



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.1/365  
3 décembre 1999

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers

**PROJET DE RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR  
SA QUATRE-VINGT-TREIZIÈME SESSION  
(19-21 octobre 1999)**

**PARTICIPATION**

1. Le Groupe de travail des transports routiers a tenu sa quatre-vingt-treizième session à Genève, du 19 au 21 octobre 1999, sous la présidence de M. J. Alaluusua (Finlande). Y ont participé les représentants des États membres de la CEE suivants : Allemagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Lettonie, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Suisse, Turquie et Ukraine. Des représentants de la Commission européenne (CE) y ont aussi participé ainsi que des représentants de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) et de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT). Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées : Transfrigoroute (International); Fédération internationale de l'automobile et Alliance internationale de tourisme (FIA & AIT); Union internationale des transports routiers (IRU); Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et le Conseil des bureaux.

**ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR**

Document : TRANS/SC.1/364

2. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat.

**ACTIVITÉS DES ORGANES DE LA CEE ET D'AUTRES ORGANISATIONS INTERNATIONALES  
PRÉSENTANT UN INTÉRÊT POUR LE GROUPE DE TRAVAIL**

a) Comité des transports intérieurs et ses organes subsidiaires

Documents : ECE/TRANS/128 et Add.1; TRANS/WP.6/AC.2/12/Add.1

3. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la soixante et unième session du Comité des transports intérieurs (8-11 février 1999) en ce qui concerne les transports routiers.

4. L'attention du Groupe de travail a été appelée en particulier sur la résolution No 247 concernant le recensement et l'inventaire de la circulation sur les routes E dans laquelle il est demandé aux gouvernements d'informer le Secrétaire exécutif de la CEE, avant le 31 décembre 1999, s'ils décident ou non de mettre en application les dispositions de la résolution.

5. Le Groupe de travail a aussi été informé du document TRANS/WP.6/AC.2/12/Add.1 qui contenait le questionnaire à remplir pour le recensement et l'inventaire associé de l'an 2000.

b) Organisations internationales

6. Le représentant de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) a déclaré que son organisation avait toujours pour objectif d'obtenir une réglementation du temps de travail des conducteurs professionnels plutôt que du temps de conduite. À cette fin, l'ITF avait coordonné une journée d'action internationale, le 5 octobre 1999, à laquelle les syndicats de 55 pays environ avaient participé. Cette journée avait été suivie d'une réunion avec le Président du Conseil des transports de l'Union européenne, le 6 octobre 1999, et l'ITF espérait que le Conseil prendrait une décision positive sur la proposition de directive concernant le travail des ouvriers itinérants du transport à sa réunion de décembre 1999.

7. Le Groupe de travail de la construction des autobus de l'ITF avait visité au Japon, en mars 1999, des usines de construction d'autobus et d'autocars et il avait été encouragé par les initiatives qu'elles avaient prises pour renforcer les véhicules et protéger les conducteurs en cas de choc frontal.

8. L'ITF a fait savoir qu'elle préparait des publications sur la Télématic dans les transports routiers et sur ses recommandations pour améliorer la conception et la construction des autobus et des autocars.

9. Le représentant de l'Union internationale des transports routiers (IRU) a fait l'exposé général suivant sur les principales activités entreprises récemment par son organisation :

- Étude de l'IRU sur le transport routier Est-Ouest;
- Manifeste de l'IRU : L'Europe a besoin du transport routier;
- La position de l'IRU sur l'élargissement de l'UE;

- Développement durable - mise au point d'un guide de l'IRU sur les pratiques optimales;
- La lutte contre les obstacles artificiels : frontières, problèmes fiscaux, discrimination, interdictions et barrages, immigration illégale;
- Améliorer l'image de l'industrie des transports routiers (par exemple campagne CNN);
- Harmonisation des normes sur la formation et les essais dans les transports routiers - Académie de l'IRU;
- Gestion du système TIR;
- Publications, par exemple deuxième édition des Zones de stationnement des poids lourds en Europe (en coopération avec la CEMT) qui serait publiée à la fin de 1999; et
- Congrès mondial de l'IRU "La mobilité des personnes et des marchandises après l'an 2000" qui doit se tenir du 17 au 21 mai 2000 à Bruxelles.

10. La représentante de la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT) a informé le Groupe de travail des activités récentes de son organisation. La principale activité du Groupe transport routier de la CEMT est d'assurer l'administration et le développement du système de contingent multilatéral pour le transport international des marchandises par route. L'année précédente, le Groupe a néanmoins axé son attention sur les aspects sociaux du transport routier. Au cours de ses réunions de 1999 et parallèlement aux faits nouveaux survenus dans l'Union européenne, le Groupe a pu définir des principes d'harmonisation sociale qui devraient être acceptables par tous les pays membres de la CEMT. À la réunion du Conseil des Ministres des transports de mai 1999, tenue à Varsovie, il a été décidé de lier à l'avenir l'évolution du système de contingent multilatéral de la CEMT aux progrès réalisés dans le domaine social. Les Ministres ont aussi adopté plusieurs rapports et une résolution sur la réduction des retards au passage des frontières dans les transports routiers, ferroviaires et combinés. Le Groupe transport routier de la CEMT travaille actuellement à la révision de sa résolution d'ensemble sur le transport international des marchandises par route (adoptée par les Ministres en 1994) afin de l'adapter à la composition actuelle de la CEMT et aux dernières Directives adoptées par l'Union européenne.

#### **INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS ROUTIERS**

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

- i) État des précédents amendements à l'AGR

Documents : TRANS/SC.1/1999/3; TRANS/SC.1/363

11. Le Groupe de travail a pris note de la version récapitulative de l'AGR établie par le secrétariat (TRANS/SC.1/1999/3).

12. Le Groupe de travail a été informé qu'à sa soixante et unième session, le Comité des transports intérieurs avait noté que des progrès considérables avaient été réalisés dans l'extension du réseau AGR en 1998. Sur la base des résultats de trois réunions préparatoires, le Groupe de travail des transports routiers avait été en mesure d'adopter à sa quatre-vingt-douzième session plusieurs propositions d'amendements à l'Annexe I de l'AGR dont un grand nombre intéressait les pays du Caucase et de l'Asie centrale membres de la CEE (TRANS/SC.1/363, par. 10 à 18 et annexe 1). Ces propositions d'amendements approuvées par le SC.1 avaient été transmises au Secrétaire général de l'ONU aux fins de notification officielle aux administrations compétentes des Parties contractantes directement concernées (notification dépositaire C.N.380.1999.TREATIES-1, datée du 2 juin 1999).

13. Le représentant de la Turquie a informé le Groupe de travail que la référence faite dans le document TRANS/SC.1/363 et dans la notification dépositaire à la suppression du tronçon routier de Trabzon à Poti sur la E 97 ne s'appliquait qu'à cette route et qu'une liaison Trabzon-Poti faisait toujours partie de l'extension de la E 70. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de modifier le document correspondant en conséquence.

14. Le représentant de l'Ukraine a informé le Groupe de travail que, dans les versions anglaise et russe du document, l'orthographe de certains noms de villes ukrainiennes était erronée et il a prié le secrétariat de la rectifier. Il a aussi réservé le droit pour son Gouvernement de communiquer ultérieurement au secrétariat les noms des villes ukrainiennes orthographiés comme ils le sont dans le pays afin de les incorporer à l'annexe I de l'AGR.

15. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de publier une nouvelle carte officielle du réseau de routes E lorsque les amendements susmentionnés seraient entrés en vigueur.

ii) Résultats de la dix-septième Réunion spéciale sur l'application de l'AGR

Document : TRANS/SC.1/AC.5/34

16. Le Président de la dix-septième session de la Réunion spéciale sur l'application de l'AGR (28 et 29 juin 1999), M. J. Rolla (Pologne), a informé le Groupe de travail des résultats de la réunion, notamment de l'adoption de propositions d'amendements présentées par la France, la Roumanie et la Fédération de Russie.

17. Le Groupe de travail a examiné les résultats de la Réunion spéciale et a adopté les propositions contenues dans l'annexe 1 du document TRANS/SC.1/AC.5/34 en relevant que les nouvelles propositions faites par la Fédération de Russie indiquaient, pour les grandes routes nord-sud, une numérotation différente de celle communiquée actuellement aux Parties contractantes.

18. En raison des graves accidents de la route survenus récemment dans les tunnels du Mont-Blanc et du Tauern, la Réunion spéciale avait aussi examiné la question de la sécurité dans les tunnels. À ce propos, elle avait décidé de prier le Groupe de travail des transports routiers de faciliter la création d'un groupe d'experts multidisciplinaire pour travailler à l'élaboration de propositions appropriées d'amendement à l'AGR et à d'autres instruments juridiques portant sur la sécurité routière et d'autres aspects (TRANS/SC.1/AC.5/34, par. 17 à 23).

19. Le Groupe de travail a approuvé la proposition de la Réunion spéciale et a constitué un groupe restreint (France, Italie, Roumanie) chargé de rédiger, au cours de la session, une recommandation adressée au Comité des transports intérieurs concernant la création d'un tel groupe d'experts. Le Groupe de travail a ensuite adopté la proposition du Groupe restreint contenue dans l'annexe 4 du présent rapport et a demandé qu'elle soit portée à l'attention du Comité des transports intéressés à sa soixante-deuxième session.

iii) Examen de nouvelles propositions d'amendement aux Annexes I et II de l'AGR

20. Le Groupe de travail a été informé de ce que le Gouvernement de Bosnie-Herzégovine avait signalé au secrétariat que Sarajevo ne figurait pas sur l'itinéraire de la E 73 comme indiqué dans l'Annexe I de l'AGR bien qu'elle ait été indiquée sur la carte du réseau de routes E.

21. Le Groupe de travail a en outre été informé que le secrétariat n'avait reçu aucune nouvelle proposition d'amendement à l'AGR.

**PROJET D'AUTOROUTE TRANSEUROPEENNE NORD-SUD (TEM)**

Document : TRANS/SC.1/1999/7

22. Le Groupe de travail a été informé des progrès réalisés sur le projet TEM. Il a exprimé son appui à ce projet et aux activités connexes menées à bien. En ce qui concerne le rapport du Directeur du projet, le Groupe de travail a estimé qu'à l'avenir il faudrait mettre davantage l'accent sur l'évolution présente et future attendue du projet, y compris l'extension du réseau TEM, plutôt qu'à son cadre historique.

23. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de continuer à lui fournir des informations à jour sur les activités et les progrès du projet TEM.

**HARMONISATION DES PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX OPÉRATIONS DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE ET FACILITATION DE CES OPÉRATIONS**

a) Mise en oeuvre de l'AETR

Examen du rapport de la Réunion spéciale sur la révision de l'AETR

Documents : TRANS/SC.1/AC.6/2; TRANS/SC.1/1999/4; TRANS/SC.1/1999/5

24. Le Groupe de travail a pris note de la version récapitulative de l'AETR établie par le secrétariat (TRANS/SC.1/1999/4) et du document TRANS/SC.1/1999/5 (anglais, français et russe) qui contenait le règlement du Conseil (CE) No 2135/98 du 24 septembre 1998 ayant pour effet d'instaurer l'utilisation du tachygraphe numérique et de la carte du conducteur dans l'Union européenne.

25. À sa quatre-vingt-douzième session, le Groupe de travail avait décidé de demander au Comité des transports intérieurs d'approuver la constitution d'un groupe de travail spécial sur la révision de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant les transports internationaux par route (AETR).

26. Le Comité avait approuvé la décision de constituer un groupe de travail spécial dont le mandat serait le suivant : i) faire en sorte que le texte de l'AETR concernant le contrôle des enregistrements sur la conduite soit compatible avec le texte correspondant de la législation de l'UE (TRANS/SC.1/363, annexe 2); et ii) proposer des projets d'amendement à l'AETR afin d'introduire dans cet accord, en phase avec le Règlement 3821, tel qu'il avait été modifié par le Conseil de l'Union européenne, le tachygraphe numérique, en définissant les périodes transitoires nécessaires à son application (ECE/TRANS/128, par. 50).

27. Le Groupe de travail s'était réuni les 8 et 9 mars 1999 à Genève. La Présidente du Groupe, Mme M.-N. Poirier (France) a présenté les décisions du Groupe spécial, reproduites sous la cote TRANS/SC.1/AC.6/2. Le Groupe spécial avait proposé un texte révisé de l'article 12 sur les mesures d'application de l'Accord (annexe I), des révisions des articles 10, 13 et 22 (annexe II) et l'annexe correspondante de l'AETR (annexe III) sur la mise en service du nouveau tachygraphe numérique, de nouvelles dispositions concernant les procédures d'amendement (annexe IV) et les numéros distinctifs supplémentaires affectés aux nouvelles Parties contractantes (annexe V).

28. En ce qui concerne l'article 12 sur les mesures d'application de l'Accord, le texte révisé proposé a été adopté par le Groupe de travail.

29. Le représentant de la Commission européenne a informé le Groupe de travail de l'état des travaux entrepris au sein de la Commission européenne pour mettre sous forme finale l'annexe 1B du Règlement (CEE) No 3821/85 définissant les spécifications techniques du nouveau tachygraphe numérique et de la carte de conducteur. Ce document devrait être achevé au printemps de l'année prochaine, être publié probablement à l'automne 2000 et entrera en vigueur deux ans après sa publication. Il était de caractère hautement technique et comportait quelque 250 pages. À son avis, l'AETR révisé devrait renvoyer à cette annexe et non la reproduire. Il a aussi souligné que l'emploi du tachygraphe numérique ne serait obligatoire que pour les véhicules neufs effectuant des transports internationaux (voir aussi la variante proposée par la représentante de la France dans l'annexe 5 du présent rapport).

30. Le Groupe de travail a estimé que le problème juridique posé par l'incorporation d'une référence à un Règlement de l'UE dans une Convention de la CEE/ONU nécessiterait une étude approfondie du secrétariat.

31. Le Groupe de travail a approuvé en principe les modifications de l'AETR proposées sous la cote TRANS/SC.1/AC.6/2 par le Groupe de travail spécial ainsi que la période de transition de cinq ans envisagée. La date de référence pour les amendements proposés à partir de laquelle la période de transition serait comptée restait à définir.

32. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat, avec le concours des représentants de la Commission européenne et de la France, d'établir une nouvelle version corrigée des annexes pertinentes du document TRANS/SC.1/AC.6/2 en veillant à ce que le nouveau texte proposé apparaisse en caractères gras.

33. Le Groupe de travail a également demandé au secrétariat de vérifier si, dans d'autres instruments de la CEE, il existait des précédents permettant de porter de un à trois le nombre des pays soulevant une objection à un projet d'amendement (comme il est proposé dans l'annexe IV du document TRANS/SC.1/AC.6/2), par exemple dans l'Accord sur le transport international des denrées périssables (ATP).

34. Le secrétariat a par ailleurs été prié d'écrire aux Parties contractantes à l'AETR non-membres de l'UE, qui n'étaient pas représentées à la session, pour les informer des activités du Groupe de travail spécial et du Groupe de travail sur cette question et sur l'approbation de principe par le Groupe de travail des propositions d'amendement contenues dans le document TRANS/SC.1/AC.6/2. Dans cette communication, une attention particulière devrait être appelée sur la période de transition de cinq ans proposée ainsi que sur les incidences administratives de la mise en service prévue du tachygraphe numérique et de la carte de conducteur. Le secrétariat devrait fixer à la fin janvier 2000 la date limite pour répondre à cette lettre.

35. Le Groupe de travail a noté qu'il y avait plusieurs modifications du règlement (CEE) No 3821/85 qui n'avaient pas encore été incorporées à l'AETR. À ce sujet, la représentante de la France a proposé de présenter une proposition d'amendement, en collaboration avec la Commission européenne, qui serait présentée à la prochaine session du Groupe de travail.

36. Le Groupe de travail a été informé que le Gouvernement croate avait écrit au secrétariat pour lui demander l'adresse des autorités compétentes dans les États membres qui étaient Parties contractantes au regard de l'AETR. À cet égard, le Groupe de travail a décidé que le secrétariat devrait demander aux Parties contractantes de lui communiquer ces adresses et, par ailleurs, présenter à la prochaine session du Groupe de travail une proposition en vue de modifier l'article 4 de l'Accord en demandant aux gouvernements de fournir au secrétariat les adresses voulues.

37. Le Groupe de travail a décidé que le Comité des transports intérieurs devrait être informé des propositions d'amendement contenues dans le document TRANS/SC.1/AC.6/2.

b) Mise au point de dispositions sur la facilitation du transport routier international (R.E.4)

Documents : TRANS/SC.1/1998/6; TRANS/SC.1/1999/2

38. Le Groupe de travail a été informé de ce que le Groupe de travail spécial chargé de la révision de la R.E.4 s'était réuni à Genève, les 25 et 26 mars 1999, sous la présidence de M. M. C. Urlan (Roumanie). Le Groupe comprenant des représentants de la Fédération de Russie, de la Roumanie et de la Suisse ainsi que de la Commission européenne et de l'IRU, avait approuvé le nouveau projet de texte contenu dans le document TRANS/SC.1/1999/2 et dans lequel figuraient des observations complémentaires et des propositions de l'Organisation mondiale du commerce, de la Commission européenne et du Conseil des bureaux.

39. Le Groupe de travail a examiné la nouvelle version révisée de la R.E.4 et a remercié le Groupe de travail spécial de ses efforts. Tout en reconnaissant que la R.E.4 avait le caractère d'une recommandation et que son application n'était par conséquent pas obligatoire, il a décidé qu'il n'était pas encore en mesure de communiquer le projet au Comité des transports intérieurs pour adoption, beaucoup de gouvernements n'ayant pas encore eu la possibilité d'examiner le texte de façon approfondie.

40. Le Groupe de travail a estimé qu'il fallait coopérer davantage avec d'autres organisations s'occupant de l'établissement d'un document juridique sur la facilitation du transport routier, comme la CEMT et la Commission européenne, pour s'assurer que les efforts déployés ne feraient pas double emploi et que les résultats seraient harmonisés. Il a en outre été considéré, à propos du projet présenté, que tous les gouvernements des pays membres devraient avoir une possibilité de formuler des observations à son sujet. Il a été noté à cet égard que beaucoup de questions traitées dans la R.E.4 relevaient d'organismes nationaux différents tels que les administrations douanières, la police, etc., ce qui faisait que le travail de rassemblement des observations prendrait plus longtemps.

41. La représentante de la CEMT a informé le Groupe de travail que le Groupe transport routier de la CEMT travaillait à la révision de la résolution de 1994 de la CEMT sur le transport international des marchandises par route et que le projet final serait présenté au prochain Conseil des ministres, à Prague, en mai 2000. La différence entre les résolutions de la CEE et celle de la CEMT était que cette dernière portait uniquement sur les marchandises transportées alors que la R.E.4 englobait tous les aspects du transport routier international. La représentante de la CEMT a donné des précisions sur certaines réserves que des gouvernements avaient déjà exprimées au sujet d'éléments de la résolution de la CEMT. Afin de mieux coordonner les travaux à l'avenir, elle a invité le secrétariat à participer aux réunions de la CEMT sur cette question.

42. En conclusion, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'envoyer à nouveau le projet à tous les gouvernements des pays membres de la CEE en les priant de faire connaître leurs observations avant la fin février 2000.



Le secrétariat a été prié de rédiger un document pour la quatre-vingt-quatorzième session du SC.1, en novembre 2000, sur la base des réponses reçues.

- c) Examen des possibilités d'accords ou d'autres mesures concernant le passage des frontières et des postes frontière dans le transport routier entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale

Documents : TRANS/WP.30/AC.3/6; TRANS/SC.1/1999/6-TRANS/WP.30/1999/12; document informel transmis par l'IRU et Transfrigoroute (International)

43. À sa soixante et unième session, le Comité des transports intérieurs avait pris note des résultats de la Réunion commune sur les problèmes de franchissement des frontières, organisée par le SC.1 et le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) (ECE/TRANS/128, par. 52) et il avait invité le Comité de gestion de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières à étudier l'établissement d'une nouvelle annexe à la Convention sur la facilitation du franchissement des frontières, en tenant compte notamment des travaux effectués dans le contexte de la CEMT.

44. Sur la base des propositions rédigées par le Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) et par l'IRU conformément au mandat ci-dessus, le Comité de gestion avait examiné les nouvelles annexes à la Convention qui contenaient des dispositions relatives, d'une part, à la facilitation de passage des frontières par les véhicules frigorifiques (annexes du document ECE/TRANS/128) et, d'autre part, à la délivrance de visas aux conducteurs professionnels, à l'échange d'informations sur les formalités de passage des frontières, à l'établissement et à l'acceptation des certificats relatifs au poids des véhicules et à leur inspection, aux conditions minimales auxquelles devaient satisfaire les postes frontière et à l'établissement de rapports réguliers de situation sur les points de passage des frontières.

45. Le Comité de gestion avait invité le WP.30 à étudier ces propositions en détail, à les compléter par les dispositions techniques et administratives requises pour assurer leur mise en oeuvre efficace dans le cadre de la Convention, et à présenter des propositions d'amendement concrètes et exhaustives pour examen à la prochaine session du Comité de gestion qui se tiendrait en octobre 2000.

46. Le Groupe de travail a examiné le rapport du Comité de gestion (TRANS/WP.30/AC.3/6) ainsi que le projet de proposition établi par l'IRU (TRANS/SC.1/1999/6-TRANS/WP.30/1999/12). Il a aussi examiné une nouvelle proposition contenue dans un document informel de l'IRU et de Transfrigoroute (International) qui contenait une version des propositions de ces deux organisations regroupées en un document unique.

47. Le Groupe de travail a examiné les différents éléments de la proposition et a appuyé l'initiative du WP.30 (adoptée ultérieurement par celui-ci) selon laquelle un groupe de rédaction informel composé d'experts du WP.30 et du SC.1 serait constitué pour élaborer le texte final de la nouvelle annexe à la Convention sur l'harmonisation. Les délégations suivantes du SC.1 se sont

portées volontaires pour participer au travail de ce groupe : Allemagne, France, Roumanie, Suisse, IRU et Transfrigoroute (International).

d) Révision de la Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR)

Documents : TRANS/SC.1/269; TRANS/SC.1/275 et Add. 1; TRANS/SC.1/1997/7

48. À sa quatre-vingt-douzième session, le Groupe de travail avait prié le secrétariat d'envoyer à nouveau une lettre pour demander aux gouvernements d'apporter leurs contributions et de faire connaître leurs vues sur la révision éventuelle de la CVR (TRANS/SC.1/363, par. 36 et 37). Cette communication a été expédiée le 18 mars 1999 mais aucune réponse n'avait été reçue.

49. Le représentant d'Unidroit a exprimé l'inquiétude de cette organisation devant le faible nombre de Parties contractantes à la CVR et l'absence de progrès concernant sa révision. Le représentant de l'IRU a déclaré que la CVR était un instrument important car c'était la seule convention qui régissait le contrat de transport international des voyageurs. Il a aussi expliqué que, dans la version initiale de la Convention, les compensations avaient été calculées en franc-or (le Protocole a remplacé le franc-or par les DTS, mais il n'était pas en vigueur) et que la valeur du franc-or ayant augmenté d'environ six fois depuis l'établissement de la Convention, les niveaux de compensation seraient peut-être maintenant acceptables pour un plus grand nombre de gouvernements.

50. La représentante de la France a informé le Groupe de travail que les transporteurs de son pays souhaiteraient que la France adhère à la CVR et elle a suggéré qu'un document soit élaboré pour la prochaine session du Groupe de travail pour donner des renseignements de caractère général sur la CVR et suggérer les révisions nécessaires.

51. Prenant note de cette proposition, le Groupe de travail a prié le secrétariat, en collaboration avec l'IRU, de rédiger ce document pour sa prochaine session et il a envisagé la possibilité de créer un Groupe de travail spécial chargé de réviser la CVR qui se réunirait en 2001.

e) Examen de la situation et des questions concernant la facilitation du transport routier international

i) Carte internationale d'assurance automobile (carte verte)

Documents : TRANS/SC.1/1999/8; TRANS/SC.1/1999/9

52. Un représentant du Conseil des bureaux a informé le Groupe de travail des faits nouveaux récents concernant le système des cartes vertes qui figurait dans le rapport du Président. Un résumé de ce rapport figure dans l'annexe 3 du présent document. Il a aussi indiqué que, d'après certains rapports, le bureau de Yougoslavie ne répondait pas aux demandes de renseignements des autres bureaux concernant le règlement des demandes de remboursement pour des accidents dans lesquels des véhicules du Kosovo étaient impliqués. Le bureau de Yougoslavie étant responsable de toutes

les cartes vertes délivrées pour le territoire yougoslave y compris le Kosovo, il n'est pas possible que d'autres bureaux délivrent des cartes vertes pour des véhicules de ce pays. À sa réunion du 5 octobre 1999, le Comité directeur du Conseil des bureaux avait donc recommandé que, tant que la situation du Kosovo n'était pas réglée, seule une assurance frontière devrait être acceptée pour les véhicules kosovars entrant sur le territoire d'autres bureaux. Pour les véhicules étrangers entrant au Kosovo, il était recommandé d'acheter une assurance frontière qui serait valide sur ce territoire.

53. Le Groupe de travail a pris note de la liste révisée des accords interbureaux qui correspondait à la dernière liste des membres du système de carte verte ainsi que de la proposition tendant à modifier la présentation de ladite carte verte.

- ii) Adhésion aux instruments juridiques internationaux de la CEE/ONU dans le domaine du transport routier et application desdits instruments

Document : Document informel No 1 (tableau des adhésions aux instruments juridiques de la CEE/ONU sur les transports)

54. Le secrétariat a informé le Groupe de travail des dernières adhésions aux instruments juridiques de son ressort. Des instruments d'adhésion à l'AETR avaient été communiqués par la Finlande le 16 février 1999 (entrée en vigueur le 15 août 1999) et par l'Ouzbékistan le 22 octobre 1998 (entrée en vigueur le 20 avril 1999), au CMR par la République islamique d'Iran le 17 septembre 1998 (entrée en vigueur le 16 décembre 1998) et la Géorgie le 4 août 1999 (entrée en vigueur le 2 novembre 1999), et à la Convention sur la fiscalité des véhicules routiers effectuant des transports internationaux de marchandises, de l'Ouzbékistan le 22 octobre 1998 (entrée en vigueur le 20 janvier 1999).

55. En référence au document informel No 1, le Groupe de travail a été informé que le Comité des transports intérieurs avait décidé de ne pas publier tous les ans le document complet sur les instruments juridiques CEE/ONU concernant les transports. Plusieurs représentants ont déclaré que le document complet était plus utile que la nouvelle présentation indiquée dans le document informel No 1. Le Groupe de travail a pris note du fait que cette question serait examinée lors de la réunion du bureau du Comité des transports intérieurs.

56. Le Groupe de travail a été informé de ce que des données précises et mises à jour sur les instruments juridiques pouvaient être consultées sur la page d'accueil Internet de l'ONU ([www.un.org/databases/treaties](http://www.un.org/databases/treaties)).

- iii) Examen de l'élaboration d'un protocole à la CMR

Documents : E/ECE/253-E/ECE/TRANS/489; TRANS/SC.1/R.276

57. À sa quatre-vingt-douzième session, le Groupe de travail avait recommandé l'élaboration d'un protocole sur l'intégration de l'échange de données informatisé (EDI) à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) plutôt qu'une révision de

la Convention proprement dite. Le Groupe de travail était convenu que la mise au point d'un protocole à la CMR pour y incorporer l'EDI était une question complexe qui nécessiterait une analyse complémentaire par des experts de l'EDI, des transports et du droit privé, et il avait prié le secrétariat de se mettre en rapport avec Unidroit, organisation juridique intergouvernementale ayant son siège à Rome, afin de connaître son point de vue sur la question.

58. Le secrétariat a contacté Unidroit qui a répondu que son propre secrétariat et son Conseil de direction se feraient un plaisir de coopérer avec la CEE/ONU au sujet de cette question. En conséquence, le Professeur Jacques Putzeys d'Unidroit, qui participait à la session à l'invitation du secrétariat, a donné au Groupe de travail des informations sur les possibilités et les difficultés qu'il y aurait pour améliorer la CMR, par exemple, en élaborant un protocole y relatif. Il a aussi informé le Groupe de travail qu'il était disposé à exposer cette question au Conseil de direction d'Unidroit lors de sa réunion qui se tiendrait en mai 2000, à Lisbonne.

59. Le Groupe de travail a décidé que les activités relatives à l'adjonction du protocole EDI à la CMR devraient être poursuivies. Il a prié le professeur Putzeys de poursuivre selon sa proposition et a prié le secrétariat de préparer des informations sur l'avancement des travaux pour la prochaine session du SC.1, en l'an 2000.

60. Toujours au sujet de la CMR, le Groupe de travail a été informé que le Vice-Ministre des transports de Géorgie avait pris contact récemment avec le secrétariat au sujet du formulaire CMR. En Géorgie, ces formulaires sont imprimés par une société privée dont le logo figure sur le formulaire. La Géorgie avait demandé si cela était admis. L'IRU a informé le Groupe de travail que le formulaire CMR était en général imprimé par des sociétés privées et qu'elle pourrait fournir un complément d'information sur cette question.

iv) Questions fiscales relatives au transport routier

Document : TRANS/SC.1/1998/9

61. Le Groupe de travail a pris note du document TRANS/SC.1/1999/9 et a décidé d'examiner la question des mesures fiscales à sa prochaine session. Pour ce faire, il a prié le secrétariat de distribuer des informations sur d'autres études faites dans ce domaine, notamment une étude récente faite en Suisse et l'étude PHARE portant sur 13 pays relative à la fiscalité des transports routiers.

**SUIVI DE LA CONFÉRENCE RÉGIONALE SUR LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT**

Documents : E/RCTE/CONF.3/FINAL; JMTE/1999/6

62. Un représentant du secrétariat a informé le Groupe de travail que la deuxième Réunion commune sur les transports et l'environnement s'était tenue le 6 juillet 1999. Elle avait prié le secrétariat d'organiser une réunion des organes de liaison nationaux, des chefs de file et des autres experts afin de : a) définir les principales priorités dans le Programme commun d'action (ECE/RCTE/CONF.3/FINAL); b) établir un plan de travail régulièrement

actualisé; c) donner des conseils sur la mise en oeuvre du Programme commun d'action et veiller à une bonne coordination de ces travaux en tenant compte de l'expérience pratique acquise dans différents pays; d) préparer le bilan à mi-parcours de 2002 et, le cas échéant, la table ronde de l'an 2000. Enfin, la Réunion commune a vivement incité les États membres à trouver de nouveaux chefs de file internationaux pour les éléments qui n'étaient pas encore étudiés. On pourra trouver un complément d'information sur le processus de suivi de la Conférence régionale sur les transports et l'environnement sur le site Internet de la CEE ([www.unece.org/poja](http://www.unece.org/poja)).

63. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de lui fournir pour sa prochaine session des données sur les questions spécifiques du Programme commun d'action qui pourraient être étudiées par le SC.1.

#### **RÉVISION DU PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 2000-2004**

Documents : TRANS/SC.1/128/Add.1; TRANS/SC.1/1999/1

64. Le Groupe de travail a examiné son projet de programme pour 2000-2004 et a demandé au secrétariat de le mettre au point de façon définitive en coordination avec le Président et de le joindre au présent rapport en tant qu'annexe 2 afin qu'il puisse être examiné lors de la soixante-deuxième session du Comité des transports intérieurs (15-17 février 2000).

#### **QUESTIONS DIVERSES**

65. Le Groupe de travail a été informé que la quatre-vingt-quatorzième session du SC.1 avait été prévue du 14 au 16 novembre 2000. La date limite pour la présentation des documents au secrétariat est fixée au 8 juin 2000. Une communication demandant des contributions pour la quatre-vingt-quatorzième session sera adressée aux gouvernements en avril 2000.

66. Le Groupe de travail a décidé, exceptionnellement, que les observations relatives à la révision de l'AETR par la représentante de la France, qui avait dû partir avant la fin de la session, pourraient être présentées dans l'annexe 5 du présent rapport.

#### **ADOPTION DU RAPPORT**

67. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa quatre-vingt-treizième session sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

---

Annexe 1

PROJETS D'AMENDEMENT À L'ANNEXE I DE L'AGR

Fédération de Russie

A. Routes principales

2) Orientation nord-sud

a) Routes repères

**E 115** - Prolonger de Rostov-na-Donu à Novorossijsk

Nouvelle désignation générale : E 115 Jaroslavl - Moskva - Voronezh - Rostov-na-Donu - Krasnodar - Novorossijsk

**E 117** - Nouvelle route E de Mineraljnie Vodi à Megri

Désignation générale : E 117 Mineraljnie Vodi - Naljchik - Vladikavkaz - Tbilisi - Yerevan - Goris - Megri

**E 119** - Nouvelle route E de Moskva à Astara

Désignation générale : E 119 Moskva - Tambov - Povorino - Volgograd - Astrakhan - Makhachkala - Kuba - Baku - Alyat - Astara

**E 121** - Nouvelle route E de Samara à Gorgan

Désignation générale : E 121 Samara - Uralsk - Atyrau - Beineu - Shetpe - Zhetybay - Fetisovo - Bekdash - Turkmenbashi - Gyzylyarbat - frontière de l'Iran (Gorgan)

**E 123** - Nouvelle route E de Chelyabinsk à Nizhiniy Panj (Afghanistan)

Désignation générale : E 123 Chelyabinsk - Kustanay - Esil - Derzhavinsk - Arkalyk - Dzehezkazgan - Kzyl-Orda - Shymkent - Tashkent - Ayni - Dushanbe - Nizhiniy Panj

**E 125** - Nouvelle route E de Petropavlovsk à Torugart (Chine)

Désignation générale : E 125 Petropavlovsk - Kokchetav - Albasar - Akmola - Karaganda - Balkhash - Burylbaytal - Almaty - Bishkek - Naryn - Torugart

**E 127** - Nouvelle route E d'Omsk à Maikapshagai (Chine)

Désignation générale : E 127 Omsk - Pavlodar - Semipalatinsk - Georgiyevka - Maikapshagai

B. Routes d'embranchement, de rocade ou de liaison

**Route E 591 - Supprimer**

**France**A. Routes principales

## 2) Orientation nord-sud

a) Routes repères

**E 25 -** Modification visant à incorporer les villes repères corses suivantes : Bastia - Porto Vecchio - Bonifacio

Nouvelle désignation générale : E 25 Hoek van Holland - Rotterdam - Gouda - Utrecht - 's-Hertogenbosch - Eindhoven - Maastricht - Liège - Bastogne - Arlon - Luxembourg - Metz - St. Avold - Strasbourg - Mulhouse - Basel - Olten - Bern - Lausanne - Genève - Mont-Blanc - Aosta - Ivrea - Vercelli - Alessandria - Genova ... Bastia - Porto Vecchio - Bonifacio ... Porto Torres - Sassari - Cagliari ... Palermo

**Roumanie**B. Routes d'embranchement, de rocade ou de liaison

**E 675 - Nouvelle route E**

Désignation générale : E 675 Constanta - Agigea - Negru Voda/Kardam (frontière RO/BG)

---

Annexe 2

PROJET DE PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 2000-2004 \*

**ACTIVITÉ 02.2 : TRANSPORT ROUTIER**

**02.2.1 Infrastructure routière**

[Priorité : 1]

I. Application et amendement de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR)

Exposé succinct : Pour adapter le réseau routier européen aux besoins futurs et pour l'étendre aux pays d'Asie centrale et du Caucase membres de la CEE, le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) prendra les mesures nécessaires en vue de faire appliquer l'Accord et de modifier s'il y a lieu ses dispositions concernant, en particulier, la structure du réseau et sa numérotation (annexe I), les normes techniques applicables (annexe II) et l'information et la sécurité des usagers, compte tenu de l'évolution des flux de trafic.

Travail à faire :

- a) Examen du réseau de routes E et des conditions auxquelles il devrait répondre, et adoption des amendements nécessaires aux annexes I, [et] II **et III** de l'Accord. (Projet permanent). Résultats escomptés d'ici l'an [2000] 2001 : Examen et adoption, selon qu'il convient, des amendements aux annexes I, [et] II **et III** de l'AGR. **Priorité 1**
- b) Examen de l'AGR compte tenu des nouveaux flux de trafic est-ouest en vue d'introduire dans le réseau de routes E les grandes liaisons routières internationales des États d'Europe orientale, d'Asie centrale et du Caucase membres de la CEE. (Projet permanent). Résultats escomptés d'ici l'an [2000] 2001 : Adoption d'amendements aux annexes I et II à l'AGR, y compris la création de nouvelles routes E en Asie centrale et dans le Caucase. **Priorité 1**
- c) Examen de l'AGR [à la lumière d'autres instruments juridiques connexes de la CEE/ONU, suivi de la Conférence régionale des Nations Unies sur les transports et l'environnement et des activités connexes entreprises par d'autres] en tenant compte des autres **organismes** apparentés de la CEE/ONU et des autres organisations en vue de renforcer les dispositions et les règles de l'AGR qui ont des incidences sur

---

\*Le texte et les éléments de programme nouveaux ou les éléments qui remplacent un texte ancien adopté par le Comité des transports intérieurs à sa soixante et unième session (ECE/TRANS/128/Add.1) sont indiqués en caractères gras; les éléments de programme dont la suppression est proposée figurent entre crochets.



la sécurité routière, la protection de l'environnement et les économies d'énergie. (Projet permanent). Résultats escomptés d'ici l'an [2000] 2001 : Examen des **dispositions de l'annexe II** de l'AGR [du point de vue des conditions de sécurité requises par d'autres organes (par exemple le WP.1)] **ayant trait à la sécurité y compris la sécurité dans les tunnels**; Élaboration de stratégies pour le suivi de la Conférence régionale **dans la mesure où cela concerne l'AGR**.

**Priorité 1**

- d) Réalisation d'un inventaire des paramètres des infrastructures existantes du réseau de routes E afin de permettre une comparaison avec les prescriptions et recommandations énoncées dans l'AGR et analyse de cet inventaire en liaison avec le Recensement de la circulation automobile sur les grandes routes de trafic international en Europe afin de rationaliser la collecte des données (Recensement sur les routes E). (Tous les cinq ans; le prochain aura lieu en 2000). Résultats escomptés d'ici l'an [2000] 2001 : Achever l'application géographique de l'Inventaire de 1994 et l'intégrer avec le Recensement des routes E qui doit être publié tous les cinq ans sous le titre : "Recensement de la circulation routière et Inventaire combinés des normes et paramètres des grandes artères de trafic international en Europe (Recensement et Inventaire des routes E)" (2000-2002).

**Priorité 2**

## II. Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM)

Exposé succinct : Pour contribuer à la construction[, l'entretien et l'exploitation] du réseau TEM dans le cadre d'une infrastructure routière internationale intégrée, le Groupe de travail des transports routiers poursuivra sa coopération étroite avec le TEM.

### Travail à faire :

- a) Évaluation des progrès **en cours et escomptés** [accomplis] dans la réalisation du **réseau** [projet] TEM et examen des possibilités de contribuer à son extension (par exemple, transport combiné, financement). Résultats escomptés d'ici l'an [2000] 2001 : **Directives** [Meilleure appréciation des progrès accomplis par les pays TEM dans] pour le développement [de l'infrastructure] **du projet** TEM.

**Priorité 2**

- b) Examen de l'application éventuelle des résultats obtenus par le projet TEM à la mise en oeuvre de l'AGR compte tenu des résultats de la Conférence d'Helsinki. Résultats escomptés d'ici l'an [2000] 2001 : Information sur la situation des normes du réseau TEM, de manière à permettre une mise en oeuvre efficace de l'AGR [(2001)].

**Priorité 2**

02.2.2 Harmonisation des prescriptions applicables aux opérations de transport international par route et facilitation de ces opérations [Priorité : 1]

Exposé succinct : Pour simplifier et harmoniser les prescriptions concernant le transport international par route et la facilitation de ces opérations, le Groupe de travail des transports routiers élaborera et mettra à jour, si besoin est, les instruments internationaux appropriés et étudiera certains aspects du transport international de voyageurs et de marchandises par route, concernant en particulier la facilitation du transport routier entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale ainsi que la simplification et l'harmonisation des procédures administratives et de la documentation.

Travail à faire :

- a) Mise en oeuvre et amendements de l'AETR. (Projet permanent). Résultats escomptés d'ici [1999-2000] 2001 : Adoption d'un ensemble d'amendements à l'AETR[; I] **afin de prévoir l'inscription** dans l'AETR de l'acceptation du nouveau tachygraphe **numérique** [UE].  
**Priorité 1**
- b) Élaboration **d'une nouvelle version révisée** [de nouvelles dispositions ou d'un nouvel instrument juridique sur la facilitation du transport routier compte tenu, si besoin est,] de la Résolution d'ensemble sur la facilitation des transports routiers **internationaux** (R.E.4). Résultats escomptés d'ici [1999-2000] 2001 : **Consensus sur la** [forme du nouvel instrument proposé par l'IRU et la Roumanie; Réunion du Groupe de travail spécial sur la révision de la R.E.4 (1999-2001)] **nouvelle version de la R.E.4 (2000-2001)**.  
**Priorité 1**
- c) Examen des difficultés, des possibilités et des faits nouveaux en matière de facilitation du franchissement des frontières et examen des possibilités de prendre des mesures efficaces, autres que juridiques, concernant le passage des frontières et les aménagements aux frontières dans le transport routier entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale. Résultats escomptés d'ici [1999-2000] 2001 : **Élaboration, en collaboration avec le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) d'une nouvelle annexe à la Convention sur l'harmonisation des contrôles concernant la facilitation du passage des frontières** [Consensus sur les priorités du suivi dans ce domaine compte tenu des résultats de la Réunion commune sur les problèmes de franchissement des frontières (SC.1/WP.30)].  
**Priorité 1**
- d) Révision de la Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR) afin qu'elle soit plus largement acceptée par les gouvernements. [(1998)] Résultats escomptés d'ici [1999-2000] 2001 : Décision sur l'approche à adopter pour la révision de la CVR ou identification des obstacles à la réforme.  
**Priorité 2**

- e) Examen de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) en vue de l'incorporation de l'échange de données informatisé (EDI), dans les procédures CMR. [(1998)]  
Résultats escomptés d'ici [1999-2000] 2001 : **Élaboration, en collaboration avec Unidroit, d'un protocole à la CMR incorporant l'EDI** [Consensus sur la manière de modifier la CMR pour permettre le traitement informatique (par exemple, révision, protocole, amendement), sur la base des contributions et recommandations du Groupe de travail juridique du CEFACT et des contacts établis avec Unidroit et d'autres parties, selon qu'il convient].  
**Priorité 1**
- f) Examen d'autres instruments juridiques en vigueur concernant le transport routier (par exemple les conventions relatives au régime fiscal des véhicules routiers effectuant des transports internationaux), en vue de vérifier s'ils sont toujours applicables.  
Résultats escomptés d'ici [1999-2000] 2001 : **Évaluation des conventions et stratégies fiscales restées inappliquées, pour raviver l'intérêt et stimuler l'adhésion à celles-ci [(1999-2001)].**  
**Priorité 3**
- g) Examen des questions liées au **système international** [à la facilitation du transport routier international en ce qui concerne les accords interbureaux relatifs à la carte internationale] d'assurance automobile (carte verte). Résultats escomptés d'ici [1999-2000] 2001 : **Encourager et faciliter l'adhésion au système de la carte verte** [Information actualisée sur la situation des accords interbureaux].  
**Priorité 2**
- h) **Promotion de l'harmonisation** des mesures fiscales, en vue d'encourager la rationalisation de leur structure et d'éviter qu'il y ait discrimination fiscale dans le transport routier international.  
Résultats escomptés d'ici [1999-2000] 2001 : **Mise au point de propositions sur l'harmonisation des mesures fiscales dans le transport routier international.** [Examen de la Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers à usage privé en circulation internationale (1956); de la Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers effectuant des transports internationaux de marchandises (1956); de la Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers effectuant des transports internationaux de voyageurs (1956), et décision quant à leur mise à jour].  
**Priorité 1**
- i) **Promotion de l'harmonisation** des restrictions à la circulation routière (par exemple début de l'interdiction de circuler en fin de semaine, types de véhicules, etc.) par l'examen de mesures et de pratiques nationales [pour éviter tout traitement discriminatoire dans le transport routier]. Résultats escomptés d'ici [1999-2000] 2001 : **Étude des mesures et pratiques nationales et examen d'activités complémentaires sur la base de cette étude** [élaboration de stratégies en vue d'éviter tout traitement discriminatoire dans le transport routier].  
**Priorité 2**

Annexe 3

**RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL DES BUREAUX  
DU RÉGIME DE LA CARTE VERTE**

1999 marquait la cinquantième réunion anniversaire du Conseil qui a été créé en mai 1949 par 13 pays membres d'origine. Il compte aujourd'hui 43 pays membres.

Les questions spécifiques étudiées au cours des 12 derniers mois et les principaux thèmes abordés par l'Assemblée générale de 1999 ont été les suivants :

- i) La décision de l'Assemblée générale de 1999 d'élargir le vote à la majorité de 75 % aux modifications de l'Accord uniforme entre les Bureaux, aux modifications du Champ d'application du Régime de la carte verte et à la dissolution du Conseil qui nécessitaient jusque-là l'unanimité.
- ii) Un problème qui se posait depuis longtemps aux Bureaux membres de l'EEE (Espace économique européen) et à la Suisse a été résolu par la signature à Barcelone, en septembre 1998, de l'Accord entre l'EEE et les pays tiers. Par cet accord, tous les membres de l'EEE et la Suisse s'engagent à signer l'Accord uniforme avec un pays tiers lorsque 75 % de ces bureaux l'ont signé bilatéralement et à ne l'annuler que lorsqu'un tiers de ces bureaux souhaite le faire.
- iii) Une révision majeure des deux accords fondamentaux du Conseil des Bureaux, l'Accord uniforme bilatéral entre les bureaux et l'Accord de garantie multilatéral a été entreprise afin d'en harmoniser le contenu tout en les rendant plus clairs.
- iv) Avec l'adoption imminente de la quatrième Directive, le Conseil des Bureaux est essentiellement intéressé par une extension éventuelle de ses dispositions aux Bureaux intéressés qui ne font pas partie de l'Espace économique européen. Le Conseil souhaite participer à toutes les phases du processus de mise au point d'une nouvelle Directive afin de s'assurer que les intérêts des Bureaux et l'expérience concrète qu'ils possèdent en matière de contentieux international soient pris en considération dans toutes les Directives futures.
- v) La réunion des signataires de l'Accord de garantie multilatéral en septembre 1998, a accueilli la Croatie en tant que vingt-troisième pays signataire de l'Accord de garantie multilatéral (entré en vigueur le 1er février 1999). La réunion de 1999 des signataires de l'Accord de garantie multilatéral qui se tiendra en Slovaquie en septembre prochain devrait accueillir Chypre en tant que vingt-quatrième pays signataire.

L'appartenance du Bureau du Moldova au Conseil des Bureaux est entrée en vigueur le 1er juillet 1999. L'Assemblée générale de 1999 a approuvé l'adhésion future de deux nouveaux pays membres, la Lituanie et l'Azerbaïdjan.

Des demandes de renseignements concernant une adhésion future au Conseil des Bureaux ont été reçues récemment de la Géorgie et du Bélarus.

Les difficultés et les retards dans le remboursement des dettes du bureau de la Yougoslavie n'ont pas cessé ces dernières années. Ceci a amené l'Assemblée générale de 1999 à accepter la proposition du Comité directeur prévoyant que si les dettes impayées du bureau de la Yougoslavie ne sont pas remboursées et que des garanties financières ne sont pas mises en place d'ici le 30 novembre 1999, ce Bureau sera suspendu à compter du 1er janvier 2000.

Un nouveau système de contrôle des résultats trimestriels des membres provisoires en matière de paiement des demandes de remboursement a été mis en place en octobre 1998 et les premiers résultats obtenus sont extrêmement positifs.

---

Annexe 4

**PROPOSITION RELATIVE À LA CRÉATION D'UN GROUPE D'EXPERTS MULTIDISCIPLINAIRE  
CHARGÉ D'ÉLABORER DES PROPOSITIONS D'AMENDEMENT À L'AGR ET À D'AUTRES  
INSTRUMENTS JURIDIQUES SUR LA SÉCURITÉ DANS LES TUNNELS**

Préambule

Le Groupe de travail des transports routiers :

- Reconnaissant que la sécurité de la circulation dans les tunnels est de la plus haute importance;
- Tenant compte du nombre important de tunnels routiers et ferroviaires exploités actuellement dans toute l'Europe;
- Considérant la diversité des entreprises et des organisations chargées de la gestion et de l'administration, de l'exploitation, de l'entretien, de la réparation et de la modernisation des tunnels existants;
- Passant en revue la situation de la sécurité de la circulation dans les tunnels et les accidents survenus récemment, en particulier ceux des tunnels du Mont-Blanc et du Tauern;
- Ayant étudié les recommandations déjà formulées par divers groupes de travail du Comité des transports intérieurs et leurs organes subsidiaires, notamment la dix-septième Réunion spéciale sur l'application de l'AGR, tenue à Genève les 28 et 29 juin 1999, qui a prié le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) de favoriser la création d'un groupe d'experts multidisciplinaire chargé d'élaborer des propositions appropriées pour améliorer la sécurité dans les tunnels,

Propose par la présente au Comité des transports intérieurs :

1. La création d'un groupe d'experts multidisciplinaire chargé d'élaborer des propositions appropriées d'amendement à l'AGR ainsi qu'à d'autres instruments juridiques ayant trait à la sécurité de la circulation dans les tunnels.
2. Le projet de *mandat* dudit groupe de travail multidisciplinaire qui aura pour tâche essentielle de mettre au point des "recommandations de prescriptions minima sur la sécurité dans les tunnels de types et de longueurs divers".

Mandat proposé :

- Procéder à un inventaire de tous les tunnels routiers et ferroviaires longs, dans la région de la CEE (par exemple de 1 000 m ou plus);
- Établir une liste de tous les accidents graves de la circulation survenus dans des tunnels en Europe au cours des dernières années

et réunir les conclusions les plus pertinentes pour tous les accidents importants ainsi que les causes de ces accidents (si elles sont connues);

- Obtenir des informations sur les prescriptions de sécurité dans les systèmes de gestion des tunnels;
- Réunir des règlements et des directives sur la sécurité dans les tunnels, élaborés et adoptés par des organisations internationales compétentes (AIPCR, IRU, FRI, CEMT, UIC, etc.);
- Élaborer des recommandations en vue d'améliorer les normes en vigueur sur la conception des tunnels;
- Établir de manière coordonnée des prescriptions de sécurité minimales sur l'exploitation, l'entretien, la réparation, la modernisation, la reconstruction et le réaménagement des tunnels de types et longueurs divers, sous la forme de recommandations et/ou d'amendements à des instruments juridiques existants;
- Ces recommandations et/ou amendements devraient entre autres choses minimiser le risque d'accidents dans les tunnels tout en maximisant l'efficacité économique de leur construction et de leur exploitation.

Il est proposé que le Groupe d'experts multidisciplinaire sur la sécurité dans les tunnels soit au moins composé de membres du WP.1, du SC.1, du SC.2, du WP.15 et du WP.29 ainsi que des organisations internationales compétentes, gouvernementales et non gouvernementales.

Le Groupe d'experts devrait entreprendre ses travaux en juin 2000 et les avoir menés à bien dans le courant de l'automne 2001 avec la présentation desdites recommandations qui seront étudiées par les organes subsidiaires compétents du Comité des transports intérieurs.

---

Annexe 5

**PROPOSITION DE TEXTE SUPPLÉMENTAIRE POUR LE PARAGRAPHE 29 CONCERNANT  
LA RÉVISION DE L'AETR, COMMUNIQUÉ PAR LA REPRÉSENTANTE DE LA FRANCE  
APRÈS LA RÉUNION**

Explication : Le Groupe de travail est convenu, exceptionnellement, d'autoriser la représentante de la France, en tant également que présidente de la Réunion spéciale sur la révision de l'AETR, de présenter des propositions après la réunion sur la partie du rapport relative à la révision de l'AETR (voir le paragraphe 66 du présent rapport). La représentante de la France propose le texte supplémentaire suivant pour le paragraphe 29 (passage nouveau en caractères gras) :

"29. Le représentant de la Commission européenne a informé le Groupe de travail de l'état des travaux entrepris au sein de la Commission européenne pour mettre sous forme finale l'annexe 1B du Règlement (CEE) No 3821/85 définissant les spécifications techniques du nouveau tachygraphe numérique et de la carte de conducteur. Ce document devrait être achevé au printemps de l'année prochaine et probablement publié à l'automne 2000. **À ce propos, il a déclaré que la date de publication serait celle à partir de laquelle le tachygraphe numérique serait un accessoire obligatoire sur les véhicules neufs, dans l'Union européenne. Les premiers véhicules équipés du tachygraphe numérique seraient mis en circulation dans le courant de l'été 2002.** Il a aussi souligné qu'il serait préférable de faire seulement référence dans l'appendice IB de l'AETR à l'annexe IB du Règlement (CEE) No 3821/85 au lieu de la reproduire dans sa totalité, compte tenu de son caractère volumineux (250 pages) et de son contenu hautement technique. Toutefois, de l'avis du représentant de l'IRU, le simple fait de faire référence à un document extérieur pourrait susciter des difficultés pratiques considérables. Enfin, concluant le débat sur la question de la période transitoire proposée de cinq ans, le représentant de la Commission européenne a rappelé que le nouveau tachygraphe qui devrait être incorporé à l'AETR révisé ne concernerait que les véhicules neufs effectuant des transports internationaux."

-----