



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports routiers**118^e session**

Genève, 17-19 octobre 2023

Point 7 c) i) de l'ordre du jour provisoire

Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail :**Activités d'organes de la Commission économique
pour l'Europe et d'autres organismes de l'ONU****Activités en rapport avec le CTI****Révision des mandats des groupes de travail en 2023****Note du secrétariat**

Le 18 mai 2023, la Présidente du Comité des transports intérieurs (CTI) et le Directeur de la Division des transports durables ont adressé une lettre aux présidents des groupes de travail du CTI pour les inviter à apporter leur appui et leur contribution à la mise en application des principales décisions du CTI concernant lesdits groupes, notamment en ce qui concerne l'alignement du mandat et du règlement intérieur des groupes sur ceux du CTI et la révision des mandats des groupes en 2023.

La lettre et l'annexe I, où l'on trouvera des précisions concernant les modalités recommandées pour cette révision, figurent dans un document informel disponible sur le site Web du Groupe de travail des transports routiers (SC.1).

Le présent document contient l'annexe II, qui est un modèle répertoriant les éléments qu'il est recommandé de communiquer aux fins de la révision.

Pour aider la présidence et le SC.1, le secrétariat a formulé des suggestions dans l'annexe II. Le SC.1 est invité à examiner et à approuver ces suggestions ou à mettre au point un libellé approprié.



Annexe II

Éléments qu'il est recommandé de communiquer aux fins de la révision des mandats des groupes de travail du Comité des transports intérieurs

Le présent document a été élaboré en application de la décision 8 prise par le Comité des transports intérieurs (CTI) à sa quatre-vingt-cinquième session (ECE/TRANS/328, par. 18). Il couvre la période quinquennale 2018-2023¹.

[Éléments que les présidents des groupes de travail du CTI doivent communiquer au nom des organes respectifs placés sous leur responsabilité.]

I. Mandat et cadre de gouvernance des organes subsidiaires

- A. Assemblée générale/Conseil économique et social
- B. Commission économique pour l'Europe
- C. Comité des transports intérieurs
- D. Pour mémoire : Alignement sur le mandat et le règlement intérieur révisés du Comité des transports intérieurs
 - *Historique, y compris les changements de nom, de portée géographique ou de composition des groupes de travail, et situation actuelle*
 - *Mesures prévues*
 - *Besoins et lacunes recensés (décrire et fournir les documents pertinents)*

II. Objectifs du Groupe de travail

Les objectifs du Groupe de travail des transports routiers (SC.1), tels qu'ils figurent dans son mandat révisé, adopté à sa 106^e session, en 2011 (ECE/TRANS/SC.1/396/Add.1), sont les suivants :

a) Promouvoir la facilitation et le développement du transport international par route (marchandises et voyageurs) par une harmonisation et une simplification des prescriptions et des règles y relatives ainsi que des procédures administratives et des documents dont il fait l'objet ;

b) En ce qui concerne les infrastructures, définir un plan coordonné aux fins de la construction et de l'aménagement de routes d'intérêt international (réseau international « E ») dans la région de la CEE, basé sur une numérotation cohérente et facilement identifiable, et répondant à des normes techniques minimales préétablies. Promouvoir l'extension de ce réseau, faire évoluer ses caractéristiques en fonction du progrès technique et des flux de trafic et renforcer sa sécurité ainsi que sa capacité à favoriser la protection de l'environnement. Contribuer également à la construction, à l'entretien et à l'exploitation de l'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) dans le cadre d'une infrastructure routière internationale intégrée ;

c) Élaborer, administrer et mettre à jour les instruments juridiques permettant de répondre aux objectifs précités en prenant également en compte la sécurité routière et l'environnement ;

d) Favoriser l'adhésion de nouveaux pays aux Conventions et Accords cités en annexe ;

e) Développer, diffuser et mettre à jour la Résolution d'ensemble sur la facilitation des transports routiers internationaux (R.E.4) de façon à en faire un document de référence aux fins de la diffusion des meilleures pratiques dans le domaine du transport

¹ Un groupe de travail peut, s'il le juge utile, communiquer des informations concernant la période 2013-2023, soit depuis la précédente révision complète des mandats des groupes de travail.

routier. Élaborer également des recommandations sur des sujets précis. Promouvoir, dans ce cadre, le système de la carte internationale d'assurance automobile (carte verte) ;

f) Promouvoir l'harmonisation des mesures fiscales et autres en vue d'éviter toute pratique discriminatoire dans le transport routier international ;

g) Favoriser les échanges de données entre les pays ainsi que la dissémination d'informations, notamment sur la facilitation du franchissement des frontières et sur les dispositions juridiques adoptées par les pays concernant le transport routier ou ayant des incidences sur ce mode de transport ;

h) Collaborer étroitement avec les autres organes subsidiaires du CTI sur des sujets d'intérêt commun touchant le transport routier, notamment le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30), le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24), le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), le Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) et le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) ;

i) Favoriser une participation à ses activités et encourager la coopération et la collaboration avec les pays, les autres divisions de la CEE, notamment la Division du commerce et de la coopération économique, la Commission européenne, les organisations gouvernementales internationales, notamment la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), les organisations non gouvernementales internationales dont les activités concernent le transport routier et les autres commissions régionales des Nations Unies sur des sujets d'intérêt commun. Organiser, selon les besoins, des séminaires sur des sujets pertinents ;

j) Mettre au point un programme de travail ayant trait aux instruments juridiques cités en annexe et à la Résolution d'ensemble de manière coordonnée et logique ;

k) Créer des conditions de travail qui facilitent le respect, par les Parties contractantes, des obligations mises à leur charge par les instruments juridiques correspondants ;

l) Veiller à l'ouverture et à la transparence des travaux du SC.1.

Les instruments juridiques qui relèvent du SC.1, d'après l'annexe du mandat et du règlement intérieur, sont les suivants :

Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), en date du 15 novembre 1975 ;

Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), en date du 1^{er} juillet 1970 ;

Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), en date du 19 mai 1956 ;

Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), en date du 5 juillet 1978 ;

Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR), en date du 1^{er} mars 1973 ;

Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR), en date du 5 juillet 1978 ;

Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers effectuant des transports internationaux de marchandises, en date du 14 décembre 1956 ;

Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers effectuant des transports internationaux de voyageurs, en date du 14 décembre 1956 ;

Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers à usage privé en circulation internationale, en date du 18 mai 1956 ;

Accord général portant réglementation économique des transports routiers internationaux, en date du 17 mars 1954.

Il est à noter que le Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, concernant la lettre de voiture électronique (Protocole eCMR) ne figure pas encore dans l'annexe. Cela peut s'expliquer par le fait que le Protocole eCMR n'était pas en vigueur lors de l'adoption, en 2011, de la version actuelle du mandat et du Règlement intérieur du SC.1.

III. Domaines d'activité du Groupe de travail [fond]

- A. Facilitation des transports** [choisir l'une des options suivantes]
- Seul domaine d'activité
 - Domaine d'activité principal
 - Domaine d'activité secondaire
 - s.o.
- B. Sécurité (y compris la sécurité routière)** [choisir l'une des options suivantes]
- Seul domaine d'activité
 - Domaine d'activité principal
 - Domaine d'activité important ~~secondaire~~
 - s.o.
- C. Performance sur le plan de l'environnement et du climat** [choisir l'une des options suivantes]
- Seul domaine d'activité
 - Domaine d'activité principal
 - Nouveau ~~domaine~~ d'activité ~~secondaire~~
 - s.o.
- D. Autres domaines** (infrastructures routières et dématérialisation des lettres de voiture) [choisir l'une des options suivantes]
- Seul domaine d'activité
 - Domaine d'activité principal
 - Domaine d'activité ~~secondaire~~ important/domaine d'activité nouveau
 - s.o.

IV. Domaines d'activité du Groupe de travail – efficacité et valeur ajoutée

- A. Chevauchements et doubles emplois internes (tâches similaires ou identiques effectuées par d'autres organes de la CEE)** [développer si nécessaire, si plusieurs domaines sont concernés]
- Domaine d'activité 1 : Sécurité routière
 - Chevauchement total (expliquer)
 - ~~Chevauchement~~ partiel (expliquer) : en ce qui concerne la signalisation routière et le marquage routier, les instruments juridiques ci-après (administrés par le WP.1) et l'AGR pourraient se recouper dans la mesure où les routes E prévues dans l'AGR sont également visées par lesdits instruments : le Protocole relatif à la signalisation routière (1949), la Convention sur la signalisation routière (1968), l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière (1971) et le Protocole sur les marques routières, additionnel à l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière (1973).

Le cas échéant, le SC.1 ne considère pas que cela pose un problème de compatibilité, car ses domaines d'activité et ceux du WP.1 sont complémentaires et car ces groupes, relevant tous deux du CTI, ont déjà tenu et continuent de tenir des consultations. Les directives relatives à la signalisation routière et au marquage routier figurant dans

l'AGR sont conformes à l'esprit du libellé correspondant dans les instruments juridiques administrés par le WP.1.

○—Aucun chevauchement

●—Domaine d'activité 2 (...)

B. Chevauchements et doubles emplois externes (tâches similaires ou identiques effectuées par d'autres organes, qui ne relèvent pas de la CEE) [développer si nécessaire, si plusieurs domaines sont concernés]

●—Domaine d'activité 1 :

○—Chevauchement total (expliquer)

○—Chevauchement partiel (expliquer)

○—Aucun chevauchement

●—Domaine d'activité 2 (...)

C. Synergies internes (tâches complémentaires effectuées par d'autres organes de la CEE) [développer si nécessaire, si plusieurs domaines sont concernés]

● Domaine d'activité 1 : Sécurité routière

- Il existe une synergie entre les travaux du SC.1, du WP.1 et du WP.29. Les secrétaires du WP.1 et du WP.29 sont régulièrement invités à communiquer des informations actualisées sur des sujets d'intérêt commun aux sessions annuelles du SC.1.

● Domaine d'activité 2 : Lettres de voiture électroniques (eCMR)

- Le WP.30, qui est chargé de la facilitation du franchissement des frontières, travaille en synergie avec le SC.1 en ce qui concerne l'utilisation des lettres de voiture aux formats papier et électronique par les autorités douanières.
- En février 2018, le Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) a mis au point des normes relatives aux données qu'il était recommandé d'appliquer aux fins de l'utilisation des lettres de voiture électroniques². À sa troisième session, tenue en novembre 2022, le Groupe d'experts de la mise en œuvre de l'eCMR (GE.22), relevant du SC.,1 a demandé à son secrétariat de se rapprocher du secrétariat du CEFACT-ONU pour examiner et, si nécessaire, réviser les normes du CEFACT-ONU s'appliquant à l'eCMR, afin que leur cohérence avec les observations formulées au cours des débats et les conclusions tirées soit assurée.

● Domaine d'activité 3 : Effets des changements climatiques sur les réseaux et nœuds de transport internationaux et adaptation à ces changements

- Compte tenu de l'intérêt que revêt la question pour le SC.1, le secrétaire du Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements (WP.5/GE.3) est, depuis la 115^e session du SC.1, invité à faire chaque année le point sur les travaux menés.

● Domaine d'activité 4 : Électrification des véhicules utilitaires légers et lourds

- Il s'agit d'un nouveau domaine d'activité pour le SC.1. Le sujet a été examiné pour la première fois à la 118^e session, en octobre 2023, après que le CTI avait invité le SC.1 à collaborer avec le WP.24 afin de trouver des solutions pour les opérations de transport en général et pour les livraisons du dernier kilomètre.

² <https://unece.org/trade/uncefact/brs>.

D. Synergies externes (tâches complémentaires effectuées par d'autres organes de la CEE)
[développer si nécessaire, si plusieurs domaines sont concernés]

- Domaine d'activité 1 : Assurance automobile transfrontière
 - Le Conseil des bureaux est l'organe d'administration du système de la carte internationale d'assurance automobile (communément appelé « système de la carte verte »), placé sous l'égide du SC.1. La portée géographique du système de la carte verte s'étend aux pays situés à l'ouest de l'Oural et de la mer Caspienne et aux pays du littoral méditerranéen. Le Conseil des bureaux fournit des moyens pour l'administration des accords entre les bureaux et pour l'examen des questions présentant un intérêt commun pour les bureaux participants. Aux sessions annuelles du SC.1, la présidence ou la direction générale du Conseil des bureaux présente un rapport complété par un exposé pour informer le SC.1 des activités menées. De temps à autre, des demandes de modification du format de la carte verte sont soumises au SC.1 pour décision. La dernière demande a été soumise en 2022 (ECE/TRANS/SC.1/418, par. 57).
 - À la 117^e session du SC.1, en octobre 2022, un atelier sur l'assurance transfrontière des véhicules automobiles a été organisé conjointement par la CEE, la Commission économique pour l'Afrique (CEA), la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC), la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO). Les organisateurs ont pu compter sur le soutien du Conseil des bureaux et des autres organisations chargées de l'administration des cartes bleue, orange, brune et jaune. Il a été demandé qu'un atelier de suivi soit organisé en 2023.
- Domaine d'activité 2 : Services de transport de voyageurs par autobus
 - En octobre 2020, l'Union européenne a ratifié un protocole à son Accord relatif au transport international occasionnel de voyageurs par autocar ou par autobus (Accord Interbus) concernant les services réguliers et les services réguliers spéciaux. Toutefois, ce protocole n'est pas encore entré en vigueur, car il doit d'abord être ratifié par au moins deux autres Parties contractantes, en plus de l'Union européenne.
 - La Commission européenne, qui assiste aux sessions annuelles du SC.1, est invitée à communiquer régulièrement des informations actualisées sur l'état de sa législation connexe et à participer aux débats du SC.1 sur la proposition de Projet d'accord multilatéral relatif au transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (OmniBUS). À sa 115^e session, en octobre 2020, le SC.1 a décidé de suspendre les débats sur cette proposition jusqu'à ce que le secteur des transports ait surmonté les effets de la pandémie de maladie à coronavirus 2019 (COVID-19).
- Domaine d'activité 3 : Infrastructures routières

Depuis la 113^e session, en octobre 2019, les sessions annuelles du SC.1 sont l'occasion pour les États membres, les organisations non gouvernementales (telles que l'International Automobile Federation (FIA), l'Association mondiale de la route (AIPCR) et la Fédération routière internationale) et les entreprises du secteur privé travaillant en synergie avec le SC.1 sur la qualité des infrastructures routières d'échanger et de mettre en commun de bonnes pratiques sur la question à des fins de formation continue, de sensibilisation et, éventuellement, de collaboration.

V. Méthodes de travail

[Préciser, par exemple, le nombre de réunions tenues et de documents officiels soumis, les autres types de réunions organisées, le nombre de groupes de travail subsidiaires, les groupes informels ou groupes d'experts supervisés, les méthodes de communication employées, etc.]

Entre 2018 et 2023, le SC.1 a tenu six sessions annuelles et une session extraordinaire (avril 2018), dont les rapports sont publiés sous les cotes ECE/TRANS/SC.1/S/398 et ECE/TRANS/SC.1/410, 412, 414, 416, 418 et 420. Tous les documents et exposés présentés dans le cadre de ces sessions sont disponibles à l'adresse suivante : <https://unece.org/info/events/unece-meetings-and-events/road%20transport>. À sa 117^e session, le SC.1 a reconduit

son Président (M. R. Symonenko (Ukraine)) et ses Vice-Présidents (M^{me} A. Novikova (Lettonie) et M. K. Lewczak (Pologne)) pour la période allant d'octobre 2023 à septembre 2025.

Deux groupes d'experts font rapport au SC.1, qui est leur organe de tutelle, à ses sessions annuelles et lui rendent compte des progrès qu'ils ont réalisés entre ces sessions. Il s'agit du Groupe d'experts de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (GE.21) et du Groupe d'experts de la mise en œuvre de l'eCMR (GE.22).

Le GE.21 a été créé en 2011 avec un mandat initial de deux ans et chargé de questions clés relatives à l'AETR, mais son mandat a été prorogé depuis lors, généralement de deux ans à chaque fois. En février 2023, le Comité des transports intérieurs a prorogé le mandat du GE.21 jusqu'au 30 juin 2025 (ECE/TRANS/328, par. 31). Le mandat du GE.21 peut être consulté à l'adresse suivante : https://unece.org/DAM/trans/main/sc1/tor/tor_AETR_ECE-EX-2011-L.16f.pdf. En général, le GE.21 se réunit trois fois par an, à raison d'une journée par session. Le GE.21 a la même présidence que le SC.1.

Le GE.22 a été créé en 2022, lui aussi avec un mandat initial de deux ans, pour débattre et, si possible, convenir des dispositions de l'article 5 du Protocole eCMR, y compris l'objectif et le champ d'application, l'architecture de haut niveau et les spécifications conceptuelles d'un futur environnement qui favoriserait la conclusion et l'échange de lettres de voiture électroniques conformément aux dispositions de la Convention et de son Protocole additionnel (ECE/TRANS/2022/6, annexe IV). De juillet 2022 à juillet 2023, le GE.22 s'est réuni six fois, à raison de trois jours par session. Il est présidé par M^{me} A. Novikova (Lettonie), qui est également Vice-Présidente du SC.1.

À sa sixième session, en juillet 2023, la dernière dans le cadre de son mandat initial, le GE.22 a pris acte du fait que certains points de l'analyse figurant dans les documents devaient être approfondis pour que le Groupe puisse adresser des recommandations concrètes au SC.1 et établir la version définitive des spécifications conceptuelles et fonctionnelles. Par conséquent, le Groupe d'experts, à l'exception de l'Iran (République islamique d'), qui a émis une réserve, a demandé une prorogation de son mandat sans modification de ses missions et de son plan de travail actuels afin de pouvoir achever ses travaux et en rendre compte à la 119^e session du SC.1, en octobre 2024.

Tous les documents et exposés relatifs aux sessions du GE.21 et du GE.22 sont disponibles à l'adresse suivante : <https://unece.org/info/events/unece-meetings-and-events/road%20transport>.

VI. Principaux partenaires [préciser]

- A. **Acteurs gouvernementaux** : États membres de la CEE et autres États Membres de l'ONU en fonction de leur intérêt pour les instruments juridiques administrés par le SC.1, notamment les pays partenaires d'EuroMed (Afrique du Nord) et les États membres de l'Organisation de coopération économique (OCE) (Moyen-Orient et Asie du Sud-Ouest).
- B. **Organisations internationales et intergouvernementales** : CESAP, CEA, CESA, CEPALC et Commission européenne.
- C. **Acteurs non gouvernementaux** : Conseil des bureaux (gestion du système de la carte verte)
- D. **Milieu universitaire** : aucune remarque
- E. **Autres partenaires (principaux acteurs du secteur privé)** : Union internationale des transports routiers (IRU) et ses associations, International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) et Association slovène de logistique.

VII. Résultats obtenus (mettre en évidence les principaux résultats depuis 2017)

- Travaux réglementaires/normatifs et Parties contractantes (*par exemple, modifications des instruments juridiques, nombre de Parties contractantes, etc.*)

Sur les 11 instruments juridiques administrés par le SC.1, 5 sont examinés aux sessions annuelles et 4 font actuellement l'objet d'initiatives, comme en témoignent les ordres du jour du SC.1 et les programmes de travail du GE.21 et du GE.22. Les instruments juridiques concernés sont l'AGR, l'AETR, la Convention CMR et le Protocole eCMR.

Entre 2018 et 2023, deux amendements à l'AETR sont entrés en vigueur, en janvier 2020 et en avril 2022. Tous deux concernaient l'article 14 (dispositions finales). Le Kirghizistan a adhéré à l'AETR en 2021. Au moment de la rédaction du présent document, l'AETR comptait 52 Parties contractantes.

Au cours de la période considérée, aucune modification n'a été apportée à l'AGR et une seule adhésion a été enregistrée (celle du Turkménistan, en 2020). Au moment de la rédaction du présent document, l'AETR comptait 38 Parties contractantes.

Au cours de la période considérée, la Convention CMR et ses deux protocoles n'ont fait l'objet d'aucune modification. Trois (3) pays ont adhéré à la Convention CMR (le Pakistan en 2019, et Oman et l'Afghanistan en 2020), quatre (4) ont ratifié le Protocole à la Convention CMR ou y ont adhéré (le Pakistan en 2019 et la Bosnie-Herzégovine, la Serbie et l'Ukraine en 2020), et dix-neuf (19) ont ratifié le Protocole eCMR ou y ont adhéré (la Fédération de Russie, la République de Moldova et la Türkiye en 2018, le Bélarus, la Finlande, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Tadjikistan en 2019, la Norvège, Oman, l'Ouzbékistan et la Suède en 2020, et l'Allemagne, l'Azerbaïdjan, le Kirghizistan et le Turkménistan en 2022). Au moment de la rédaction du présent document, la Convention CMR comptait 58 Parties contractantes, le Protocole à la Convention CMR 48 et le Protocole eCMR 33.

- Recommandations

Entre 2018 et 2023, la contribution la plus importante du SC.1 au programme du CTI à l'horizon 2030 a été de faire connaître ou mieux connaître la Convention CMR et le Protocole eCMR, d'encourager les pays à adhérer à ces instruments juridiques et d'aider les Parties contractantes à mettre en œuvre rapidement l'eCMR, notamment au moyen des initiatives décrites ci-après.

En avril 2018, le SC.1 a tenu une session extraordinaire visant à faire avancer la mise en œuvre de l'eCMR, à laquelle ont participé des Parties contractantes au Protocole eCMR, des pays qui n'étaient pas encore Parties contractantes, le CEFAC-ONU, la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI), l'IRU et d'autres entités. À l'issue de cette session, il a été demandé au secrétariat d'élaborer une note d'orientation concernant les aspects juridiques de l'eCMR, laquelle a été soumise en tant que document de travail par le Gouvernement néerlandais (ECE/TRANS/SC.1/2018/1/Rev.1) et officiellement approuvée à la 114^e session du SC.1, en octobre 2019. La note, qui porte sur les principaux articles du Protocole eCMR et non sur les aspects techniques, peut être consultée sur le site Web du SC.1³.

À sa quatre-vingt-unième session, en février 2019, le CTI s'est déclaré favorable à ce que le SC.1 soit la principale plateforme de dialogue multilatéral et d'échange des meilleures et nouvelles pratiques des Parties contractantes mettant en place la lettre de voiture électronique et l'a encouragé à redoubler d'efforts pour promouvoir et faire connaître les avantages qu'il y avait à être Partie contractante à la Convention CMR et aux Protocoles s'y rapportant, en mettant particulièrement l'accent sur le Protocole eCMR. En outre, il a demandé au SC.1 d'élaborer, avec l'aide du secrétariat, un document faisant le point sur les recherches et les mesures nécessaires ou recommandées pour la mise en œuvre du Protocole eCMR (ECE/TRANS/288, par. 70).

³ https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc1/eCMR_Brochure_FR.pdf.

En conséquence, le SC.1 a créé un groupe informel composé d'experts de la Slovénie (présidence), de l'Allemagne, de la Lettonie, de l'IRU et de l'Union turque des chambres et bourses de commerce, qui ont travaillé ensemble entre mai 2020 et juillet 2021 pour élaborer et présenter, à la 117^e session du SC.1, en octobre 2021, un document (ECE/TRANS/SC.1/2021/1) comprenant les parties suivantes : historique et introduction, avantages et aspects financiers de la mise en œuvre du Protocole eCMR, projets pilotes eCMR, enseignements tirés de l'expérimentation et conclusions. À la suite de son approbation par le SC.1, le document a été présenté au CTI, à sa quatre-vingt-quatrième session, tenue en février 2022, et a reçu un accueil favorable.

Toujours à la 117^e session, le SC.1 a décidé de créer officiellement, pour une durée de deux ans (2022 et 2023), un groupe d'experts de la mise en œuvre de la procédure eCMR chargé de débattre et, si possible, de convenir des dispositions de l'article 5 du Protocole additionnel à la Convention CMR, y compris l'objectif et le champ d'application, l'architecture de haut niveau et les spécifications conceptuelles d'un futur environnement qui favoriserait la conclusion et l'échange de lettres de voiture électroniques conformément aux dispositions de la Convention CMR et du Protocole eCMR.

Après que cette décision a été approuvée par le CTI en février 2022 et par le Comité exécutif peu de temps après, le GE.22 a été créé. Il permet aux Parties contractantes intéressées de se réunir, de discuter et de bénéficier de l'aide du secrétariat concernant la mise en œuvre du Protocole eCMR. Il est présidé par la Lettonie.

Au cours de ses six sessions tenues entre juillet 2022 et juillet 2023, le GE.22 a travaillé d'arrache-pied pour établir, conformément à son mandat, un rapport à soumettre à la 118^e session du SC.1, en octobre 2023, concernant les spécifications fonctionnelles et conceptuelles proposées pour le futur système eCMR, les procédures opérationnelles prévues dans le Protocole additionnel eCMR (environnement numérique), l'analyse des cas d'utilisation et l'utilisation des lettres de voiture CMR par les autorités douanières.

Certains points de l'analyse figurant dans le rapport devaient être approfondis pour que le GE.22 puisse adresser des recommandations concrètes au SC.1 et établir la version définitive des spécifications conceptuelles et fonctionnelles. Par conséquent, le GE.22, à l'exception de l'Iran (République islamique d'), qui a émis une réserve, a demandé une prorogation de son mandat, sans modification de ses missions et de son plan de travail actuels, afin de pouvoir achever ses travaux et en rendre compte à la 119^e session du SC.1, en octobre 2024.

Outre sa contribution concrète à l'eCMR au cours des six dernières années, le SC.1 a pris une décision importante à sa 114^e session, en octobre 2019, en ce qu'il a inscrit la question de la sécurité et de la durabilité des infrastructures routières à l'ordre du jour de ses futures sessions (ECE/TRANS/SC.1/412, par. 25). Depuis lors, il a commencé à examiner la question en mettant l'accent sur les audits de sécurité routière et les contrôles techniques. Il envisage également de collaborer avec le projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) sur les pratiques en matière de gestion de la sécurité des infrastructures routières dans les pays membres du projet TEM.

- Renforcement des capacités et assistance technique (*par exemple, séminaires, webinaires et autres activités*)

Entre 2018 et 2023, le SC.1 a organisé divers ateliers de renforcement des capacités et d'assistance technique, notamment ceux décrits ci-après.

Une session spéciale du SC.1 qui comprenait une réunion consacrée à l'avancement de la mise en œuvre de l'eCMR (voir la section ci-dessus pour plus de détails) et un atelier sur les infrastructures routières intelligentes et numériques (ECE/TRANS/SC.1/S/398) s'est tenue en avril 2018. Lors de l'atelier, des représentants de la FIA, de Julius Baer, de la Ville de Gand (Belgique), du Ministère néerlandais de l'infrastructure et de la gestion de l'eau, de l'organisation Hellastron, qui regroupe des gestionnaires d'autoroutes de la Grèce, et de divers organismes des Nations Unies, dont la CEE (Division des forêts, de l'aménagement du territoire et du logement) et l'Union internationale des télécommunications (UIT), ont présenté des exposés sur les nouvelles technologies numériques ou intelligentes qui permettent de planifier la création ou la modernisation des infrastructures routières.

Un résumé des exposés peut être consulté à l'adresse suivante : <https://unece.org/DAM/trans/doc/2018/sc1/ECE-TRANS-SC1-INF-2018-7e.pdf>.

Depuis la 113^e session, en octobre 2019, les sessions annuelles du SC.1 sont l'occasion pour les États membres, les organisations non gouvernementales (telles que la FIA, l'AIPCR et la Fédération routière internationale) et les entreprises du secteur privé travaillant en synergie avec le SC.1 sur la qualité des infrastructures routières d'échanger et de mettre en commun de bonnes pratiques sur la question à des fins de formation continue, de sensibilisation et, éventuellement, de collaboration.

À la 117^e session du SC.1, en octobre 2022, un atelier sur l'assurance transfrontière des véhicules automobiles a été organisé conjointement par la CEE, la CEA, la CEPALC, la CESAP et la CESAO. Les organisateurs ont pu compter sur le soutien du Conseil des bureaux et des autres organisations chargées de l'administration des cartes bleue, orange, brune et jaune. Il a été demandé qu'un atelier de suivi soit organisé en 2023. Au moment de la rédaction du présent document, la date de l'atelier était fixée au 31 octobre 2023.

- Travaux d'analyse
 - Note d'orientation concernant les aspects juridiques de l'eCMR (ECE/TRANS/SC.1/2018/1/Rev.1)
 - Note relative à la mise en œuvre du Protocole additionnel à la Convention CMR concernant la lettre de voiture électronique (Protocole eCMR) (ECE/TRANS/SC.1/2021/1)
 - Rapport du GE.22 comprenant les spécifications fonctionnelles et conceptuelles proposées pour le futur système eCMR, les procédures opérationnelles prévues dans le Protocole additionnel eCMR (environnement numérique), l'analyse des cas d'utilisation et l'utilisation des lettres de voiture CMR par les autorités douanières (ECE/TRANS/SC.1/2022/2 à 5)

VIII. Résultats et changements attendus dans un avenir proche

- A. Possibilités de rationalisation et de synergie des activités se rapportant à chacun des résultats escomptés
 - Poursuivre la collaboration avec le WP.1, le WP.5, le WP.24, le WP.29 et le WP.30 sur des sujets d'intérêt commun en les invitant à présenter des exposés lors des réunions des différents groupes de travail, des ateliers spécialisés et d'autres initiatives conjointes portant sur des questions pertinentes.
 - Poursuivre la collaboration avec des parties prenantes externes telles que la Commission européenne, le Conseil des bureaux, la FIATA, le Forum international des transports (FIT), la Fédération routière internationale et l'IRU sur des sujets d'intérêt commun.
 - Poursuivre la collaboration avec la CEA, la CEPALC, la CESAP, la CESAO, le Conseil des bureaux et d'autres organisations chargées de l'administration des cartes sur le thème de l'assurance automobile transfrontière, grâce notamment à des ateliers conjoints et à d'autres travaux d'analyse.
- B. Moyens d'améliorer l'efficacité et les méthodes de travail
 - Pour chaque État membre de la CEE, les représentants concernés par les différents points inscrits à l'ordre du jour pourraient participer aux sessions du SC.1 en présentiel (option préférée), ou le représentant participant aux sessions pourrait se rapprocher de ses collègues de la capitale afin d'obtenir des informations sur certains points de l'ordre du jour. Cette suggestion découle de la difficulté de faire participer des représentants ou experts maîtrisant l'éventail toujours plus large de questions examinées par le SC.1. En général, un spécialiste d'un domaine précis assiste à l'ensemble de la session du SC.1. Même s'il maîtrise ce domaine, il n'est généralement pas en mesure d'apporter une contribution notable dans d'autres domaines.

-
- En outre, un problème de quorum pouvant se poser, il est recommandé que les représentants des missions permanentes soient en contact avec leurs capitales pour remplacer les représentants qu'elles envoient aux sessions lorsque ceux-ci ne peuvent y participer.
 - D'une manière générale, il serait très utile que les représentants participent plus activement aux sessions du SC.1 et qu'un plus grand nombre d'entre eux soumettent des contributions écrites volontaires sur des sujets présentant un intérêt pour le Groupe de travail.
- C. Résultats escomptés et activités connexes qu'il pourrait être nécessaire de réorienter ou de recentrer pour mieux tenir compte des demandes prioritaires des États membres et des Parties contractantes
- À sa 114^e session, en octobre 2019, le SC.1 a décidé de restructurer son ordre du jour à compter de sa 115^e session afin de mieux traduire l'adaptation de cet ordre du jour à la stratégie du CTI. Ce faisant, il a été en mesure d'envisager ses activités de manière plus stratégique.
 - Il pourrait être opportun d'examiner l'élargissement des travaux du SC.1 au-delà de l'accent mis sur l'AETR avant 2018 ainsi que les attentes que les États membres de la CEE et le CTI peuvent avoir et, si nécessaire, de réorienter le programme de travail afin que le SC.1 puisse continuer à répondre à ces attentes.
- D. Optimisation éventuelle de la structure du programme de travail
- Voir les indications fournies au point C.
- E. Domaines à améliorer ou à supprimer, le cas échéant
- À sa 117^e session, le SC.1 a décidé de retirer de son ordre du jour le point intitulé « Restrictions quantitatives imposées au transport international routier de marchandises », qui n'avait fait l'objet d'aucun débat à cette session et à la 116^e session. Ce point avait été examiné pendant plusieurs années, à la demande de la Türkiye, et avait fait l'objet d'observations formulées par des participants aux travaux du SC.1, dont l'Autriche et la Commission européenne.
 - En ce qui concerne le Projet d'accord multilatéral relatif au transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (OmniBUS), les débats sont suspendus depuis la 115^e session du SC.1, à laquelle le secrétariat a annoncé le retrait de la Suisse et de la Türkiye des débats sur la proposition d'accord, communiqué par les deux pays en novembre 2020. Auparavant, les principaux partisans de la proposition étaient la Fédération de Russie, la Suisse et la Türkiye. Le Groupe de travail a donc décidé de maintenir ce point à son ordre du jour mais de suspendre les débats sur ce sujet jusqu'à ce que le secteur des transports ait surmonté les effets de la pandémie de COVID-19 (c'est-à-dire en 2023 ou 2024).
-
- F. Moyens d'améliorer la communication et la sensibilisation du public
- Les représentants qui n'ont pas les moyens financiers d'assister aux réunions du SC.1 et du GE.22 en présentiel souhaiteraient pouvoir y participer à distance. Toutefois, au moment de la rédaction du présent document, les ressources ne le permettaient pas.
-
- G. Autres observations
- À l'origine, le SC.1 s'intéressait principalement à la fourniture de services de transport routier (par exemple, dans le cadre de l'AETR), mais il a désormais de plus en plus l'occasion de contribuer davantage à la sécurité routière et à la lutte contre les changements climatiques par la mise en place d'infrastructures routières sûres et durables.
-