


**Commission économique pour l'Europe**
**Comité des transports intérieurs**
**Groupe de travail des transports routiers**
**114<sup>e</sup> session**

Genève, 16-18 octobre 2019

**Rapport du Groupe de travail des transports routiers  
sur sa 114<sup>e</sup> 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) .....	5–14	3
A. Délégations nationales .....	5	3
B. Organisations internationales .....	6	3
C. Activités d'organes de la CEE et d'autres organismes de l'ONU .....	7–11	3
D. Infrastructures routières numériques/intelligentes .....	12–14	4
IV. Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) (point 3 de l'ordre du jour) .....	15–20	4
A. État de l'Accord .....	15–17	4
B. Groupe d'experts de l'AETR .....	18–20	5
V. Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) (point 4 de l'ordre du jour) .....	21–25	5
A. État de l'Accord .....	21	5
B. Amendements à l'Accord .....	22–25	5
VI. Projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) (point 5 de l'ordre du jour) .....	26–28	6
VII. Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) (point 6 de l'ordre du jour) .....	29–37	6
A. État de la Convention .....	29	6
B. Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) .....	30	6



C.	Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR) .....	31–37	6
VIII.	Facilitation du transport routier international (point 7 de l'ordre du jour) .....	38–48	7
A.	Carte internationale d'assurance automobile (carte verte) .....	38	7
B.	Projet d'accord multilatéral relatif au transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (OmniBUS) .....	39–41	7
C.	Restrictions quantitatives imposées au transport international routier de marchandises .....	42–44	8
D.	Rapport entre l'origine des marchandises et les opérations de transport .....	45–48	8
IX.	Révision du mandat et du Règlement intérieur du SC.1 (point 8 de l'ordre du jour) .....	49–50	9
X.	Effets des changements climatiques sur les réseaux et nœuds de transport internationaux et adaptation à ces changements (point 9 de l'ordre du jour) .....	51–54	9
XI.	Évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (point 10 de l'ordre du jour) .....	55–57	9
XII.	Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour) .....	58–60	10
XIII.	Dates de la prochaine session (point 12 de l'ordre du jour) .....	61	10
XIV.	Adoption du rapport (point 13 de l'ordre du jour) .....	62	10
Annexes			
I.	Liste des priorités à l'horizon 2030 .....		11
II.	Proposition de restructuration de l'ordre du jour du SC.1 à partir de la 115 <sup>e</sup> session .....		15

## I. Participation

1. Le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) a tenu sa 114<sup>e</sup> session du 16 au 18 octobre 2019 sous la présidence de M. R. Symonenko (Ukraine). Y ont participé les représentants des États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) ci-après : Allemagne, Andorre, Autriche, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Lettonie, Liechtenstein, Monaco, Norvège, Ouzbékistan, Pologne, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine.
2. Les États non membres de la CEE ci-après étaient représentés : Algérie, Égypte, Jordanie et Tunisie.
3. L'Union européenne, le Partenariat euro-méditerranéen (Euromed) et les organisations non gouvernementales ci-après étaient également représentés : Association des transporteurs routiers internationaux (ASMAP), Association for the promotion of tachograph systems, Confederation of Organizations in Road Transport Enforcement (CORTE), Conseil des Bureaux (CB) et Union internationale des transports routiers (IRU).

## II. Adoption de l'ordre du jour

4. Le SC.1 a adopté l'ordre du jour de la session (ECE/TRANS/SC.1/411).

## III. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail

### A. Délégations nationales

5. Le représentant de la Jordanie a présenté un exposé sur les faits nouveaux survenus dans son pays en ce qui concerne les transports routiers et le tachygraphe et a demandé que cet exposé soit affiché sur le site Web du SC.1. Les délégations nationales n'ont fait part d'aucun autre fait nouveau.

### B. Organisations internationales

6. Aucune information nouvelle n'a été communiquée par les organisations internationales.

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

7. Le SC.1 a été informé des résultats des sessions pertinentes du Comité des transports intérieurs (CTI), de ses organes subsidiaires et d'autres entités des Nations Unies qui présentaient un intérêt pour ses travaux. Le secrétaire du CTI l'a notamment informé de l'adoption, à la quatre-vingt-unième session du Comité (février 2019), de la « Stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030 », ainsi que des incidences de cette stratégie sur les organes subsidiaires du Comité, auxquels il avait été demandé de « prendre des mesures de suivi afin d'aligner leurs travaux sur la stratégie » (ECE/TRANS/288, par. 15 a) et c)). On trouvait dans le texte de la stratégie (ECE/TRANS/288/Add.2) une « liste des priorités à l'horizon 2030 » (chap. V, tableau 1).

8. Le secrétaire du Comité a attiré l'attention des participants sur la décision du Bureau du CTI en date du 4 juin 2019, dans laquelle les présidents des groupes de travail avaient été invités à « proposer un plan concret visant à adapter les travaux de leur groupe à la stratégie du Comité » avant le 15 novembre 2019 de préférence, ou avant la mi-2020. S'inspirant du tableau 1, l'annexe I rend compte des débats du SC.1 sur l'adaptation de ses travaux à la stratégie du CTI. Par ailleurs, le SC.1 est convenu de restructurer son ordre du jour à compter de sa session suivante afin de mieux traduire l'adaptation de cet ordre du

jour à la stratégie du Comité (annexe II). Au nom du Président, il a été demandé au secrétariat de communiquer les deux annexes au secrétaire du CTI.

9. Le secrétaire du CTI a en outre fait savoir au SC.1 qu'il était demandé à celui-ci de présenter avant le 15 novembre 2019 ses observations sur l'avant-projet (à distribution restreinte) de recommandations du CTI pour le renforcement des systèmes nationaux de sécurité routière.

10. Le SC.1 a examiné l'avant-projet et approuvé en principe le document. Il a recommandé que le Groupe de travail des transports routiers soit inclus, avec le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1), le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) et le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), dans la case de la figure 1 correspondant au volet « safe vehicle » (sécurité des véhicules) et au domaine « International Regulatory Support » (appui à la réglementation internationale), et que l'AETR soit inclus dans la liste de conventions des Nations Unies qui figurait au paragraphe 38. Il a en outre recommandé qu'il soit possible à l'avenir de modifier ou de mettre à jour de temps à autre les recommandations du CTI pour le renforcement des systèmes nationaux de sécurité routière, selon que de besoin. Au nom du Président, il a été demandé au secrétariat de transmettre les observations du SC.1 au secrétaire du CTI.

11. Le SC.1 a invité les secrétaires du WP.1 et du WP.29 à participer à sa session suivante et à donner un aperçu des travaux de leurs groupes respectifs.

#### **D. Infrastructures routières numériques/intelligentes**

12. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'à sa quatre-vingt-unième session, le CTI avait encouragé le SC.1 à poursuivre ses travaux sur les infrastructures routières intelligentes (ECE/TRANS/288, par. 35). De ce fait, et compte tenu de la priorité donnée par le CTI, dans sa stratégie à l'horizon 2030, à la promotion des nouvelles technologies et de l'innovation dans le domaine des transports intérieurs, le SC.1 a affirmé la pertinence de ce point dans son ordre du jour.

13. Le représentant de la Turquie a fait un exposé sur la numérisation du transport routier dans son pays et a donné des informations sur le système d'automatisation des transports (U-net) et les permis électroniques en Turquie.

14. Les membres du SC.1 ont été encouragés à se porter volontaires pour faire connaître ou présenter à la session suivante des initiatives sur la numérisation des systèmes routiers ou des infrastructures routières dans leur pays. Le Liechtenstein s'est dit intéressé à présenter à la session suivante un exposé sur la gestion du cycle de vie d'un véhicule à l'aide de la technologie de la chaîne de blocs.

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

#### **A. État de l'Accord**

15. Le secrétariat a informé le SC.1 de l'état de l'AETR, y compris l'état d'avancement de la proposition du Gouvernement turc visant à modifier l'article 14 pour que le Liban puisse adhérer à l'Accord. Cette modification entrerait en vigueur le 8 janvier 2020 (Notification dépositaire CN.503.2019.TREATIES-XI.B.21).

16. Comme l'avait demandé le Groupe d'experts de l'AETR (ECE/TRANS/SC.1/GE.21/47, par. 16 et 17), le SC.1 a en outre été informé du désir de l'Égypte d'être autorisée à adhérer à l'Accord. Étant donné qu'il faudrait pour cela modifier l'article 14, le SC.1 a arrêté la proposition d'amendement suivante :

« Article 14

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 au paragraphe 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, Égypte, Jordanie, Liban, Maroc et Tunisie. ».

17. Le Président du SC.1 a invité une Partie contractante à l'AETR à soumettre officiellement cette proposition au Secrétaire général par l'intermédiaire du Bureau des affaires juridiques de l'ONU.

## **B. Groupe d'experts de l'AETR**

18. Le Président du Groupe d'experts de l'AETR a présenté les travaux accomplis récemment par le Groupe, en particulier les travaux visant à rapprocher les régimes AETR dans les Parties contractantes membres et non membres de l'Union européenne après la mise en place de tachygraphes intelligents dans l'UE. La Commission européenne a présenté le document ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2019/1/Rev.1, soumis par l'Autriche, qui était un projet de nouvel appendice à l'AETR concernant le système TACHOnet. Elle a encouragé toutes les Parties contractantes à l'AETR à se connecter au nouveau système avant la fin de 2020.

19. Le SC.1 a examiné la question de la suppression de l'adjectif « européen » du titre de l'AETR. Cette modification serait conforme au fait que cinq pays non européens pouvaient actuellement adhérer à l'Accord, ainsi qu'aux actions prioritaires du document de stratégie du CTI (ECE/TRANS/288/Add.2, tableau 1) visant à modifier d'ici à 2025 les instruments juridiques présentant des obstacles géographiques ou procéduraux. Le Groupe de travail est convenu de maintenir cette question à l'ordre du jour de ses sessions à venir.

20. La Turquie a fait le point sur son projet prévoyant la création d'un centre national de contrôle des données relatives aux temps de conduite et de repos.

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

### **A. État de l'Accord**

21. Le secrétariat a fait savoir au SC.1 que le nombre de Parties contractantes était resté inchangé (37).

### **B. Amendements à l'Accord**

22. Le SC.1 a été informé que la proposition d'amendement à l'annexe I de l'Accord (ECE/TRANS/SC.1/2019/1), soumise par la Hongrie et visant à prolonger la route E66 de Székesfehérvár (Hongrie) à Szolnok (Hongrie), avait été retirée compte tenu du fait qu'une proposition similaire avait été acceptée par le SC.1 à sa 111<sup>e</sup> session et était entrée en vigueur le 6 décembre 2013 (selon la Notification dépositaire C.N.562.2013.TREATIES-XI.B.28).

23. Compte tenu des dispositions prises par le CTI dans le cadre de sa stratégie à l'horizon 2030 pour promouvoir l'adhésion des États non membres de la CEE aux instruments juridiques de l'ONU, le secrétariat a appelé l'attention des participants sur l'article 5 de l'Accord. Le SC.1 a examiné la question et ses membres sont convenus de consulter leur capitale sur l'opportunité d'ouvrir l'Accord à l'adhésion d'États non membres de la CEE et ont décidé de revenir sur cette question à la session suivante.

24. Eu égard aux recommandations formulées par le CTI dans le cadre de sa stratégie à l'horizon 2030 en vue de renforcer les systèmes nationaux de sécurité routière et de rendre les routes plus sûres, le secrétariat a rappelé qu'à sa 105<sup>e</sup> session, le SC.1 avait examiné et approuvé des propositions d'amendement à l'Accord 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 inspections de sécurité (fondées sur la Directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières) (ECE/TRANS/SC.1/392, par. 53). Cependant, étant donné qu'aucune Partie contractante n'avait indiqué être disposée à soumettre l'amendement, le secrétariat n'avait pas été en mesure de transmettre la proposition au Bureau des affaires juridiques de l'ONU et, quelques années plus tard, le SC.1 avait demandé que ce point soit retiré de son ordre du jour (ECE/TRANS/SC.1/402, par. 21).

25. Le SC.1 a décidé de ne pas réexaminer les propositions d'amendement susmentionnées (qui, plusieurs années étant passées, devraient être mises à jour), mais d'inscrire la question générale de la sécurité et de la durabilité des infrastructures routières à l'ordre du jour de ses futures sessions.

## **VI. Projet d'autoroute transeuropéenne (TEM)**

26. Le SC.1 a noté avec satisfaction les informations fournies dans le document ECE/TRANS/SC.1/2019/2 par le représentant du projet TEM sur les activités menées dans ce cadre depuis la session précédente.

27. Le Conseiller régional de la CEE pour les transports a appelé l'attention des participants sur la publication intitulée « Road Safety Audit and Road Safety Inspection on the TEM network » (Audit de sécurité routière et inspection de sécurité routière du réseau TEM) compte tenu des débats de la présente session du SC.1 sur les infrastructures routières.

28. Le SC.1 a prié le Conseiller régional de la CEE pour les transports de faire part au Directeur du projet TEM de l'intérêt du SC.1 pour les activités menées dans le cadre de ce projet et de proposer à la session suivante des domaines de synergie et d'éventuelles formes de collaboration entre le SC.1 et le groupe chargé du projet TEM.

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

### **A. État de la Convention**

29. Le secrétariat a informé le SC.1 que le Pakistan avait adhéré à la Convention le 30 mai 2019, ce qui portait à 56 le nombre total de Parties contractantes.

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

30. Le secrétariat a informé le SC.1 que le Pakistan avait adhéré au Protocole à la Convention le 30 mai 2019, ce qui portait à 45 le nombre total de Parties contractantes.

### **C. Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR)**

31. Le secrétariat a informé le SC.1 qu'il y avait eu six adhésions à l'e-CMR depuis la session précédente, ce qui portait à 23 le nombre total de Parties contractantes. Les adhésions récentes étaient celles du Bélarus, de la Finlande, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie et du Tadjikistan.

32. Le représentant de l'Autriche a informé le SC.1 que son pays avait l'intention d'adhérer à l'e-CMR.

33. Comme le SC.1 le leur avait demandé à la session précédente, les Pays-Bas ont soumis le document ECE/TRANS/SC.1/2018/1/Rev.1, dans lequel un nouveau paragraphe 31 avait été inclus afin de décrire le scénario habituel de l'utilisation de la lettre de voiture électronique dans le cadre des contrats de transport routier de marchandises à titre onéreux au moyen de véhicules lorsque les lieux d'origine et de destination de la marchandise étaient situés dans deux pays différents qui étaient tous deux Parties contractantes à la CMR.

34. Le SC.1 a approuvé la note d'orientation « sans préjudice d'autres mesures » concernant les aspects juridiques de la lettre de voiture électronique, observant que cette note pourrait être revue et étoffée par la suite pour inclure d'autres considérations juridiques à mesure que les Parties contractantes commenceraient à concrétiser et mettre en œuvre la lettre de voiture électronique. Il a demandé au secrétariat de publier cette note d'orientation en anglais, français et russe sur le site Web du SC.1.

35. Le SC.1 a été informé qu'à sa quatre-vingt-unième session, le CTI s'était déclaré favorable à ce qu'il soit la principale plateforme de dialogue multilatéral et d'échange des meilleures et des nouvelles pratiques des Parties contractantes mettant en place la lettre de voiture électronique et l'avait encouragé à redoubler d'efforts pour promouvoir et faire connaître les avantages qu'il y avait à être Partie contractante à la CMR, au Protocole à la CMR et au Protocole additionnel e-CMR, en mettant particulièrement l'accent sur ce dernier. En outre, le CTI avait demandé au SC.1, avec le soutien du secrétariat, de : a) rédiger un document détaillant les recherches et autres actions nécessaires ou recommandées pour la mise en œuvre de l'e-CMR, qui serait présenté à une prochaine session du CTI, et b) lui rendre compte, à sa quatre-vingt-deuxième session, des progrès réalisés (ECE/TRANS/288, par. 70).

36. Pour faciliter les débats, le secrétariat a présenté les résultats de ses recherches documentaires sur les coûts et avantages du passage de la lettre de voiture sur papier à la lettre de voiture électronique et donné des exemples de projets de numérisation dans d'autres modes de transport et d'autres régions. La Slovénie a par ailleurs fait un exposé sur son projet pilote de lettre de voiture électronique intitulé « Transbook ».

37. En ce qui concerne la demande du CTI de disposer d'un document détaillant les travaux de recherche et autres mesures recommandées, le SC.1 a décidé de créer un groupe informel d'experts comprenant l'Allemagne, la Fédération de Russie, la Lettonie, la Slovénie, la Turquie, l'IRU et la Commission européenne pour établir un projet de document à lui soumettre à la session suivante. D'autres membres du SC.1 ont été invités à se joindre au groupe informel d'experts. Le SC.1 a également demandé que le Président ou le secrétariat informe le CTI à sa quatre-vingt-deuxième session de la création du groupe informel d'experts qui élaborera le document demandé par le Comité pour examen à une session ultérieure.

## **VIII. Facilitation du transport routier international**

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

38. Le SC.1 a été informé par le Secrétaire général du Conseil des Bureaux des faits nouveaux survenus concernant le système de carte verte (des informations détaillées sont données dans le document informel n° 1).

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

39. Le SC.1 a été informé qu'à sa quatre-vingt-unième session, le CTI avait demandé que la version définitive de plusieurs projets d'instruments juridiques en cours

d'élaboration, dont celle du projet OmniBUS, soit établie le plus tôt possible à partir de 2020 (ECE/TRANS/288/Add.2).

40. Les représentants de la Fédération de Russie, de la Suisse et de la Turquie étant présents, le SC.1 a repris son examen. La Fédération de Russie a indiqué qu'elle était disposée à accepter le texte proposé pour le paragraphe 3 de l'article 25 dans le document ECE/TRANS/SC.1/2015/3, mais pas la « variante » proposée. Elle a d'autre part retiré sa réserve à propos du texte du paragraphe 10 de l'annexe VI. En outre, la Fédération de Russie a proposé un texte visant à compléter la partie « Note importante » de la demande d'autorisation figurant à l'annexe I. Le secrétariat a été prié de distribuer à la Suisse et à la Turquie le document ECE/TRANS/SC.1/2015/3 avec suivi des modifications proposées par la Fédération de Russie.

41. Le Président a demandé à la Fédération de Russie, à la Suisse et à la Turquie de collaborer (par exemple dans le cadre de réunions des « amis de la présidence » ou selon d'autres méthodes informelles) pour arrêter définitivement le texte du projet d'accord avant la session suivante du SC.1 et de soumettre la version finale du texte sous la cote ECE/TRANS/SC.1/2015/3/Rev.1 pour adoption à la session suivante.

### **C. Restrictions quantitatives imposées au transport international routier de marchandises**

42. À sa 112<sup>e</sup> session, le SC.1 avait débattu d'une étude de la Commission européenne relative à l'analyse économique d'un accord entre l'Union européenne et la Turquie, de laquelle il ressortait que les deux parties avaient subi de lourdes pertes financières à cause des quotas et des restrictions imposés dans le domaine des transports. La Turquie avait demandé à la Commission européenne d'enquêter sur les taxes de transit que les transporteurs turcs payaient en Bulgarie, en Grèce et en Roumanie et de faire savoir si ces taxes étaient incompatibles avec l'union douanière entre l'Union européenne et la Turquie.

43. Le représentant de la Commission européenne a fait savoir qu'après avoir examiné cette question, il n'avait constaté aucune incompatibilité avec l'union douanière. Le représentant de l'Autriche s'est référé à la décision C629/16 de la Cour de justice européenne, qui pourrait présenter un intérêt, selon laquelle le système des contingents bilatéraux était conforme à l'union douanière entre l'Union européenne et la Turquie.

44. Le SC.1 est convenu de maintenir ce point à l'ordre du jour de sa session suivante afin que la Turquie et la Commission européenne puissent communiquer des informations à jour sur toute nouvelle analyse de la question.

### **D. Rapport entre l'origine des marchandises et les opérations de transport**

45. Comme le SC.1 le lui avait demandé pour la présente session, la Pologne a présenté le document ECE/TRANS/SC.1/2019/3, qui contenait une proposition d'amendement visant à réviser la Résolution d'ensemble sur la facilitation des transports routiers internationaux (R.E.4) afin d'y ajouter, dans un nouvel alinéa 4.1.9, une définition du « transport bilatéral ».

46. Le SC.1 a examiné la question de façon approfondie et demandé à la Fédération de Russie, la Lettonie, la Pologne et la Turquie de débattre des autres définitions indiquées ci-dessous et de se mettre d'accord sur une définition à proposer dans le document ECE/TRANS/SC.1/2019/3/Rev.1 à la session suivante. Les membres du SC.1 ont par ailleurs été invités à prendre directement contact avec les représentants de la Pologne pour envisager d'autres formulations.

47. Proposition de la Fédération de Russie et de la Pologne :

4.1.9 « Par « transport bilatéral », on entend une opération de transport routier entreprise au moyen d'un véhicule chargé ou non, immatriculé dans un pays, dont le point de départ se situe dans le pays d'immatriculation du véhicule et dont la destination se trouve sur le territoire d'un autre pays, ou vice-versa. »



48. Proposition de la Turquie :

4.1.9 « Par “transport bilatéral”, on entend une opération de transport routier entreprise au moyen d’un véhicule immatriculé dans un pays, dont le point de départ se situe dans le pays d’immatriculation du véhicule et dont la destination se trouve sur le territoire d’un autre pays, ou vice-versa, qui n’entre pas dans la définition du trafic entre les pays tiers énoncée au paragraphe 4.1.7. »

## **IX. Révision du mandat et du Règlement intérieur du SC.1**

49. En 2016, l’Allemagne et la Belgique avaient soumis une proposition de modification du mandat et du Règlement intérieur du SC.1 (documents informels n<sup>os</sup> 3 et 4 (2016)). À la session précédente, le SC.1 avait décidé de reporter ses débats jusqu’à ce que le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) adopte un nouveau mandat et un nouveau règlement intérieur qui pourraient être utilisés comme modèles.

50. Le SC.1 a décidé de reprendre ses débats sans se référer au mandat du WP.1, celui-ci n’ayant pas encore achevé ses travaux sur ce sujet. L’Allemagne a animé la discussion sur le document informel n<sup>o</sup> 4. Le SC.1 lui a demandé de soumettre à sa session suivante un document officiel contenant les modifications qu’elle proposerait d’apporter, après avoir vérifié avec le secrétariat le texte proposé au regard des directives pertinentes des groupes de travail de la CEE.

## **X. Effets des changements climatiques sur les réseaux et nœuds de transport internationaux et adaptation à ces changements**

51. À l’invitation du SC.1, le secrétaire du Groupe d’experts de la CEE chargé d’étudier les effets des changements climatiques sur les réseaux et nœuds de transport internationaux et l’adaptation à ces changements a été invité à présenter un aperçu du rapport du Groupe qui analysait les incidences des changements climatiques sur les principales infrastructures de transport dans la région de la CEE (document informel WP.5/GE.3 n<sup>o</sup> 6 et ECE/TRANS/WP.5/2019/3).

52. Le SC.1 a accueilli le rapport et l’exposé avec intérêt et invité le secrétaire du Groupe d’experts à faire le point à la session suivante.

53. Le SC.1 a examiné la demande du secrétaire du Groupe d’experts visant à ce que les pays fournissent des fichiers de formes (c’est-à-dire une projection de type EPSG 3857 et au moins un champ contenant le numéro des routes E) relatifs à leurs routes E afin qu’une carte actualisée de ces routes puisse être établie. Les membres du SC.1 ont été encouragés à communiquer ces informations au secrétariat.

54. Le représentant de l’Allemagne a indiqué que le secrétariat pourrait aussi obtenir les fichiers de formes relatifs aux routes E à partir de la base de données TEN-T. Le secrétariat fera le point à la prochaine session.

## **XI. Évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport**

55. À l’invitation du SC.1, le secrétaire du Groupe d’experts de l’évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (WP.5/GE.4) a présenté les travaux du GE.4, qui consistaient à dégager des modèles, méthodes, outils et bonnes pratiques permettant d’évaluer, calculer et analyser les coûts de construction des infrastructures pour tous les modes de transport, notamment les transports routiers, ferroviaires et fluviaux, et les gares intermodales. Il a demandé aux membres du SC.1 de remplir un questionnaire destiné à recueillir des données pour évaluer comparativement les coûts de construction des infrastructures de transport dans toute la région de la CEE et d’envoyer ce questionnaire au secrétariat au plus tard le 16 décembre 2019. Enfin, le

secrétaire a informé le SC.1 du projet d'élaboration d'une série d'indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables mené dans le cadre du Compte de l'ONU pour le développement.

56. Le SC.1 a accueilli l'exposé avec satisfaction et invité le secrétaire du Groupe d'experts à faire le point à ce sujet à la session suivante.

57. Le SC.1 a aussi accueilli avec satisfaction le document informel n° 2 soumis par les États-Unis d'Amérique, qui donnait des informations sur l'indice du coût de construction des routes nationales publié par l'Office of Transportation Policy Studies, et a noté que ces informations avaient été communiquées au secrétaire du Groupe d'experts.

## **XII. Questions diverses**

58. Le secrétaire du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) a été invité à communiquer des informations sur les travaux de la CEE relatifs aux liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie (LTEA). Les membres du SC.1 ont été encouragés à écrire au secrétariat pour lui faire part de leurs idées sur les moyens d'améliorer la mise en œuvre du projet LTEA.

59. La Commission européenne a informé le SC.1 que le 18 octobre 2019, le Comité technique 204 de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) avait approuvé un lot de travaux visant à transformer les normes CEN correspondant au protocole de communication DSRC utilisé dans le tachygraphe intelligent en normes ISO.

60. Le SC.1 n'a pas examiné d'autres questions.

## **XIII. Dates de la prochaine session**

61. Le Groupe de travail a été informé que la session suivante se tiendrait du 14 au 16 octobre 2020. Le secrétariat a indiqué que la date limite pour la remise des documents officiels qui seraient présentés à la prochaine session avait été fixée au vendredi 17 juillet 2020.

## **XIV. Adoption du rapport**

62. Le Groupe de travail a adopté le rapport de la session.

## Annexe I

Tableau 1  
Liste des priorités à l'horizon 2030

<i>Thème/ODD correspondant</i>	<i>Action à long terme</i>	<i>Actions prioritaires à l'horizon 2030</i>	<i>Budget indicatif ((budget ordinaire/ fonds extrabudgétaires (BO/FE)) ; modes de gestion ; partenariats</i>
Plateforme des Nations Unies pour les conventions relatives aux transports intérieurs  ODD correspondants : ODD 3, ODD 6, ODD 7, ODD 8, ODD 9, ODD 11, ODD 12, ODD 13	Service d'instruments juridiques	Le service et l'administration des instruments juridiques, en particulier dans les domaines de l'harmonisation des réglementations relatives aux véhicules, du transport des marchandises dangereuses, de la facilitation du passage des frontières et de la sécurité routière, représente la tâche la plus importante du CTI. Il s'agit en particulier des amendements réguliers ou ponctuels, ainsi que de l'intégration des amendements aux instruments juridiques et des discussions sur leur mise en œuvre.  <b>Observations :</b> Le SC.1 a reconnu que cela faisait partie de ses travaux en cours.	<b>BO et FE dans certains cas</b>
	Promotion de l'adhésion d'États non membres de la CEE aux instruments juridiques des Nations Unies	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modifications du mandat du CTI d'ici à 2020</li> </ul> <b>Observations :</b> Sans objet pour le SC.1 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modifications des instruments juridiques comportant des obstacles géographiques et procéduraux d'ici à 2025</li> </ul> <b>Observations :</b> Le SC.1 examine cette question et en débat dans le contexte de l'AETR. Ses membres consulteront en outre les capitales sur la pertinence de ce point dans le contexte de l'AGR et y reviendront à la 115 <sup>e</sup> session du Groupe de travail. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Examen de la relation entre les instruments juridiques et les recommandations existants d'ici à 2022</li> </ul> <b>Observations :</b> Le SC.1 a reconnu que cela faisait partie de ses travaux en cours. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Détermination des instruments juridiques supplémentaires nécessaires</li> </ul> <b>Observations :</b> Le SC.1 a reconnu que cela faisait partie de ses travaux en cours.	<b>BO</b>
	Nouveaux instruments juridiques dans le cadre du programme de développement durable	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Version définitive de trois projets d'instruments juridiques en cours d'élaboration : uniformisation du droit ferroviaire international, OmniBUS et convention sur le transport ferroviaire de voyageurs – Étude de la possibilité de nouveaux instruments juridiques à partir de 2020</li> </ul>	<b>BO, peut-être aussi FE si nécessaire</b>

Thème/ODD correspondant	Action à long terme	Actions prioritaires à l'horizon 2030	Budget indicatif ((budget ordinaire/ fonds extrabudgétaires (BO/FE)) ; modes de gestion ; partenariats
	Élaboration de programmes de renforcement des capacités, de manuels de formation, de lignes directrices, de normes, de critères de compétence et de formations, ou adaptation/mise à jour de ce qui existe	<p><b>Observations :</b> Le SC.1 entreprendra d'établir la version définitive du projet d'accord OmniBUS à sa 115<sup>e</sup> session, ou dès que possible après celle-ci.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plan global de renforcement des capacités d'ici à 2020</li> <li>• Adaptation/mise à jour des supports de formation existants à partir de 2020</li> <li>• Supports de formation, normes et critères de compétence nouveaux à partir de 2022</li> <li>• Formations à partir de 2019</li> </ul>	<p><b>BO pour soutenir l'intégration des normes et des compétences en matière de formation dans les instruments juridiques si nécessaire</b></p> <p><b>FE pour les supports de formation et les cours au travers de partenariats avec des établissements de formation</b></p>
	Mise au point d'indicateurs	<p>À partir de 2019</p> <p><b>Observations :</b> Le SC.1 a pris note de ce qui précède et apportera son appui comme il conviendra.</p>	<p><b>BO non CEE (par exemple Compte pour le développement) ou FE</b></p>
<p>Plateforme des Nations Unies pour la promotion des nouvelles technologies et de l'innovation dans les transports intérieurs</p> <p>ODD correspondants : ODD 3, ODD 6, ODD 7, ODD 8, ODD 9, ODD 11, ODD 12, ODD 13</p>	Plateformes régionales et mondiales pour la numérisation, la conduite automatisée et les systèmes de transport intelligents	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Continuer d'élargir la participation au WP.1 et au WP.29 à l'échelle mondiale, et la coopération entre ces deux organes</li> </ul> <p><b>Observations :</b> Sans objet pour le SC.1</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre à jour la DETA et l'héberger sur le site de la CEE à partir de 2022</li> </ul> <p><b>Observations :</b> sans objet pour le SC.1</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promouvoir l'adhésion à la lettre de voiture électronique (e-CMR) et le passage à la phase opérationnelle dans la région de la CEE et au-delà à partir de 2019</li> </ul> <p><b>Observations :</b> Le SC.1 a reconnu que cela faisait partie de ses travaux en cours.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer progressivement le système e-TIR en vue de son éventuelle mise en œuvre complète d'ici à 2023, sous réserve de l'entrée en vigueur de la nouvelle annexe 11 de la Convention TIR</li> </ul> <p><b>Observations :</b> Sans objet pour le SC.1</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Repérer les nouvelles technologies dans les domaines du rail, de la route, de la mobilité routière, de la navigation intérieure, de la logistique et du transport intermodal, et</li> </ul>	<p><b>BO pour le personnel permanent, les installations et les services de réunion et le DETA</b></p> <p><b>FE pour le reste</b></p>

Thème/ODD correspondant	Action à long terme	Actions prioritaires à l'horizon 2030	Budget indicatif ((budget ordinaire/ fonds extrabudgétaires (BO/FE)) ; modes de gestion ; partenariats
		encourager et faciliter leur introduction jusqu'en 2030	
		<p><b>Observations :</b> Le SC.1 a reconnu qu'il avait un rôle permanent de repérage des nouvelles technologies dans le domaine du transport routier et de facilitation de l'introduction de ces nouvelles technologies. À chaque session du SC.1, les membres sont encouragés à se porter volontaires pour communiquer des informations ou présenter un exposé sur la numérisation des systèmes ou infrastructures routiers.</p>	
	Environnement réglementaire pour la promotion des véhicules automatisés, ainsi que des véhicules à faible intensité de carbone et à taux d'émissions faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Renforcer la promotion des véhicules automatisés à partir de 2019, y compris en continuant à modifier les instruments juridiques et les normes existants, et élaborer éventuellement de nouveaux accords si nécessaire</li> </ul>	<b>BO</b>
		<p><b>Observations :</b> Le SC.1 a reconnu que cela faisait partie de ses travaux en cours.</p>	
Plateforme des Nations Unies pour les dialogues régionaux, interrégionaux et mondiaux sur les politiques en matière de transports intérieurs	Organiser des débats thématiques régionaux, interrégionaux et mondiaux sur le transport terrestre durable pendant les sessions du CTI	Débats de haut niveau du CTI sur divers thèmes relatifs à la viabilité des transports intérieurs à partir de 2019	<b>BO, dans le cadre de la session du Comité</b>
ODD correspondants : ODD 3, ODD 6, ODD 7, ODD 8, ODD 9, ODD 11, ODD 12, ODD 13	Inclure les points de l'ordre du jour du CTI sur les défis auxquels sont confrontés les transports intérieurs dans différentes régions	<p><b>Observations :</b> Sans objet pour le SC.1</p> <p>Points de l'ordre du jour du CTI sur les défis à relever dans différentes régions à partir de 2020</p> <p><b>Observations :</b> Le SC.1 a reconnu que cela faisait partie de ses travaux en cours.</p>	
Plateforme des Nations Unies pour la promotion d'une connectivité et d'une mobilité durables dans les transports intérieurs régionaux et interrégionaux	Connectivité et mobilité régionales, intégrées, intermodales et infrastructurelles	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Appui à la connectivité et la mobilité intermodales intégrées à partir de 2020, y compris TEM, TER, intermodalité et logistique</li> </ul>	<b>BO et FE</b>
ODD correspondants : ODD 3, ODD 6, ODD 7, ODD 8, ODD 9, ODD 11, ODD 12, ODD 13		<p><b>Observations :</b> Le SC.1 a reconnu que l'appui au TEM faisait partie de ses travaux en cours.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Statistiques des transports : poursuite et amélioration des processus de collecte, de validation et de diffusion des données afin de produire des statistiques précises qui permettent de prendre des décisions fondées sur des données probantes en matière de transports. De 2019 à 2030</li> </ul>	

Thème/ODD correspondant	Action à long terme	Actions prioritaires à l'horizon 2030	Budget indicatif ((budget ordinaire/ fonds extrabudgétaires (BO/FE)) ; modes de gestion ; partenariats
		<p><b>Observations :</b> Le SC.1 a pris note de ce point et collaborera avec le Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (WP.5/GE.4) comme il conviendra.</p>	
	Connectivité interrégionale, y compris grâce à divers corridors	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Appui à la connectivité et aux corridors interrégionaux de transport intérieur à partir de 2019</li> </ul> <p><b>Observations :</b> Le SC.1 a reconnu que cela faisait partie de ses travaux en cours.</p>	<b>BO et FE</b>
	Promotion des transports durables et de la mobilité urbaine	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nouveaux outils et nouvelles activités à partir de 2019, par exemple le PPE-TSE ; la poursuite du développement du module sur les polluants locaux de ForFITS ; les examens relatifs aux transports et à la mobilité durables</li> </ul> <p><b>Observations :</b> Le SC.1 a pris note de ce qui précède et apportera son appui comme il conviendra.</p>	<b>FE</b>
	Infrastructures de transport résilientes face aux changements climatiques	<p>Étudier l'influence des changements climatiques sur les infrastructures de transport</p> <p><b>Observations :</b> Le SC.1 a pris note de ce point et collaborera avec le Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques sur les réseaux et nœuds de transport internationaux et l'adaptation à ces changements comme il conviendra.</p>	

*Note :* Pour les priorités susmentionnées, il sera fait appel aux statistiques des transports, à des travaux d'analyse, au renforcement des capacités. Il sera également fait appel aux débats de haut niveau du CTI.

## Annexe II

### Proposition de restructuration de l'ordre du jour du SC.1 à partir de la 115<sup>e</sup> session

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Instruments relatifs aux transports intérieurs :
  - a) Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) :
    - i) État de l'Accord ;
    - ii) Groupe d'experts de l'AETR.
  - b) Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) :
    - i) État de l'Accord ;
    - ii) Amendements à l'Accord.
  - c) Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), Protocole y relatif et e-CMR :
    - i) État de la Convention ;
    - ii) Protocole à la Convention ;
    - iii) Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique.
  - d) Nouveaux instruments juridiques :
    - i) Projet d'accord multilatéral relatif au transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (OmniBUS).
  - e) Résolution d'ensemble sur la facilitation des transports routiers internationaux (RE.4) :
    - i) Rapport entre l'origine des marchandises et les opérations de transport.
3. Promotion des nouvelles technologies et de l'innovation dans le domaine des transports intérieurs :
  - a) Infrastructures routières numériques/intelligentes.
4. Dialogues régionaux, interrégionaux et mondiaux sur les politiques en matière de transports intérieurs :
  - a) Restrictions quantitatives imposées au transport international routier de marchandises.
5. Promotion d'une connectivité et d'une mobilité durables dans les transports intérieurs régionaux et interrégionaux :
  - a) Infrastructures routières sûres et durables :
    - i) Inspections et audits de sécurité routière ;
    - ii) Effets des changements climatiques sur les réseaux et nœuds de transport internationaux et adaptation à ces changements ;
    - iii) Évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport.
  - b) Projet d'autoroute transeuropéenne (TEM).

6. Facilitation des transports routiers internationaux :
    - a) Carte internationale d'assurance automobile (carte verte).
  7. Révision du mandat et du Règlement intérieur du SC.1.
  8. Activités présentant un intérêt pour le SC.1 :
    - a) Délégations nationales ;
    - b) Organisations internationales ;
    - c) Activités d'organes de la CEE et d'autres organismes de l'ONU.
  9. Questions diverses.
  10. Dates de la prochaine session.
  11. Adoption du rapport.
-