



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

#### Groupe de travail des transports routiers

##### 117<sup>e</sup> session

Genève, 18-20 octobre 2022

### Rapport du Groupe de travail des transports routiers sur les travaux de sa 117<sup>e</sup> session

#### Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1 – 4	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	5 – 6	3
III. Instruments relatifs aux transports intérieurs (point 2 de l'ordre du jour) .....	7 – 40	3
A. Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route .....	7 – 18	3
1. État de l'Accord .....	7	3
2. Groupe d'experts .....	8 – 18	3
B. Accord européen sur les grandes routes de trafic international .....	19 – 40	4
1. État de l'Accord .....	19	4
2. Amendements à l'Accord .....	20 – 26	4
3. Application de l'Accord .....	27 – 28	5
C. Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route .....	29 – 40	5
1. État de la Convention .....	29	5
2. Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route .....	30	5
3. Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, concernant la lettre de voiture électronique .....	31	6
4. Groupe d'experts de la mise en œuvre de la procédure e-CMR .....	32 – 34	6



D.	Nouveaux instruments juridiques .....	35 – 38	6
	Projet d'accord multilatéral mondial relatif au transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (OmniBUS) ...	35 – 38	6
E.	Résolution d'ensemble sur la facilitation des transports routiers internationaux (R.E.4) .....	39 – 40	7
	Rapport entre l'origine des marchandises et les opérations de transport	39 – 40	7
IV.	Promotion des nouvelles technologies et de l'innovation dans le domaine des transports intérieurs (point 3 de l'ordre du jour) .....	41 – 42	7
	Infrastructures routières numériques/intelligentes .....	41 – 42	7
V.	Dialogues régionaux, interrégionaux et mondiaux sur les politiques en matière de transports intérieurs (point 4 de l'ordre du jour) .....	43 – 45	7
	Restrictions quantitatives imposées au transport international routier de marchandises .....	43 – 45	7
VI.	Promotion d'une connectivité et d'une mobilité durables dans les transports intérieurs régionaux et interrégionaux (point 5 de l'ordre du jour) .....	46 – 53	8
	A. Infrastructures routières sûres et durables .....	46 – 53	8
	1. Inspections et audits de sécurité routière .....	46 – 48	8
	2. Effets des changements climatiques sur les réseaux et nœuds de transport internationaux et adaptation à ces changements .....	49 – 50	8
	3. Évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport .....	51	8
	B. Projet d'autoroute transeuropéenne .....	52 – 53	8
VII.	Facilitation du transport routier international (point 6 de l'ordre du jour) .....	54 – 58	9
	Carte internationale d'assurance automobile (carte verte) .....	54 – 58	9
VIII.	Révision du mandat et du Règlement intérieur du Groupe de travail (point 7 de l'ordre du jour) .....	59 – 60	9
IX.	Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 8 de l'ordre du jour) .....	61 – 74	10
	A. Délégations nationales .....	61 – 53	10
	B. Organisations internationales .....	62	10
	C. Activités d'organes de la Commission économique pour l'Europe et d'autres organismes de l'ONU .....	63 – 74	10
X.	Élection du Bureau (point 9 de l'ordre du jour) .....	75	12
XI.	Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour) .....	76 – 77	12
XII.	Dates de la prochaine session (point 11 de l'ordre du jour) .....	78	12
XIII.	Adoption du rapport (point 12 de l'ordre du jour) .....	79	12
Annexes			
I.	Déclarations du Bélarus et de la Fédération de Russie .....		13
II.	Déclaration de la Fédération de Russie .....		14
III.	Atelier sur l'assurance transfrontières des véhicules à moteur .....		15

## I. Participation

1. Le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) a tenu sa 117<sup>e</sup> session du 18 au 20 octobre 2022, sous la présidence de M. Symonenko (Ukraine). Les États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) suivants étaient représentés à la réunion : Allemagne, Autriche, Bélarus, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Israël, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Malte, Norvège, Ouzbékistan, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tchéquie, Türkiye et Ukraine.
2. Les États non membres de la CEE suivants y ont aussi participé : État de Palestine, Iran (République islamique d'), Jordanie, Liban et Maroc.
3. Les commissions régionales de l'ONU et les organisations intergouvernementales suivantes ont également participé : Commission économique pour l'Afrique (CEA), Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC), Commission économique pour l'Europe (CEE), Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO), Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA), Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et Union générale arabe des assurances (UGAA).
4. Le secrétariat au transport et à la communication du projet EuroMed relatif aux transports de la Commission européenne et l'Organisation de coopération économique (OCE) étaient représentés, ainsi que les organisations non gouvernementales suivantes : Association du transport aérien international (IATA), Association des transporteurs routiers internationaux (ASMAP), Council of Bureaux (COB), PARS ARGE, IN Groupe, Union internationale des transports routiers (IRU), Chambre de commerce et d'industrie de Moscou, National Association of Automobile and Urban Passenger Transport Enterprises et Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement (CORTE).

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

5. Le Groupe de travail des transports routiers a adopté l'ordre du jour de la session (ECE/TRANS/SC.1/417).
6. Les exposés qui ont été présentés pendant la session peuvent être téléchargés à l'adresse suivante : <https://unece.org/transport/events/sc1-working-party-road-transport-117th-session>.

## III. Instruments relatifs aux transports intérieurs (point 2 de l'ordre du jour)

### A. Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route

#### 1. État de l'Accord

7. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'aucun changement n'était survenu en ce qui concernait l'état de l'Accord.

#### 2. Groupe d'experts

8. Le Président du Groupe d'experts de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) a présenté au Groupe de travail des informations sur les travaux du Groupe d'experts, en particulier ceux visant à concilier le régime de l'AETR chez les Parties contractantes de l'Union européenne (UE) et chez les Parties contractantes non membres de l'UE à la suite de l'introduction du tachygraphe intelligent dans l'UE le 15 juin 2019.

9. À sa session précédente, le Groupe de travail avait exprimé son appui à une proposition du Groupe d'experts de l'AETR visant à modifier comme suit l'article 14 afin d'ouvrir l'Accord à l'échelle mondiale, en prenant l'exemple de l'article 45 de la Convention de 1968 sur la circulation routière : « Le présent Accord est ouvert à l'adhésion de tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies ou membres de l'une de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique ou Parties au Statut de la Cour internationale de Justice, ainsi que de tout autre État invité par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies à devenir Partie audit Accord. »

10. Le Groupe de travail avait encouragé une Partie contractante à l'AETR à soumettre officiellement une proposition d'amendement. Étant donné qu'aucune proposition d'amendement n'avait été reçue, les Parties contractantes à l'Accord ont été encouragées à envisager de soumettre une proposition.

11. Le Groupe de travail a décidé de proroger le mandat du Groupe d'experts de l'AETR jusqu'au 30 juin 2025 et a demandé aux Services de conférence de l'ONUG de fournir les salles de réunion ainsi que des services d'interprétation simultanée et de traduction des documents pour trois réunions par an, sous réserve de l'aval du Comité des transports intérieurs et de l'approbation de cette prorogation par le Comité exécutif.

12. Sur la question de la prorogation de l'arrangement administratif entre les services de la CEE et de la Commission européenne sur la poursuite des activités envisagées dans le Protocole d'accord de 2009 entre la Commission européenne et la CEE, le Bélarus et la Fédération de Russie ont rappelé leurs positions, qui sont énoncées à l'annexe 1.

13. La Tchéquie a demandé au Groupe de travail de prendre une décision, au moyen d'un vote, sur la prorogation de l'arrangement administratif entre la CEE et les services de la Commission européenne, sans aucune modification.

14. La Fédération de Russie, avec l'appui du Bélarus, a réitéré sa position en soulignant les incidences de l'arrangement administratif sur les conditions du transport routier telles que la sécurité de la circulation routière, la sécurité des travailleurs et les conditions de travail inévitables, comme indiqué à l'annexe 2.

15. Le Président a demandé au Groupe de travail de voter pour décider si la proposition tchèque serait mise aux voix. Le Groupe de travail s'est prononcé comme suit en faveur d'un vote : 20 États membres pour, un État membre contre, et aucune abstention.

16. Le résultat du vote proposé par la Tchéquie a été le suivant : 20 voix pour, aucun État membre ne s'est opposé et il n'y a pas eu d'abstention.

17. Par conséquent, le Groupe de travail a décidé d'autoriser le secrétariat de la CEE à signer l'arrangement administratif entre la CEE et les services de la Commission européenne sur la poursuite des activités prévues dans le Protocole d'accord de 2009 entre les services de la Commission européenne et la CEE, pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2023 au 31 décembre 2024.

18. La Fédération de Russie a déclaré qu'elle ne reconnaissait ni le vote ni la décision du Groupe de travail et qu'elle porterait la question devant le Comité des transports intérieurs, le Comité exécutif et la Secrétaire exécutive de la CEE.

## **B. Accord européen sur les grandes routes de trafic international**

### **1. État de l'Accord**

19. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'il n'était intervenu aucun changement du nombre de Parties contractantes à l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), qui était de 38.

### **2. Amendements à l'Accord**

20. À la 114<sup>e</sup> session, le secrétariat avait attiré l'attention sur l'article 5 de l'AGR, qui traite de l'éligibilité à devenir Partie contractante. Les membres du Groupe de travail avaient convenu de consulter leurs capitales sur l'opportunité d'ouvrir l'AGR à l'adhésion d'États

non membres de la CEE, et de revenir sur cette question à la 115<sup>e</sup> session. En l'absence de tout retour d'information pour la présente session, le Groupe de travail a décidé de reporter la prise de décision sur cette question.

21. Pour faciliter un examen approfondi de la question par les Parties contractantes, le Président avait, lors de la session précédente, demandé au secrétariat d'inviter les représentants d'autres commissions régionales de l'ONU à fournir des informations sur leurs accords régionaux équivalents.

22. La délégation de la CESAP a donné un aperçu de l'Accord intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique. Les principaux avantages de cet accord pour ses Parties contractantes étaient la facilitation des procédures transfrontières le long du réseau routier asiatique, la mobilisation de la plateforme de l'Accord pour réagir aux crises et la promotion de solutions intelligentes le long des routes asiatiques.

23. Le Groupe de travail s'est félicité de la présentation et a demandé au secrétariat d'inviter d'autres commissions régionales de l'ONU à présenter des exposés sur d'autres accords régionaux à sa session suivante.

24. Le Président a rappelé aux membres du Groupe de travail de consulter leurs capitales sur l'opportunité d'ouvrir l'AGR à l'adhésion d'États non membres de la CEE, afin qu'un débat puisse être mené et une décision prise, de préférence à la session suivante.

25. La Türkiye a présenté le document informel n° 2, dans lequel figure une proposition d'amendement à l'annexe I de l'Accord en référence aux routes E99, E691, E881, E981 et E982. Le Président a demandé que ce document soit soumis sous une cote officielle à la session suivante pour approbation par le Groupe de travail.

26. Le secrétariat a évoqué des aspects de l'Accord qui pourraient faire l'objet de travaux futurs ou de propositions d'amendements, notamment concernant l'ajout d'audits de sécurité routière à l'annexe II.

### **3. Application de l'Accord**

27. Dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie du Comité à l'horizon 2030 (figurant dans le document ECE/TRANS/2022/3), la tâche 5.4 a permis de relever une possibilité de mettre en place un mécanisme de suivi de l'application des accords relatifs aux infrastructures lorsque rien n'est encore prévu.

28. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de l'aider à élaborer une enquête à envoyer aux Parties contractantes à l'Accord afin d'obtenir des informations sur l'état d'avancement de son application sur leur territoire.

## **C. Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route**

### **1. État de la Convention**

29. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'il n'était intervenu aucun changement du nombre de Parties contractantes à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention CMR), qui était de 58.

### **2. Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route**

30. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'il n'était intervenu aucun changement du nombre de Parties contractantes au Protocole à la Convention CMR, qui était de 48.

### 3. **Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, concernant la lettre de voiture électronique**

31. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que depuis sa session précédente, l'Allemagne et le Kirghizistan avaient adhéré au Protocole additionnel à la Convention CMR, ce qui portait le nombre total de Parties contractantes à 31.

### 4. **Groupe d'experts de la mise en œuvre de la procédure e-CMR**

32. À sa session précédente, le Groupe de travail avait décidé d'établir officiellement un Groupe d'experts de la mise en œuvre de la procédure e-CMR pour une durée de deux ans (2022-2023) afin de débattre et si possible convenir des dispositions de l'article 5 du Protocole additionnel à la Convention CMR. À la suite de l'approbation par le Comité des transports intérieurs et par le Comité exécutif au cours du premier semestre 2022, le Groupe d'experts a été établi. Il s'est réuni pour la première fois les 4 et 5 juillet et pour la deuxième fois du 4 au 6 octobre.

33. Le président du Groupe d'experts a fait savoir au Groupe de travail que le Groupe d'experts avait pris un bon départ et avait adopté un programme de travail (ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2022/1) et analysé les dispositions de l'article 5 à l'aide du document ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2022/2, qui avait été établi par le secrétariat avec la contribution du Groupe d'experts après sa première session.

34. Le Groupe d'experts poursuivrait ses débats à sa troisième session, prévue en novembre 2022, en s'appuyant sur le document ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2022/2/Rev.1.

## D. **Nouveaux instruments juridiques**

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

35. À sa 114<sup>e</sup> session, le Groupe de travail avait repris ses débats en présence des représentants de la Fédération de Russie, de la Suisse et de la Türkiye. La Fédération de Russie avait indiqué qu'elle était prête à accepter le libellé du paragraphe 3 de l'article 25 proposé dans le document ECE/TRANS/SC.1/2015/3, mais pas l'option présentée dans la « variante ». Elle avait retiré sa réserve au texte du paragraphe 10 de l'annexe VI. En outre, la Fédération de Russie avait proposé un texte supplémentaire pour la « Note importante » de la demande d'autorisation figurant à l'annexe I. Le Président avait demandé à la Fédération de Russie, à la Suisse et à la Türkiye de collaborer (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 et de soumettre la version finale du texte pour adoption à la session suivante. En raison des perturbations des processus de travail habituels découlant de la pandémie de COVID 19, ces réunions n'avaient pas eu lieu en 2020.

36. À la 115<sup>e</sup> session, le secrétariat avait informé le Groupe de travail qu'il avait effectué un suivi auprès de la Fédération de Russie, de la Suisse et de la Türkiye afin de s'assurer qu'elles continuaient à s'intéresser à cette question. Le secrétariat avait communiqué les réponses reçues de la Suisse et de la Türkiye, respectivement les 18 et 30 novembre 2020. En résumé, la Suisse et la Türkiye avaient indiqué qu'elles ne continueraient pas de participer aux débats sur le projet d'accord.

37. Compte tenu des faits exposés ci-dessus ainsi que des problèmes posés par la pandémie de COVID-19 aux services de transport de passagers, le Groupe de travail a 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 eu l'occasion de se rétablir plus complètement (par exemple en 2023 ou 2024).

38. La Commission européenne a fait savoir que le Protocole à l'Accord Interbus concernant le transport international régulier et régulier spécial (qui était ouvert à la signature et à la ratification depuis le 23 octobre 2020) avait été ratifié par l'Union européenne. Il pourrait entrer en vigueur lorsque au moins deux autres Parties contractantes en plus de

l'Union européenne l'auraient ratifié. La Commission européenne a été invitée à faire le point sur la question lors de la session suivante.

## **E. Résolution d'ensemble sur la facilitation des transports routiers internationaux (R.E.4)**

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

39. À la session précédente, le Président avait de nouveau invité la Fédération de Russie, la Lettonie, la Pologne et la Türkiye à collaborer en vue de soumettre à la présente session une proposition conjointe ou des propositions séparées sur une définition du « transport bilatéral » en tant que nouveau sous-point 4.1.9 de la R.E.4.

40. La Pologne et la Türkiye ont soumis le document ECE/TRANS/SC.1/2022/4 dans lequel figure une proposition de définition. À la demande de la Pologne, et étant donné que la Fédération de Russie n'était pas présente pour ce point de l'ordre du jour, le Groupe de travail a convenu de reporter l'examen de ce point à sa session suivante.

## **IV. Promotion des nouvelles technologies et de l'innovation dans le domaine des transports intérieurs (point 3 de l'ordre du jour)**

### **Infrastructures routières numériques/intelligentes**

41. La Pologne a présenté un exposé sur ses systèmes numériques à l'intention des services de taxi et autres services de transport similaires aux fins de l'enregistrement des transactions fiscales et de la perception des taxes au moyen de l'utilisation de dispositifs en ligne.

42. Le Groupe de travail a jugé l'exposé intéressant. Le Président a demandé aux volontaires désireux de présenter un exposé à la session suivante de prendre contact avec le secrétariat.

## **V. Dialogues régionaux, interrégionaux et mondiaux sur les politiques en matière de transports intérieurs (point 4 de l'ordre du jour)**

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

43. À la 114<sup>e</sup> session, la Commission européenne avait indiqué que les taxes de transit que les transporteurs turcs payaient en Bulgarie, en Grèce et en Roumanie étaient compatibles avec l'union douanière entre l'Union européenne et la Türkiye. Le représentant de l'Autriche a fait référence à la décision C-629/16 de la Cour de justice européenne, dans laquelle il était déclaré que le système de quotas bilatéraux était conforme à l'union douanière entre l'Union européenne et la Türkiye.

44. À la 115<sup>e</sup> session, l'Autriche avait fourni des informations sur deux affaires, dont C-629/16, concernant le règlement des différends et avait suggéré que le système tel que convenu dans le traité sur l'union douanière était la meilleure voie pour régler ces différends.

45. Étant donné qu'aucun débat n'avait eu lieu lors de la présente session ni de la précédente, le Groupe de travail a décidé de retirer ce point de son ordre du jour.

## **VI. Promotion d'une connectivité et d'une mobilité durables dans les transports intérieurs régionaux et interrégionaux (point 5 de l'ordre du jour)**

### **A. Infrastructures routières sûres et durables**

#### **1. Inspections et audits de sécurité routière**

46. À sa 114<sup>e</sup> session, le Groupe de travail avait décidé d'examiner la question générale des infrastructures routières sûres et durables en tant que nouveau point de son ordre du jour (ECE/TRANS/SC.1/412, par. 25).

47. La Lettonie avait facilité le débat sur ce sujet en soulignant le rôle des audits de sécurité routière et les inspections techniques comme deux des nombreux outils permettant d'atteindre l'objectif d'une infrastructure sûre pour tous les usagers de la route et de prévenir les accidents. L'Ukraine avait proposé de présenter ses bonnes pratiques en la matière lors de la session suivante.

48. Le Groupe de travail a invité la Lettonie et l'Ukraine à collaborer avec les pays membres du projet TEM afin de recenser leurs bonnes pratiques en matière d'audits de sécurité routière et d'inspections techniques.

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

49. 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 (WP.5/GE.3) a fait le point sur les travaux du Groupe, qui, au cours de l'année écoulée, avaient consisté à créer des cartes superposant les projections des changements climatiques et à analyser les incidences possibles et les zones de vulnérabilité. Il a demandé aux membres du Groupe de travail de répondre au plus tard en mars 2023 à une enquête visant à recueillir des données sur les perturbations des opérations de transport routier dues à de fortes précipitations et à des vagues de chaleur, ainsi que de fournir des informations connexes. Cette enquête était destinée à la compilation d'analyses de rentabilité pour l'adaptation aux changements climatiques. Le Groupe de travail a demandé à ce que des informations actualisées lui soient communiquées à sa session suivante.

50. Le secrétariat a fait savoir au Groupe de travail qu'il avait effectué un suivi auprès de la Commission européenne concernant la possibilité d'obtenir des fichiers de formes relatifs aux routes E à partir de la base de données du réseau transeuropéen de transport, mais n'avait pas reçu de réponse.

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

51. Le secrétaire du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (WP.5/GE.4) a indiqué que le Groupe d'experts avait achevé son mandat et a fourni des informations sur le rapport final et les réalisations du Groupe (ECE/TRANS/WP.5/2022/6). Le Groupe de travail s'est félicité des informations fournies et a remercié le secrétaire du Groupe d'experts pour les informations qu'il a présentées lors de la présente session et des sessions précédentes.

### **B. Projet d'autoroute transeuropéenne**

52. Lors de la session précédente, le Directeur du projet TEM avait fait un exposé sur l'état d'avancement du projet et avait également suggéré des possibilités de collaboration entre le groupe chargé du projet TEM et le Groupe de travail, par exemple pour élaborer un document sur les meilleures pratiques en matière d'audits de sécurité routière et d'inspections techniques.

53. Au cours de la présente session, le Directeur du projet TEM a donné des précisions sur les domaines de contribution possibles aux travaux du Groupe de travail, notamment les

analyses et le recensement des pratiques actuelles en matière de gestion de la sécurité des infrastructures routières dans les pays membres du projet TEM et dans la région de la CEE. En outre, des directives concernant la mise en œuvre des procédures nécessaires à la gestion de la sécurité des infrastructures routières et un examen de l'AGR aux fins d'y inclure des audits et inspections de la sécurité routière pourraient également constituer des contributions potentielles.

## **VII. Facilitation du transport routier international (point 6 de l'ordre du jour)**

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

54. À la 113<sup>e</sup> session du Groupe de travail, le Directeur général du Council of Bureaux (COB) avait fait part du souhait du COB de supprimer l'obligation d'imprimer les cartes vertes en couleur verte et de les délivrer au format PDF en noir et blanc. Le Groupe de travail avait exprimé son appui et avait approuvé la demande du COB. Il avait également invité le COB à fournir, s'il le jugeait nécessaire, une proposition d'amendement à l'annexe 1 de la Résolution d'ensemble révisée sur la facilitation des transports routiers internationaux (RE.4) à la 114<sup>e</sup> session (ECE/TRANS/SC.1/410, par. 37).

55. À la 115<sup>e</sup> session du Groupe de travail, le Directeur général avait présenté un exposé pour informer le Groupe de travail des faits nouveaux récents concernant le système de la carte verte, y compris la possibilité de disposer de la carte verte dans une version PDF, qui serait enregistrée sur les appareils électroniques. Le Groupe de travail avait invité le COB à soumettre une proposition à ce sujet à sa 116<sup>e</sup> session.

56. À la session précédente, le Directeur général avait soumis le document ECE/TRANS/SC.1/2021/4, dans lequel figurait une proposition tendant à ce que le certificat international d'assurance automobile (carte verte) puisse être présenté sous forme de PDF sur les appareils électroniques. Il y était également proposé de faire de l'annexe 1 à la RE.4 une résolution d'ensemble distincte et indépendante. Le Groupe de travail avait décidé de reporter l'examen du document ECE/TRANS/SC.1/2021/4 à la présente session, afin de laisser aux membres du Groupe de travail le temps de consulter leurs capitales et autres autorités compétentes.

57. Pour la présente session, le COB avait soumis le document ECE/TRANS/SC.1/2022/1 à titre de substitut au document ECE/TRANS/SC.1/2021/4. Dans ledit document ECE/TRANS/SC.1/2022/1 figurait une proposition visant à permettre la présentation du certificat international d'assurance automobile au format PDF au moyen de dispositifs électroniques, ainsi que des modifications d'ordre rédactionnel à apporter à l'annexe 1. Cette proposition comprenait également la modification antérieure approuvée par le Groupe de travail à sa 113<sup>e</sup> session. Le Groupe de travail a approuvé les modifications apportées à l'annexe 1 de la R.E.4 dans le document ECE/TRANS/SC.1/2022/1, moyennant le changement suivant au paragraphe 3 de l'annexe 1 tel qu'énoncé dans le document ECE/TRANS/SC.1/2022/1 : supprimer « au format PDF ».

58. Le Groupe de travail a également pris note du document ECE/TRANS/SC.1/2022/2, dans lequel sont fournis des détails sur les faits nouveaux concernant le système de la carte verte survenus au cours de l'année écoulée, et a exprimé sa reconnaissance au COB pour les efforts qu'il avait déployés afin de maintenir le bon fonctionnement du système compte tenu de la géopolitique actuelle et de ses répercussions dans la région. Les efforts du Bureau ukrainien ont été soulignés et salués.

## **VIII. Révision du mandat et du Règlement intérieur du Groupe de travail (point 7 de l'ordre du jour)**

59. À la 111<sup>e</sup> session du Groupe de travail, la Belgique et l'Allemagne avaient soumis une proposition de modification du mandat et du Règlement intérieur du Groupe de travail

(documents informels n<sup>os</sup> 3 et 4 (2016)). À la 115<sup>e</sup> session, l'Allemagne avait soumis le document ECE/TRANS/SC.1/2020/2, dans lequel étaient récapitulées les modifications apportées dans les documents informels précédents. À la 116<sup>e</sup> session, le Groupe de travail avait examiné le texte existant et le nouveau texte proposé figurant dans le préambule et l'annexe en adoptant une lecture paragraphe par paragraphe du document ECE/TRANS/SC.1/2020/2. Le Président avait demandé aux membres du Groupe de travail de faire parvenir à l'Allemagne et au secrétariat leurs observations sur le préambule et l'annexe afin que le document ECE/TRANS/SC.1/2020/2/Rev.1 puisse être établi pour la présente session. Aucune observation n'avait été reçue.

60. Le Groupe de travail a entamé la lecture et l'examen des articles 1 à 28 du Règlement intérieur tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/SC.1/2020/2. Il a demandé à l'Allemagne de soumettre, à sa session suivante, le document ECE/TRANS/SC.1/2020/2/Rev.1, dans lequel figurent les modifications apportées à la présente session ainsi que les propositions de règles à réviser.

## **IX. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 8 de l'ordre du jour)**

### **A. Délégations nationales**

61. Les délégations nationales n'ont communiqué aucune nouvelle information.

### **B. Organisations internationales**

62. Les organisations internationales n'ont communiqué aucune nouvelle information.

### **C. Activités d'organes de la Commission économique pour l'Europe et d'autres organismes de l'ONU**

63. Le Groupe de travail a été informé des résultats des sessions pertinentes du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires.

#### **1. Comité des transports intérieurs**

64. Le secrétariat a informé le Groupe de travail des principaux résultats de la 84<sup>e</sup> session du Comité, tenue en février 2022, notamment de l'approbation par le Conseil économique et social du mandat (ECE/TRANS/316/Add.2) et du Règlement intérieur du Comité (ECE/TRANS/294, annexe III), qui entraient en vigueur le 16 février 2022. Essentiellement, cette approbation reconnaît au Comité le statut de centre de l'Organisation des Nations Unies offrant une plateforme complète pour l'examen de tous les aspects du développement des transports intérieurs et de la coopération dans ce domaine, qui accorde une attention particulière à la gouvernance réglementaire interrégionale et intrarégionale, notamment au moyen des conventions des Nations Unies relatives aux transports.

65. Le secrétariat a donné un aperçu du plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) qui avait été lancée en octobre 2021 (<https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>). Il était fait référence dans le Plan mondial aux Recommandations du Comité pour l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière. Les participants au Groupe de travail ont été invités à intégrer le plan mondial dans leurs activités professionnelles, le cas échéant, en mettant l'accent sur la sécurité des routes et des infrastructures routières.

66. Le 3 mai 2022, le Président du Comité et le Directeur de la Division des transports durables avaient écrit aux présidents de chaque groupe de travail du Comité pour leur communiquer des informations et leur demander leur avis sur plusieurs questions, dont trois concernent le Groupe de travail : premièrement, la mise en œuvre de la Stratégie du Comité,

en ce qui concerne chaque groupe de travail. Ils les ont priés d'actualiser les informations concernant l'état d'avancement de la mise en œuvre de la Stratégie du Comité, en apportant les ajouts et les modifications nécessaires à la colonne intitulée « état d'avancement » du document ECE/TRANS/2022/3, avant le 21 octobre 2022. Sur la base du document ECE/TRANS/SC.1/2022/3, établi par le secrétariat, le Groupe de travail a approuvé les réponses proposées et a demandé au secrétariat d'inclure des informations sur l'élargissement de ses travaux et les progrès réalisés, le cas échéant.

67. Deuxièmement, le Comité, constatant que le plan d'action de la CEE pour la sécurité routière était arrivé à terme en 2020, soit à la fin de la première Décennie d'action pour la sécurité routière, avait demandé au secrétariat d'élaborer une version révisée de ce plan d'action pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030, pour examen et adoption éventuelle à sa quatre-vingt-cinquième session.

68. Troisièmement, le Comité avait demandé au secrétariat d'établir pour sa session suivante, en étroite coopération avec le Bureau, un document donnant une vue d'ensemble des activités actuellement menées par ses groupes de travail dans les domaines des technologies de l'information, de l'informatisation et des systèmes de transport intelligents et de faire le lien, le cas échéant, avec le soixante-dixième thème central de la CEE en 2023, à savoir les « transformations numériques et vertes pour le développement durable dans la région de la CEE ».

69. En ce qui concernait les deuxième et troisième demandes du Comité, le secrétariat a indiqué que des travaux étaient en cours pour établir les documents pertinents, mais que ceux-ci n'étaient pas prêts au moment de la présente session pour que le Groupe de travail puisse les examiner et y contribuer. Le Groupe de travail a demandé au Président de prendre en compte, avec le concours du secrétariat, les activités et les débats du Groupe de travail à ce jour et de les faire apparaître, le cas échéant, dans les documents en cours de rédaction qui seront soumis au Comité.

70. Enfin, le secrétariat a fourni des informations sur LearnITC, la nouvelle plateforme d'apprentissage en ligne du Comité, qui est mise gratuitement à la disposition de tous les membres des groupes de travail et du public intéressés. Au moment de la présente session, des cours sur les principaux instruments juridiques administrés par les groupes de travail du Comité y étaient proposés.

## **2. Forum mondial de la sécurité routière**

71. Le secrétaire du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) a fourni des informations actualisées sur les travaux du WP.1. Le rapport du Forum mondial pouvait être consulté à l'adresse <https://unece.org/sites/default/files/2022-10/ECE-TRANS-WP1-181-e.pdf>.

## **3. Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports**

72. Le secrétaire du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) a communiqué au Groupe de travail des informations sur les activités menées par le WP.5 pour rendre opérationnelles les liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie, les mesures fondées sur les couloirs de transport et de l'Observatoire international des infrastructures de transport. Il a également fourni des informations sur les activités du Groupe consultatif pluridisciplinaire informel Transports et COVID-19, qui relève du WP.5, et sur les indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables (SITCIN) pour le transport routier, ferroviaire, fluvial et intermodal.

73. Le Groupe de travail a accueilli favorablement l'exposé et a invité le secrétaire du WP.5 à lui faire un nouveau compte rendu à sa session suivante, étant donné la synergie avec les activités du Groupe de travail.

## **4. Autopartage et covoiturage**

74. Le secrétariat a informé le Groupe de travail de l'état d'avancement de son projet d'autopartage et de covoiturage axé sur les pays d'Asie centrale, y compris les enseignements tirés de l'expérience, les limites et les solutions possibles. Le Groupe de travail a invité le

secrétariat à lui faire un nouveau compte rendu à sa session suivante, au cours de laquelle il était prévu de traiter d'un atelier final sur le projet.

## **X. Élection du Bureau (point 9 de l'ordre du jour)**

75. Le Groupe de travail a élu son Bureau pour la période allant d'octobre 2023 à septembre 2025. M. Roman Symonenko (Ukraine) a été réélu Président, et M<sup>me</sup> Annija Novikova (Lettonie) et M. Krzysztof Lewczak (Pologne) ont été réélus Vice-Présidents.

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

76. La tâche 5.1 de la mise en œuvre de la Stratégie du Comité à l'horizon 2030 (ECE/TRANS/2022/3) fait référence aux groupes de travail qui administrent les instruments juridiques relevant de leur compétence et, dans le cadre de cette activité, évaluent et révisent ces instruments. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de préparer un exposé sur les instruments juridiques relevant de la compétence du Groupe de travail en vue d'en débattre à sa session suivante.

77. Le Groupe de travail avait été invité à participer à un atelier sur l'assurance transfrontières des véhicules à moteur, organisé conjointement par la CEA, la CEE, la CEPALC, la CESAP et la CESAO le 19 octobre 2022 (le programme figure dans le document informel n° 3). Des exposés avaient été présentés par les organisations responsables de l'administration des cartes verte, bleue, orange, brune et jaune. Les conclusions et recommandations de l'atelier figurent à l'annexe 3.

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

78. Le Groupe de travail a été informé que sa session suivante aurait lieu du 17 au 19 octobre 2023. La date limite pour la soumission des documents officiels était fixée au 31 juillet 2023.

## **XIII. Adoption du rapport (point 12 de l'ordre du jour)**

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

## Annexe I

### Déclarations du Bélarus et de la Fédération de Russie

1. Le Bélarus a demandé au secrétariat de communiquer ce qui suit au Groupe de travail des transports routiers (SC.1) le 18 octobre 2022 :
2. « Le Centre commun de recherche, en sa qualité de centre de certification primaire de l'AETR, a suspendu la fourniture de services à la République du Bélarus. Cette position du Centre commun de recherche est confirmée par la Commission européenne, représentée par la Direction générale de la mobilité et des transports.
3. La République du Bélarus exprime sa préoccupation et affirme que le refus du Centre commun de recherche de s'acquitter de ses obligations, en violation de l'arrangement administratif conclu par la Commission économique pour l'Europe (CEE) et les services de la Commission européenne, est une pratique discriminatoire.
4. La République du Bélarus demande au Groupe de travail des transports routiers (SC.1) de promouvoir, dans le cadre de ses principales dispositions, l'harmonisation des mesures, notamment fiscales, afin d'éviter toute pratique discriminatoire dans le domaine du transport routier international. »
5. De même, la Fédération de Russie a demandé au secrétariat de communiquer ce qui suit au Groupe de travail des transports routiers (SC.1) :
6. « Lors de la session du Groupe d'experts de l'AETR, tenue le 17 octobre 2022, la Commission européenne a annoncé la suspension des services offerts à la Fédération de Russie par le Centre commun de recherche. La Fédération de Russie exprime sa préoccupation et affirme que le refus du Centre commun de recherche de s'acquitter de ses obligations, en violation de l'arrangement administratif conclu par la Commission économique pour l'Europe (CEE) et les services de la Commission européenne, est une pratique discriminatoire.
7. La Fédération de Russie demande au Groupe de travail des transports routiers (SC.1) de promouvoir, dans le cadre de ses principales dispositions, l'harmonisation des mesures, notamment fiscales, afin d'éviter toute pratique discriminatoire dans le domaine du transport routier international. ».

## Annexe II

[Russe seulement]

### Дeclaration de la FédératIOn de Russie

#### Уважаемые коллеги!

Итоги сегодняшнего голосования по вопросу Административного соглашения между службами Европейской комиссии и ЕЭК ООН будет иметь долгосрочные последствия для всех стран ЕСТР. Использование дискриминационных механизмов и ограничительных мер к определенному ряду государств в вопросе технического обеспечения международных автомобильных перевозок категорически неприемлемо.

Справочно: Административное соглашение между службами Европейской комиссии и ЕЭК ООН вновь признает Объединенный исследовательский центр в качестве органа, ответственного за сертификацию корневой системы и функциональной совместимости для Договаривающихся сторон ЕСТР, не входящих в ЕС.

Считаем, что ситуация, при которой сертификацию технических компонентов и выдачу разрешений на использование оборудования для реализации ЕСТР осуществляет орган, прямо подчиняющийся Европейскому союзу, который вводит санкции против других сторон ЕСТР, представляет собой пример недобросовестной конкуренции и дискриминации, что абсолютно неприемлемо для соглашения под эгидой ООН.

Более того, отказ органа, уполномоченного Меморандумом, сотрудничать и оказывать услуги российской и белорусской стороне, создает опасный прецедент для всех стран ЕСТР, подрывающий доверие к независимости и прозрачности существующих процедур сертификации в рамках ЕСТР, а также создающий ряд рисков международного масштаба.

Во-первых, введенные ограничения препятствуют выполнению международных обязательств в сфере безопасности дорожного движения, являющейся одним из приоритетов и целей устойчивого развития ООН.

Во-вторых, в условиях восстановления транспортной отрасли после пандемии коронавируса искусственно формируются новые риски, связанные с разрывом цепочек поставок.

В-третьих, сохранение текущей ситуации с невозможностью применения российскими и белорусскими перевозчиками карточек и тахографов ЕСТР в конечном счете приводит к нарушению условий труда работников, режима труда и отдыха, регулируемых соответствующими конвенциями МОТ.

Мы уже не говорим о попутных штрафах и даже аресте транспортных средств в связи с вынужденным нарушением положений ЕСТР.

В этих условиях ни одна сторона ЕСТР не будет защищена от того, что ее международные автомобильные перевозки могут быть подвергнуты угрозе остановки по причине политических разногласий с ЕС.

В текущих условиях Российская Федерация выступает категорически против подписания Административного соглашения в текущей редакции и сохранения за Объединенным исследовательским центром действующих полномочий в рамках Соглашения ЕСТР.

Оставляем за собой право поднятия данного вопроса на предстоящей сессии Комитета по внутреннему транспорту. Кроме того, доведем нашу позицию до директора отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН и Исполнительного секретаря ЕЭК ООН установленным порядком.

## Annexe III

### Atelier sur l'assurance transfrontières des véhicules à moteur

Organisé conjointement par la CEA, la CEE, la CEPALC, la CESAP et la CESAO

à Genève, le 19 octobre 2022

## I. Conclusions et recommandations

1. La facilitation de la circulation routière transfrontières est d'une importance capitale pour le développement économique des pays et les échanges socioculturels entre les peuples. Partout où il y a des frontières, le développement économique et culturel des personnes vivant dans les zones frontalières ne doit pas se limiter aux échanges avec leur propre pays mais doit aussi s'étendre au-delà des frontières.

2. L'assurance transfrontières des véhicules à moteur est un outil efficace pour faciliter la circulation routière transfrontières grâce à la reconnaissance mutuelle des assurances et aux garanties de remboursement des indemnités versées. Elle nécessite la coopération des deux gouvernements concernés, pour fournir le cadre juridique et administratif nécessaire, et des compagnies d'assurances, pour opérer dans les pays et entre eux.

3. Les divers systèmes d'assurance automobile transfrontières existants, également connus sous le nom de « systèmes de carte » (brune, jaune, rose, blanche, orange, bleue ou verte) ont été élaborés dans différentes régions du monde pour faciliter les mouvements transfrontières.

4. Les participants à l'atelier ont pris note des principaux problèmes suivants ainsi que des étapes futures mentionnées par les représentants des systèmes de cartes.

### A. COB (carte verte)

#### • Problèmes

- Stabilité financière (remboursements) ;
- Conflits, guerres, etc. ;
- Sanctions internationales / capacités de paiement ;
- Complexité et diversité des règles (carte verte, plaques d'immatriculation), règles de l'UE et États Membres de l'ONU ;
- Contrainte imposée à certains États Membres de participer à plus d'un système ;
- Nécessité d'une coopération entre les systèmes.

### B. COB ASEAN (10 pays participants)

#### • Problèmes

- Diversité des cadres de responsabilité et d'indemnisation et des niveaux et limites monétaires ;
  - Cadres d'indemnisation : certains pays définissent une valeur pour l'indemnisation, d'autres utilisent la responsabilité fondée sur la faute ;
  - Montants des indemnisations : les niveaux de revenus sont très différents entre les 10 pays, et des limites d'indemnisation très différentes sont fixées par la loi selon les pays ;
  - Diversité des systèmes juridiques selon les pays ;

- Diversité des langues : les 10 pays émettent et gèrent les polices d'assurance et les sinistres dans au moins 8 langues différentes ;
- Exigence d'une assurance agréée localement : les réglementations actuelles des pays exigent une police d'un assureur agréé localement et ne facilitent pas la reconnaissance mutuelle des polices d'assurance des autres pays ;
- Absence de facilitation du règlement des sinistres transfrontières ;
- Diversité des délais de prescription.

### C. UGAA (carte orange)

- Étapes futures : Mise à l'essai de la E-carte orange et liaison électronique des Bureaux arabes unifiés avec l'UGAA en 2021.
- **Problèmes**
  - Complexité du règlement des sinistres. Ce sont parfois des bureaux et parfois des compagnies qui sont impliqués. Il existe des demandes d'indemnisation pendantes qui, si elles ne sont pas traitées de manière appropriée, peuvent mettre en péril l'ensemble du système ;
  - Situation géopolitique dans certains pays arabes (Syrie, Iraq et Libye) ;
  - Sanctions bloquant tous les transferts de la Syrie vers d'autres pays ;
  - Fermeture des frontières entre certains pays (Algérie et Maroc, depuis 1994) et incidences financières pour le système de la carte orange arabe ;
  - Certains pays signataires de l'Accord de 1975 n'ont pas adhéré à la carte orange (Arabie saoudite, Yémen, Soudan et Mauritanie) ;
  - Fluctuations des taux de change pesant sur les demandes d'indemnisation ;
  - Nécessité de regrouper les pays dans un pôle géré de manière centralisée (étude de faisabilité en cours) ;
  - Nécessité de réviser et actualiser l'ensemble des règles et procédures (en cours) ;
  - Nécessité d'une numérisation complète.

### D. COMESA (carte jaune)

- **Problèmes**
  - Incapacité du système de carte jaune à étendre ses activités autant que nécessaire, malgré la forte demande de la part d'automobilistes des pays non membres du COMESA et de la Communauté de développement de l'Afrique australe, en raison de la diversité des systèmes d'assurance responsabilité civile de la région, à savoir taxe sur les carburants et système d'assurance au tiers ;
  - Retards dans le traitement des demandes d'indemnisation au titre de la carte jaune, dus à l'inachèvement de l'automatisation de l'ensemble des opérations de traitement des demandes ;
  - Falsifications de cartes jaunes dans certains pays membres ;
  - Faiblesse des limites de responsabilité dans certains pays membres, entraînant des problèmes pour les propriétaires de véhicules impliqués dans un accident dans certains États membres, malgré la détention d'une carte jaune valide ;
  - Remise tardive des ristournes de primes et du remboursement des demandes d'indemnisation entre bureaux ;

- Manque de sensibilisation adéquate, absence de liaison avec les principales parties prenantes, notamment la police de la circulation et les autorités chargées des contrôles aux frontières.

## E. CEDEAO (carte brune)

### • Problèmes

- Règlement lent et non équitable des demandes d'indemnisation ;
- Harcèlement des automobilistes étrangers impliqués dans des accidents ;
- Détention arbitraire des véhicules impliqués dans des accidents ;
- Amendes illégales imposées aux conducteurs et aux propriétaires de véhicules ;
- Non-paiement des contributions budgétaires au Council of Bureaux et aux bureaux nationaux ;
- Insuffisance et non-application des sanctions ;
- Manque de données, de rapports et de statistiques pour permettre l'analyse et la prise de décisions ;
- Non-application des sanctions ;
- Absence d'uniformité dans la délivrance des rapports médicaux, de police et d'enquête ;
- Suite à la création de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf), qui vise à promouvoir le commerce et la libre circulation des biens et services à travers le continent, nécessité pour les cartes régionales de présenter un front unifié et d'établir un secrétariat commun pour harmoniser le fonctionnement des différentes cartes et protocoles.

### • Étapes futures

- Adoption du Protocole additionnel AS/01/06/20 faisant de la carte brune une institution spécialisée de la CEDEAO ;
- Délivrance automatique de la carte brune à tous les automobilistes de la sous-région ;
- Dématérialisation de la carte brune ;
- Établissement de la Journée de la carte brune de la CEDEAO et sensibilisation dans la sous-région ;
- Création d'une commission d'arbitrage.

5. Tous les exposés peuvent être consultés à l'adresse électronique suivante : <https://unece.org/transport/events/sc1-working-party-road-transport-117th-session>.

6. Les participants ont remercié les cinq commissions régionales de l'ONU d'avoir organisé conjointement ce tout premier atelier, qui a permis aux représentants des systèmes de cartes de différentes régions d'échanger des informations, des données d'expérience et des bonnes pratiques.

7. Les participants ont salué l'efficacité de la mise en œuvre (compensation effective, assistance, etc.) des différents systèmes de cartes dans les régions à ce jour.

8. Les participants ont proposé des méthodes pour surmonter les difficultés posées par la mise en œuvre des différents systèmes de cartes existants et en atténuer les effets.

9. Les participants ont réfléchi à la pertinence de créer un système harmonisé d'assurance responsabilité civile unique pour un système d'assurance transfrontières des véhicules.

10. Les participants ont fortement recommandé la création d'une assurance minimum obligatoire pour tous les véhicules à moteur dans le cadre des programmes de sécurité routière.
  11. Les participants ont convenu qu'une coopération plus étroite entre les systèmes de cartes faciliterait un meilleur fonctionnement de tous les systèmes.
  12. Les participants ont recommandé qu'un autre atelier soit organisé en 2023 afin de poursuivre le partage d'expériences et de recenser les problèmes communs et les solutions potentielles pour renforcer encore la coopération entre les systèmes de cartes.
-