat d'organiser au début de 2018 une session extraordinaire avec services d'interprétation consacrée à la lettre de voiture électronique, afin d'examiner cette question plus avant et de décider de la voie à suivre ». Le Groupe de travail a été invité à examiner les options visant à rendre opérationnelle l'e-CMR, dont la mise en place d'une plateforme centrale, ainsi que d'autres solutions.

8. Pour appuyer les débats dans le cadre du SC.1, le secrétariat a établi un document d'information succinct (ECE/TRANS/SC.1/S/2018/1) et fait un exposé sur le contexte ayant conduit à la mise au point de la lettre de voiture électronique, ainsi que sur les récentes adhésions, les principaux articles pertinents et les questions essentielles relatives à la mise en œuvre opérationnelle de l'e-CMR.

9. Le Groupe de travail a pris note avec satisfaction de cinq nouvelles adhésions à l'e-CMR depuis sa dernière réunion en octobre 2017, les nouvelles Parties contractantes étant la Fédération de Russie, le Luxembourg, la République de Moldova, la République islamique d'Iran et la Turquie.

10. La Finlande, la Pologne, la Roumanie, le Royaume-Uni et l'Ukraine ont informé le Groupe de travail qu'ils envisageaient d'adhérer à l'e-CMR.

11. La CNUDCI a donné un aperçu de la Loi type de 2017 qui fixe le cadre juridique régissant l'utilisation de documents transférables électroniques. Elle a également exposé dans quelle mesure cette loi pourrait favoriser la mise en œuvre de l'e-CMR et suggéré d'établir à l'intention du Groupe de travail une note d'orientation concernant les aspects juridiques.

12. Les normes techniques concernant la création et l'échange de lettres de voiture électroniques pour le transport international de marchandises par route, élaborées par le Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU), ont été approuvées le 19 février 2018 (www.unece.org/cefact/brs/brs_index.html). Elles ont été officiellement déployées par les Directeurs de la Division du commerce et de la coopération économique et de la Division des transports durables de la CEE. Un représentant du CEFACT-ONU a aussi donné une vue d'ensemble du modèle type, qui offre aux partenaires commerciaux un « langage commun ».

13. Les Pays-Bas ont donné des renseignements concernant leur projet pilote BENELUX et expliqué que leur démarche politique reposait essentiellement sur l'échange multimodal de données et sur le recours à ce qui existe déjà (c'est-à-dire les moyens informatiques dont disposent les entreprises). Cette approche est conforme à l'idée, mise en œuvre par l'Union européenne, d'une plateforme fédératrice visant à établir des liens entre les divers réseaux commerciaux et communautaires, ainsi qu'à intégrer différentes options techniques et divers fournisseurs. Le représentant a aussi mis en avant certaines considérations d'ordre juridique et technique que pourraient trouver utiles les Parties contractantes désireuses de recevoir des indications quant à la mise en œuvre de l'e-CMR.

14. L'IRU a souligné l'importance des essais pilotes pour l'expérimentation et la mise en œuvre de l'e-CMR, et présenté une vidéo qu'elle avait réalisée à ce sujet. Un représentant de l'entreprise italienne de télécommunications Telespazio a communiqué quelques précisions techniques issues de son projet pilote sur les données électroniques relatives aux marchandises dangereuses.

15. Le CIT a rendu compte des dernières évolutions concernant la mise en place dans le domaine ferroviaire de l'équivalent de l'e-CMR, sous le nom d'e-CIM.

16. La Fédération de Russie et la Turquie ont dit souhaiter mettre l'e-CMR à l'épreuve dans leurs pays respectifs dans le cadre de projets pilotes.

17. Le Groupe de travail a remercié les intervenants de leurs exposés informatifs et pertinents.

18. Le Groupe de travail a invité la CNUDCI à élaborer, en concertation avec le secrétariat, une note d'orientation concernant les aspects juridiques de l'e-CMR en vue de sa prochaine session. Il a demandé que ce document soit soumis d'ici à la mi-juillet 2018 pour pouvoir être traduit. Le Groupe de travail est invité à transmettre dès que possible ses questions juridiques au secrétariat afin de faciliter l'établissement de la note d'orientation.

19. En réponse à la demande de certains participants en quête d'études de cas et d'exemples de meilleures pratiques, le Groupe de travail a prié les Pays-Bas de transmettre dès que possible au secrétariat leurs documents concernant le projet Benelux afin qu'ils puissent être traduits à temps pour la tenue des débats à la prochaine session.

20. Pour alimenter plus encore ces débats, le Président a invité le Groupe de travail à adresser par écrit au secrétariat ses questions techniques relatives à la mise en œuvre de l'e-CMR d'ici à la mi-juillet 2018. Le secrétariat compilera la liste des questions avant la prochaine session.

IV. Infrastructure routière numérique/intelligente

21. À sa dernière session, le Groupe de travail a fait part de son intention de « s'efforcer d'organiser des manifestations sur le thème des infrastructures numériques/intelligentes pour mieux s'informer des questions nouvelles et de réfléchir à la façon d'intégrer ces évolutions dans son programme de travail ».

22. Le Directeur de la Division des transports durables a procédé à l'ouverture de l'atelier. Il a relevé en quoi l'innovation dans le domaine des transports avait a) révolutionné la mobilité, b) modifié la manière dont les gens se déplacent, communiquent et payent les services de transport et c) combien la législation applicable dans ce domaine est en pleine évolution. Il a souligné que les transports durables du vingt et unième siècle sont des transports sûrs, de qualité, accessibles à tous, écologiquement rationnels, économiquement viables, et qu'ils contribuent favorablement au développement durable local, national et international. Il a aussi établi un parallèle avec les priorités du Comité des transports intérieurs et les objectifs de développement durable 3, 7, 8, 9, 11 et 13.

23. Au nom du Groupe de travail, le secrétariat a donné la parole aux représentants des entités suivantes :

a) Julius Baer : l'intervenant a souligné la manière dont les nouvelles technologies, la réglementation et l'évolution des modes de vie réorientent les dépenses d'énergie et transforment les secteurs d'activité. Il a également décrit deux scénarios d'évolution parallèles tendant vers l'évolution ou la révolution des tendances actuelles dont les composants sont la croissance démographique, l'essor de la classe moyenne asiatique, l'urbanisation, l'économie de carburant et la mobilité électrique, ainsi que la conduite automatisée et l'économie fondée sur l'échange ;

b) Ville de Gand (Belgique) : l'intervenant a présenté la notion de gestion du trafic en tant que service. Il a expliqué qu'un mode de gestion virtuelle du trafic fondée sur une plateforme centrale de données en nuage s'intégrant aux sources locales et mondiales d'information était en cours de mise au point, le but étant de répondre au défi représenté par les centres de gestion du trafic travaillant de manière indépendante en axant leurs activités sur la composante matérielle. Ce mode gestion permettrait aux autorités d'accéder à la plateforme et d'assurer la gestion du trafic en temps réel ;

c) Ministère de l'infrastructure et de la gestion de l'eau (Pays-Bas) : l'intervenant a expliqué comment les Pays-Bas adoptaient l'infrastructure numérique/intelligente. Pour rendre compte de l'approche néerlandaise, il a donné des exemples des partenariats public-privé actuellement en place ;

d) Hellastron : l'intervenant a présenté son organisation, fondée à la fin de 2014 avec la participation de tous les opérateurs d'autoroutes et de péages en Grèce.

En s'appuyant sur des exemples issus de la société Aegean Motorway SA, il a rendu compte des améliorations apportées en continu à l'infrastructure routière et aux services fournis aux usagers, qui favorisent en retour la sécurité routière et la diffusion du savoir-faire en matière de développement des techniques de construction et de gestion de l'infrastructure routière ;

e) FIA : l'intervenant a donné des renseignements généraux concernant la genèse de l'initiative Smart Cities (villes intelligentes), c'est-à-dire en tant que plateforme de production de connaissances et d'échange d'informations dans le domaine de la mobilité urbaine durable. Elle repose sur trois piliers fondamentaux : des forums, des récompenses pour les villes et un concours mondial destiné aux entreprises naissantes. Cette démarche pluridimensionnelle a permis à la FIA de rapprocher des acteurs issus de différents domaines, des entrepreneurs aux décideurs, et de dynamiser la mise en commun des connaissances entre de nombreuses parties prenantes.

24. Les organismes des Nations Unies ci-après sont également intervenus au sujet de leurs activités dans le domaine de l'infrastructure intelligente et de la mobilité :

a) Le secrétariat de la Division des forêts, de l'aménagement du territoire et du logement a informé les participants de l'initiative Tous unis pour des villes intelligentes et durables (U4SSC) et du programme des villes intelligentes unies. Sur la base de ces études, il a formulé des recommandations spécifiquement applicables au développement de villes intelligentes durables. Le Groupe de travail a été invité à prendre part au suivi et à l'examen du Programme 2030 et du Nouveau Programme pour les villes, ainsi qu'à l'élaboration de profils de villes intelligentes durables et à la mise au point de projets de démonstration dans les villes de la région de la CEE ;

b) Le secrétariat de la Division des transports durables a communiqué des informations sur l'Observatoire international des infrastructures de transport, qui est en cours de mise au point par le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports, en coopération avec la Banque islamique de développement. Cet observatoire est conçu comme une plateforme en ligne permettant a) aux gouvernements de trouver toutes les données pertinentes pour élaborer leurs projets d'infrastructure des transports, d'établir des références à cette fin et de présenter ces projets, et b) aux institutions financières d'examiner, d'analyser et de comparer les projets sous une perspective régionale ou internationale et de déterminer quels projets financer ;

c) Le groupe d'étude 20 de l'UIT-T a fait un exposé sur ses activités (réalisations et études en cours) de normalisation liées aux systèmes de transport intelligents (STI) (Internet des objets et villes et communautés intelligentes), ces activités étant menées sous l'angle de l'appui apporté aux STI par les technologies liées à l'Internet des objets. Parmi les sujets abordés, on peut citer les services destinés à assurer la sécurité des transports, les systèmes d'intervention d'urgence applicables au domaine automobile et fondés sur l'Internet des objets ainsi que les STI coopératifs. Dans le cadre de l'ensemble des activités de normalisation menées par l'UIT-T dans le domaine des STI, des informations complémentaires ont été données concernant la Collaboration sur les normes de communication pour les systèmes de transport intelligents, un forum mondialement reconnu créé par l'UIT-T et en exercice depuis un certain nombre d'années qui a pour objectif de servir à la mise en commun des connaissances et à la coordination à l'échelle internationale de la normalisation des STI.

25. Le Groupe de travail a pris note des efforts entrepris par la ville de Gand et le Ministère de l'infrastructure et de la gestion de l'eau des Pays-Bas ; il a demandé que des informations actualisées lui soient communiquées de temps à autre, en personne ou par l'intermédiaire du secrétariat, à l'occasion de ses sessions.

26. Le Groupe de travail a accueilli favorablement les initiatives nationales et mondiales actuellement en cours, notamment l'Initiative des villes intelligentes de la FIA et celle du groupe Hellastron concernant les autoroutes.

27. Le Groupe de travail a aussi pris note des travaux entrepris par les organismes des Nations Unies tels que la Division des forêts, de l'aménagement du territoire et du logement, et la Division des transports durables de la CEE, ainsi que le groupe d'étude 20

de l'UIT-T. Il a également relevé que d'autres organismes des Nations Unies, comme le Programme pour les établissements humains, étaient actifs dans ce domaine mais n'avaient pu participer à la réunion. Il a encouragé le secrétariat à recenser les possibilités de collaboration appropriées entre les organismes des Nations Unies. Il a enfin souligné les liens potentiels entre cette question et les objectifs de développement durable 3, 7, 8, 9, 11 et 13.

28. Le Groupe de travail publiera le rapport et les exposés de cet atelier pour informer les parties prenantes des nouvelles technologies numériques/intelligentes qui permettent de planifier une nouvelle infrastructure routière ou de moderniser une infrastructure existante (à l'adresse <http://www.unece.org/index.php?id=48262>).

29. Compte tenu de l'importance du thème de l'infrastructure routière intelligente/numérique pour le transport routier en général, ainsi que de ses liens avec plusieurs objectifs de développement durable et avec la « feuille de route pour les systèmes de transport intelligents » du Comité des transports intérieurs, le Groupe de travail a décidé de l'inscrire à son ordre du jour, dans un but d'information et de sensibilisation.

30. Le Groupe de travail a invité la Roumanie à faire à sa prochaine session un exposé sur son système intelligent d'alerte précoce aux risques du transport routier. Il a aussi invité le secrétariat à suggérer d'éventuelles activités à cette même session.

31. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir une compilation d'études de cas ou d'extraits de projets fondés sur la contribution des orateurs de l'atelier.

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

32. Lors de sa dernière session, le Groupe de travail a décidé de poursuivre ses travaux visant à finaliser le projet d'Accord OmniBUS et il a prié le secrétariat de trouver en 2018 des dates susceptibles de convenir à la tenue de réunions portant sur ce thème.

33. Pour faciliter la reprise des travaux du SC.1 sur cette proposition, le secrétariat a résumé la chronologie des documents de travail liés au projet d'Accord OmniBUS.

34. Le Groupe de travail a repris l'examen du document ECE/TRANS/SC.1/2015/3, en portant une attention particulière aux articles 6, 8 et 25 ainsi qu'à l'annexe VI. Il a apporté des modifications aux articles 6 et 8.

35. La Fédération de Russie a réaffirmé ses réserves concernant les projets de textes de l'article 25 et de l'annexe VI.

36. Le Groupe de travail a demandé à la Fédération de Russie, à la Suisse et à la Turquie de s'entendre sur des projets de textes pour l'article 25 et l'annexe VI et de soumettre ces projets pour examen à sa prochaine session.

37. Il a aussi prié la Commission européenne de faire le point lors de sa prochaine session sur l'état de l'Accord InterBus. L'ordre du jour annoté de la prochaine session du Groupe de travail contiendra un lien vers cet accord (en cas d'adoption en juin 2018 par le Conseil européen).

VI. Questions diverses

38. La Commission européenne a informé le Groupe de travail de l'inclusion de la lettre de voiture électronique dans la proposition de modification de la législation de l'Union européenne concernant le transport routier.

39. Le Groupe de travail n'a pas examiné d'autre question.

VII. Date de la prochaine session

40. La prochaine session du Groupe de travail doit se tenir du 16 au 18 octobre 2018 à Genève.

41. Il a été rappelé au Groupe de travail que les prochaines réunions du Groupe d'experts de l'AETR devaient se tenir le 4 juin et le 15 octobre 2018.

VIII. Adoption du rapport de la session extraordinaire

42. Le Groupe de travail a adopté le rapport de sa session extraordinaire.
