



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.1/379
28 novembre 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers

Centième session
Genève, 17-19 octobre 2006

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DES TRANSPORTS ROUTIERS
SUR SA CENTIÈME SESSION**

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. PARTICIPATION	1 – 2	3
II. OUVERTURE DE LA SESSION	3 – 6	3
III. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR	7	4
IV. ADOPTION DU RAPPORT DE LA QUATRE-VINGT-DIX-NEUVIÈME SESSION	8	4
V. ACTIVITÉS DES ORGANES DE LA CEE ET DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES PRÉSENTANT UN INTÉRÊT POUR LE GROUPE DE TRAVAIL	9 – 11	4
VI. MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD AETR.....	12 – 19	5
VII. PROJET DE PROTOCOLE ADDITIONNEL À LA CMR.....	20 – 23	7

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
VIII. INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS ROUTIERS	24 – 34	8
a) Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR)	24 – 29	8
i) État des précédents amendements à l'annexe I de l'AGR	24	8
ii) Examen de nouvelles propositions d'amendements à l'AGR.....	25	8
iii) Examen de nouvelles propositions d'amendements à l'annexe I de l'AGR.....	26 – 27	8
iv) Examen de nouvelles propositions d'amendements à l'annexe II de l'AGR	28 – 29	8
b) Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM)	30 – 34	9
IX. HARMONISATION DES PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX OPÉRATIONS DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE ET FACILITATION DE CES OPÉRATIONS	35 – 38	9
a) Examen des questions concernant la facilitation du transport routier international	35 – 38	9
i) Carte internationale d'assurance automobile (Carte verte)	35 – 36	9
ii) Adhésion aux instruments juridiques internationaux de la CEE dans le domaine du transport routier et application desdits instruments.....	37 – 38	10
X. Élection du Bureau	39	10
XI. Questions diverses	40 – 42	10
XII. Adoption des décisions	43	11
ANNEXES		
I. Propositions d'amendements à l'AGR		12
II. Résumé du rapport du Président du Conseil des Bureaux du système de la Carte verte.....		13
III. Projet de protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) concernant la lettre de voiture électronique.....		15

RAPPORT

I. PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail des transports routiers a tenu sa centième session à Genève du 17 au 19 octobre 2006 sous la présidence de M. Jouko Alaluusua (Finlande). Y ont participé des représentants des États membres de la CEE suivants: Allemagne, Bélarus, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Lettonie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Turquie, Ukraine.

2. Étaient également représentés la Commission européenne, la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), le Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM), l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI), la Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement (CNUCED) ainsi que les organisations non gouvernementales suivantes: l'Union internationale des transports routiers (IRU) et le Conseil des Bureaux du système de la Carte verte. La CORTE (Confederation of Organizations in Road Transport Enforcement) y a participé en qualité d'observateur.

II. OUVERTURE DE LA SESSION

3. Le Président du Groupe de travail, M. Jouko Alaluusua, a souhaité la bienvenue aux participants à la centième session du Groupe de travail et les a informés que le Groupe de travail avait presque 60 ans puisqu'il avait été créé le 5 février 1948 par la résolution n° 13 du Comité des transports intérieurs.

4. Dans son introduction, le Directeur de la Division des transports a parlé de la récente réforme de la CEE, qui a fait des transports un domaine d'activité prioritaire. Les gouvernements avaient émis le vœu que les activités relatives à la facilitation du passage des frontières, aux liaisons entre l'Europe et l'Asie, à la Convention TIR et au PPE-TSE soient renforcées et avaient créé deux nouveaux postes d'administrateur dans la Division des transports. Un comité exécutif avait été mis sur pied pour superviser les travaux de la CEE et il avait été décidé qu'à l'avenir la Commission proprement dite ne se réunirait que tous les deux ans. Dans le domaine des transports, le Comité des transports intérieurs (CTI) et son bureau étaient censés, plus tard dans l'année ainsi qu'en 2007, examiner la structure intergouvernementale des organes subsidiaires du CTI. Le Directeur de la Division des transports a également mentionné les conséquences que pourrait avoir, pour les travaux des groupes de travail de la CEE, la récente réforme de la CEMT.

5. Il a informé le Groupe de travail qu'un système de mobilité avait été mis en place à l'ONU, qui prévoyait que les fonctionnaires du Secrétariat devaient changer de poste tous les cinq ans. Une telle mesure compromettrait le travail d'organes tels que le SC.1, qui travaillait sur des questions extrêmement complexes telles que l'AETR. On ne pouvait pas attendre des nouveaux venus qu'ils maîtrisent les questions en jeu et il serait donc très difficile voire impossible, de maintenir les services du secrétariat au même niveau de qualité.

6. Il a encouragé le Groupe de travail à progresser dans des domaines importants tels que l'alignement de l'AETR sur le Règlement n° 561 de l'Union européenne et les aspects pratiques

de l'adoption du tachygraphe numérique par les pays non membres de l'Union européenne. De plus, il a instamment prié les représentants de tout faire pour mettre la dernière main au nouveau protocole à la CMR, qui était inscrit à son ordre du jour depuis plusieurs années. Il a signalé que l'année 2006 marquait le cinquantième anniversaire de la Convention CMR, anniversaire qui avait été célébré par une conférence organisée par l'IRU à Deauville (France). Pour terminer, il a déclaré que le nombre d'adhésions à des instruments administrés par le SC.1 n'avait jamais été aussi élevé qu'au cours de l'année précédente: en effet, 13 pays avaient adhéré à l'AETR, à l'AGR et à la CMR ou à son protocole.

III. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (*point 1 de l'ordre du jour provisoire*)

(Document: TRANS/SC.1/378)

7. L'ordre du jour a été adopté sans modification.

IV. ADOPTION DU RAPPORT DE LA QUATRE-VINGT-DIX-NEUVIÈME SESSION (*point 2 de l'ordre du jour*)

(Document: TRANS/SC.1/377)

8. Le Groupe de travail a adopté le rapport de sa quatre-vingt-dix-neuvième session sans modification.

V. ACTIVITÉS DES ORGANES DE LA CEE ET DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES PRÉSENTANT UN INTÉRÊT POUR LE GROUPE DE TRAVAIL (*point 3 de l'ordre du jour*)

a) Comité des transports intérieurs et ses organes subsidiaires

(Document: ECE/TRANS/166)

9. Le secrétariat a rendu compte au Groupe de travail des conclusions, d'une part, de la soixante-huitième session du Comité des transports intérieurs, tenue en février 2006 et, d'autre part, de la table ronde sur la question de la sûreté dans le domaine des transports, qui avait été organisée pendant cette session. Le Groupe de travail a examiné cette question et, conscient que d'autres organisations s'y intéressaient de plus près, est convenu qu'il devrait veiller à ne pas faire double emploi avec elles. À l'heure actuelle, la CEE n'a pas suffisamment de ressources matérielles et humaines à consacrer à cette question. Pour sa part, la Commission européenne avait lancé deux grandes initiatives sur la sûreté des infrastructures essentielles et la sûreté de la chaîne d'approvisionnement. Le SC.1 a décidé qu'il pourrait améliorer la sûreté en renforçant les dispositions pertinentes des instruments juridiques dont il avait à s'occuper et en tenant compte des questions de sûreté lorsqu'il examinerait la réforme de la structure intergouvernementale des organes de la CEE traitant des questions de transport.

b) Organisations internationales

10. Le représentant de l'IRU a rendu compte au Groupe de travail des activités récemment menées par son organisation, notamment son dernier congrès mondial, tenu à Dubaï en mars 2006. Il a souligné que les priorités de son organisation restaient le développement durable

et la facilitation des transports routiers. La sûreté était aussi au centre des préoccupations de l'IRU comme en témoignait sa collaboration avec la CEMT sur des questions comme les attaques de conducteurs et la sécurisation des aires de stationnement. Il a annoncé que la quatrième Conférence des transports routiers Europe/Asie de l'IRU se tiendrait les 14 et 15 juin 2007 à Varsovie.

11. Le Secrétaire général de la CORTE (Confederation of Organizations in Road Transport Enforcement) a présenté son organisation, qui avait été créée en 2004 à Bruxelles. Cette organisation rassemble au niveau européen des organes nationaux de plusieurs États membres, ayant des responsabilités dans le domaine des transports routiers. Elle compte parmi ses membres 17 États membres de l'Union européenne et 7 Parties contractantes à l'AETR non membres de l'Union européenne. Parmi les organes qui la composent, figurent des organes chargés de faire appliquer les lois, la police, des ministères des transports et des transporteurs. CORTE est une association internationale à but non lucratif de droit belge qui a demandé à obtenir le statut consultatif auprès du Conseil économique et social de l'ONU.

VI. MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD AETR (point 4 de l'ordre du jour)

(Documents: ECE/TRANS/SC.1/2006/2, ECE/TRANS/SC.1/AC.6/6, ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1/Rev.1, ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/2, ECE/TRANS/SC.1/2006/7, ECE/TRANS/SC.1/2006/8, ECE/TRANS/SC.1/2006/9 et documents informels n^{os} 3 et 4)

a) État de l'AETR et des précédents amendements

12. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat que l'Ukraine, l'Arménie et l'Albanie avaient adhéré à l'AETR en 2006. Le secrétariat a appelé l'attention du Groupe de travail sur la version consolidée mise à jour de l'AETR (ECE/TRANS/SC.1/2006/2) et a indiqué qu'il espérait finaliser la version anglaise (et si possible française) de l'appendice IB (plus de 250 pages) adaptée au contexte de l'AETR avant la fin 2006 de manière à pouvoir soumettre le texte en vue de sa traduction en russe. Le SC.1 a remercié le secrétariat pour le travail effectué.

b) Élaboration d'amendements nouveaux

13. Le représentant de la Commission européenne a rappelé le contexte des dernières dispositions adoptées par l'UE en matière de temps de conduite et de repos (Règlement 561/2006/CE). Il s'est félicité que le groupe de travail spécial sur la révision de l'AETR se soit réuni en mai 2006, ce qui avait permis de procéder à un premier examen des projets d'amendements visant à mettre en harmonie l'AETR avec les nouvelles dispositions communautaires. Il a souligné la nécessité de parvenir à une harmonisation au plan européen en la matière. De son côté, le Président du groupe de travail spécial sur l'AETR, M. Piscitelli (Luxembourg), a présenté les résultats de la réunion de mai en soulignant les principaux points de divergence, à savoir les 45 heures de repos toutes les deux semaines et l'extraterritorialité des sanctions à l'égard des entreprises de transport, sur lesquels les délégations de la Fédération de Russie, de l'Ukraine, de la Bélarus ont émis de fortes réserves. Le représentant de la Fédération de Russie a présenté dans le détail le document informel n^o 3 dans lequel est explicitée la position de son pays sur les propositions d'amendement figurant dans le document ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1, lequel a ensuite été révisé. S'agissant de l'utilisation, dans

l'article 1 f) de l'AETR, de l'expression «masse maximale autorisée» au lieu de l'expression «poids maximal autorisé», le représentant de la Turquie a indiqué que son pays préférerait la deuxième expression à la première .

14. Le SC.1 a ensuite procédé à un échange de vues général sur les problèmes qui avaient été évoqués, notamment l'application de l'AETR dans l'Union européenne pendant la période de transition, question qui avait été soulevée par les délégations de la Fédération de Russie et de l'Ukraine. Devant les difficultés rencontrées, le SC.1 a demandé la tenue d'une nouvelle session du groupe spécial sur l'AETR et a estimé que, pour que cette réunion soit fructueuse, il était nécessaire de préparer au préalable des propositions constructives. À cette fin, il a été décidé de créer un groupe de travail informel pour mettre en évidence, sur la base du nouveau texte figurant dans le document ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1/Rev.1, les solutions qui pourraient être apportées aux problèmes en suspens. Ce groupe se réunirait les 11 et 12 janvier 2007 et comprendrait, au minimum, des représentants de la Commission européenne, de la Fédération de Russie, de la France, de l'Ukraine, de la Suède, des Pays-Bas, du Luxembourg, du secrétariat de la Division des Transports et de l'IRU. L'IRU s'est offert à organiser cette réunion, qui se tiendrait à Bruxelles, et à assurer l'interprétation en anglais et en russe. Toutefois, les invitations seraient envoyées par le secrétariat de la CEE-ONU. Ce dernier a rappelé la nécessité de présenter les propositions pour la réunion AETR, qui aura lieu du 14 au 16 mai 2007, avant la fin février 2007 de manière à pouvoir obtenir dans les temps les documents dans les trois langues officielles. Plusieurs délégations ont mis en avant les difficultés que rencontreront les contrôleurs et les conducteurs pendant la période transitoire entre la date d'entrée en vigueur du règlement communautaire (11 avril 2007) et celle des nouveaux amendements à l'AETR. C'est pourquoi, il a été demandé que tout soit fait pour que cette période soit la plus courte possible.

15. Le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/2 où est envisagée la possibilité d'ouvrir l'AETR à des États non membres de la CEE. Le SC.1 a accepté le principe d'un tel élargissement mais a estimé que la question devrait être réexaminée à une date ultérieure, une fois achevés les débats actuellement en cours sur le temps de conduite et le temps de repos. Le représentant des Pays-Bas a réservé la position de son pays sur cette question en raison des difficultés qui pourraient, selon lui, entraver l'échange d'informations (exigé par l'AETR) avec des pays non européens.

16. Concernant le document ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/7 visant à créer un nouvel appendice à l'AETR dans lequel des formulaires pourraient être ajoutés, il a été décidé que son contenu serait examiné lors de la réunion du groupe spécial sur l'AETR de mai 2007. Toutefois, plusieurs délégations ont apporté leur soutien de principe à l'insertion de telles dispositions. La Commission européenne a indiqué qu'elle travaillait sur l'harmonisation de plusieurs formulaires.

c) Questions pratiques relatives à la mise en œuvre du tachygraphe numérique

17. Le représentant de la Commission européenne a présenté le document ECE/TRANS/SC.1/2006/8 où sont décrites les mesures que les Parties contractantes à l'Accord non membres de l'UE pourraient prendre au cours de la période de transition de quatre ans précédant l'introduction du tachygraphe numérique pour faire en sorte que tous les tachygraphes numériques utilisés dans leurs parcs de véhicules soient activés et étalonnés comme il convient.

Il a également présenté brièvement le projet que doivent mettre en œuvre les pays AETR pour introduire le tachygraphe numérique sur leur territoire (ECE/TRANS/SC.1/2006/9). Il a souligné le besoin de réfléchir aux conséquences juridiques et pratiques de l'introduction du tachygraphe numérique.

18. Certaines propositions contenues dans ces documents ont donné lieu à des interrogations de la part de la Fédération de Russie et de l'Ukraine, notamment en ce qui concerne le problème de l'étalonnage suite à une panne de l'appareil de contrôle (ECE/TRANS/SC.1/2006/8) et le processus d'obtention des clefs cryptographiques visées au point 2 du document ECE/TRANS/SC.1/2006/9. Il a été rappelé que d'après le document ECE/TRANS/SC.1/2006/8, un tachygraphe numérique peut être utilisé sur des véhicules non immatriculés dans l'UE avant la délivrance des cartes de conducteur et d'atelier à condition d'avoir été étalonné par un atelier agréé lors de son premier passage sur le territoire de l'Union européenne. Il a été demandé au groupe spécial sur l'AETR d'examiner ces deux documents en détail à sa réunion de mai 2007.

19. Le secrétariat a rappelé les réserves formulées par le Directeur de la Division des transports au sujet de la proposition visant à associer le secrétariat à la gestion de certaines tâches. Le SC.1 a estimé qu'il faudrait clarifier les aspects juridiques de cette proposition, compte tenu des dispositions actuelles de l'AETR, et prendre en considération les incidences éventuelles d'une telle mesure sur la charge de travail du secrétariat.

VII. PROJET DE PROTOCOLE ADDITIONNEL À LA CMR (point 5 de l'ordre du jour)

(Documents: ECE/TRANS/SC.1/2005/1/Rev.1, ECE/TRANS/SC.1/2006/1 et documents informels INF.1 et INF.2)

20. Le SC.1 a examiné en détail deux projets de protocole additionnel à la CMR présentés respectivement par Unidroit et l'UNCITRAL (ECE/TRANS/SC.1/2005/1/Rev.1) et par l'IRU (ECE/TRANS/SC.1/2006/1). Ayant constaté que la majorité des pays soutenait le projet de texte présenté par Unidroit et l'UNCITRAL, le SC.1 a procédé à l'examen approfondi de ce projet.

21. S'agissant de l'article 3.3 («Les indications qui y sont inscrites doivent être accessibles à tout ayant droit.»), il a été souligné que le présent protocole n'aurait pas d'incidence sur les questions relevant du droit public, telles que le traitement des marchandises dangereuses.

22. Après y avoir incorporé des modifications proposées par un groupe de travail restreint, le SC.1 a adopté le texte définitif du Protocole additionnel à la CMR, tel qu'il est reproduit à l'annexe 3. Le secrétariat a informé le SC.1 que le texte définitif serait envoyé à la Section des traités de l'ONU à New York afin que les dispositions finales puissent être vérifiées.

23. Après la centième session, le représentant de l'Allemagne et la Section des traités de l'ONU ont proposé d'apporter de nouvelles modifications respectivement au texte et aux dispositions finales. Le secrétariat ne pouvant incorporer ces modifications sans l'approbation officielle du SC.1, celui-ci sera de nouveau saisi, à sa cent unième session, en octobre 2007, du texte ainsi modifié, pour adoption définitive.

VIII. INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS ROUTIERS *(point 6 de l'ordre du jour)*

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

(Documents: ECE/TRANS/SC.1/2006/4, ECE/TRANS/SC.1/2006/3, ECE/TRANS/SC.1/AC.5/40)

i) État des précédents amendements à l'annexe I de l'AGR

24. Le Groupe de travail a été informé que les projets d'amendements aux annexes I et II de l'AGR, adoptés par le SC.1 à sa quatre-vingt-dix-huitième session en 2004 (TRANS/SC.1/375, annexe 1, et Add. 2) étaient entrés en vigueur le 7 janvier 2006. Les projets d'amendements à l'annexe I de l'AGR concernant les nouvelles routes «E» ou l'extension de routes «E» en Bulgarie, Suède et Turquie, adoptés par le SC.1 à sa quatre-vingt-dix-neuvième session (TRANS/SC.1/377, annexe 1) ont été communiqués aux Parties contractantes par le Secrétaire général, le 23 février 2006, dans la notification dépositaire C.N.160.2006.TREATIES-1. Ils ont été considérés comme acceptés le 23 août 2006 et entreront en vigueur le 23 novembre 2006.

ii) Examen de nouvelles propositions d'amendements à l'AGR

25. Le Groupe de travail a adopté une proposition des Pays-Bas et du secrétariat visant à modifier l'article 9 de l'AGR afin qu'il dispose explicitement qu'une Partie contractante qui a formulé une objection à un projet d'amendement à l'annexe II de l'AGR ne sera pas liée par cet amendement si celui-ci entre en vigueur (ECE/TRANS/SC.1/2006/4). Ce projet d'amendement est reproduit à l'annexe 1 du présent rapport.

iii) Examen de nouvelles propositions d'amendements à l'annexe I de l'AGR

26. Le Groupe de travail a adopté une proposition de nouvelle route «E» communiquée par l'Estonie (ECE/TRANS/SC.1/2006/3). On trouvera l'amendement correspondant dans l'annexe I du présent rapport.

27. Le secrétariat a indiqué qu'une nouvelle carte du réseau AGR reprenant l'ensemble des amendements adoptés depuis 2003 devrait être publiée au début de 2007.

iv) Examen de nouvelles propositions d'amendements à l'annexe II de l'AGR

28. Le Président de la Réunion spéciale sur l'application de l'AGR a rendu compte de la réunion tenue le 9 juin 2006 (ECE/TRANS/SC.1/AC.5/40). En ce qui concerne la proposition de la France concernant l'inspection de la sécurité des routes (TRANS/SC.1/2005/5), la Réunion spéciale a estimé qu'il était trop tôt pour se lancer dans une discussion approfondie étant donné que la Commission européenne travaillait actuellement à l'élaboration d'une directive sur cette question.

29. Le SC.1 a examiné les projets d'amendements à l'annexe II de l'AGR proposés par la Réunion spéciale et a adopté ces projets révisés, qui sont reproduits à l'annexe I du présent rapport. Le Groupe de travail a invité le secrétariat à communiquer au Secrétaire général des Nations Unies tous les projets d'amendements figurant à l'annexe I aux fins de notification à l'ensemble des Parties contractantes.

b) Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM)

(Document: ECE/TRANS/SC.1/2006/5)

30. Le Directeur du projet TEM, M. Marian Hantak, a rappelé les objectifs du projet TEM et a informé le Groupe de travail de l'état d'avancement du projet, dont il est rendu compte dans le document ECE/TRANS/SC.1/2006/5. Il a informé le Groupe de travail que l'Arménie et la Slovénie avaient été admises comme nouveaux membres.

31. Il a rappelé que le Plan directeur du TEM définissait une stratégie visant à répondre aux besoins des États membres du TEM dans le domaine de l'infrastructure des transports routiers et qu'il avait recensé et hiérarchisé 319 projets. Le Plan directeur du TEM contribuait grandement à l'extension du réseau TEN-T et à la mise en place effective des corridors de transport paneuropéen.

32. Conformément aux conclusions et recommandations du Plan directeur du TEM qui ont été approuvées, certaines interventions et activités de suivi ont été envisagées pour encourager la mise en œuvre du Plan directeur et faire connaître ses résultats.

33. À l'invitation de la Direction générale de l'énergie et des transports de la Commission européenne, le Directeur du projet TEM ainsi que le Directeur de la Division des transports de la CEE et son conseiller régional ont participé à une réunion de coordination, qui s'est tenue le 1^{er} février 2006 à Bruxelles et qui a notamment porté sur les résultats de la mise en œuvre du Plan directeur.

34. Le Groupe de travail a exprimé sa gratitude au Directeur du projet et a affirmé qu'il continuait d'appuyer le projet TEM.

IX. HARMONISATION DES PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX OPÉRATIONS DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE ET FACILITATION DE CES OPÉRATIONS *(point 7 de l'ordre du jour)***a) Examen des questions concernant la facilitation du transport routier international**

(Document: ECE/TRANS/SC.1/2006/6)

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

35. Le Président du Conseil des Bureaux, M. Ulf Blomgen, a informé le Groupe de travail des derniers faits et événements récents relatifs au système de la carte internationale d'assurance automobile sur la base du document ECE/TRANS/SC.1/2006/6 dont on trouvera un résumé à l'annexe 2 du présent rapport.

36. Le Président du Conseil des Bureaux a insisté une nouvelle fois sur le problème de la non-assurance, qui était très préoccupant et qui se posait avec une acuité particulière en Europe de l'Est. Une enquête menée peu de temps auparavant par la Commission européenne avait montré que dans plusieurs États membres de l'UE, le taux de non-assurance se situait entre 5 et 10 %. Le problème se compliquait du fait de la grande diversité des méthodes utilisées par les pays pour calculer le taux de non-assurance au plan national. Un pays ayant appliqué différentes

méthodes de calcul avait noté une variation de 3 à 23 % de ses estimations de non-assurance. Les expériences menées en Europe occidentale avaient montré qu'il n'existait pas de moyen simple ou rapide pour réduire le niveau de non-assurance et qu'il fallait commencer par adopter une méthode standard de mesure du taux de non-assurance, qui serait appliquée dans tous les pays.

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

37. Le secrétariat a donné des informations sur l'état des adhésions aux instruments juridiques de la CEE-ONU dans le domaine du transport routier. L'Albanie, l'Arménie et l'Ukraine avaient adhéré à l'AETR, portant à 46 le nombre total de Parties contractantes à cet instrument.

L'Albanie, l'Arménie et Moldova avaient adhéré à l'AGR, ce qui portait à 36 le nombre total de Parties contractantes à cet instrument. L'Albanie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan et le Liban avaient adhéré à la CMR, portant à 50 le nombre total de Parties contractantes à cet instrument. Enfin, l'Arménie, le Liban et la République tchèque avaient adhéré au Protocole à la CMR, portant à 34 le nombre total de Parties contractantes à cet instrument.

38. Il a été rappelé que des renseignements détaillés et actualisés sur l'état des instruments juridiques étaient disponibles sur le site Internet de la Division des transports de la CEE-ONU à l'adresse suivante: <http://unece.org/trans/conventn/legalsnt.html>.

X. ÉLECTION DU BUREAU (*point 8 de l'ordre du jour*)

39. Conformément à son Règlement intérieur, le Comité a élu les membres de son bureau pour ses cent unième et cent deuxième sessions. M. Jouko Alaluusua (Finlande) a été réélu Président et M. Bob Oudshoorn (Pays-Bas) a été élu Vice-Président.

XI. QUESTIONS DIVERSES (*point 9 de l'ordre du jour*)

40. Le Groupe de travail a été informé que sa cent unième session se tiendrait du 16 au 18 octobre 2007.

41. Le Groupe de travail a examiné un document informel présenté par son Président en réponse à une demande de propositions relatives à la structure intergouvernementale des organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs (CTI) formulée par le Directeur de la Division des transports. Tous les présidents des organes subsidiaires ont été invités à formuler des propositions qui seraient examinées par le CTI et son bureau.

42. Dans ce document informel, il était notamment proposé que le SC.1 scinde ses travaux en deux parties et consacre une session à l'infrastructure et une autre à la facilitation des transports. La session consacrée aux questions relatives à l'infrastructure pourrait se tenir juste avant ou juste après les réunions du projet TEM ou les réunions du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) et la session consacrée à la facilitation des transports pourrait se tenir parallèlement à la CEMT. Plusieurs pays ont émis des réserves sur les propositions qui avaient été formulées.

XII. ADOPTION DES DÉCISIONS (*point 10 de l'ordre du jour*)

43. Le Groupe de travail a adopté le relevé des décisions qu'il a prises à sa centième session sur la base d'un projet établi par le secrétariat. Le présent rapport, établi par le secrétariat en coopération avec le Président du Groupe de travail, sera soumis au SC.1 pour adoption à sa cent unième session.

Annexe I

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À L'AGR

1. Article 9, paragraphe 5, modifier comme suit:

«Tout amendement accepté sera communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur trois mois après la date de cette communication **pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui, dans le délai de six mois mentionné à l'article 9.4, auront déclaré qu'elles n'acceptent pas tout ou partie de cet amendement.**».

2. Annexe I, modifier comme suit:

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

Nouvelle route E 264 de Jõhvi (Estonie) à Incukalns (Lettonie)

Désignation générale

E 264: Jõhvi – Tartu – Valga – Valka – Valmiera – Incukalns

3. Annexe II, modifier comme suit:

III.3.1

Quatrième paragraphe, modifier comme suit:

«Des mesures d'exploitation **visant à accroître temporairement la capacité, telles que la circulation à contresens, la limitation de la vitesse et la réduction de la largeur des voies**, peuvent aussi permettre d'assurer la fluidité du trafic dans certaines conditions particulières **et pendant certaines périodes.**».

III.3.2

Deuxième paragraphe, modifier comme suit:

«La largeur minimum recommandée de l'accotement va de 2,50 m pour les routes ordinaires à 3,25 m pour les autoroutes. Elle peut être réduite sur les tronçons difficiles en terrain montagneux et sur les tronçons qui traversent des zones fortement urbanisées, **comportant des ouvrages tels que sauts-de-mouton, viaducs, ponts et tunnels** ainsi que sur les tronçons équipés de voies d'accélération ou de décélération.».

Annexe II

RÉSUMÉ DU RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL DES BUREAUX DU SYSTÈME DE LA CARTE VERTE

La quarantième Assemblée générale du Conseil des Bureaux (CoB) s'est tenue cette année les 1^{er} et 2 juin 2006 à Sofia. Les principales questions traitées par le Conseil au cours des douze derniers mois sont évoquées ci-dessous.

1. Le CoB a créé un Groupe de travail pour examiner la sécurité de la Carte verte. Le problème des cartes vertes falsifiées est particulièrement grave dans certains pays d'Europe de l'Est. Le Groupe de travail a proposé de conserver le modèle unique de Carte verte mais d'autoriser les bureaux à y introduire des éléments de sécurité tels que des hologrammes.
2. Pour limiter l'utilisation inappropriée de l'assurance frontière, l'Assemblée générale de 2006 a décidé qu'une assurance frontière pouvait être émise en association avec une Carte verte dans les territoires de l'EEE et la Suisse pour les véhicules immatriculés en dehors de l'EEE mais qu'elle ne pouvait être émise en dehors du territoire de l'EEE.
3. Le Conseil a créé un petit groupe de travail pour examiner la solidité et la stabilité financière du système de la Carte verte et des 44 Bureaux et marchés d'assurance qui le composent dans l'hypothèse de la survenance de sinistres majeurs ou catastrophiques.
4. Le CoB a établi que la non-assurance est un grave problème, en particulier dans les pays d'Europe de l'Est. Un des problèmes mis en évidence est la grande diversité de méthodes utilisées par les pays pour calculer le taux de non-assurance au plan national.
5. La CEE-ONU a invité le Conseil des Bureaux à assister aux réunions du Groupe de Travail de la sécurité et la circulation routières (WP.1) en qualité d'observateur. Le CoB examinera de quelle manière il pourrait participer aux manifestations organisées par la CEE dans le domaine de la sécurité routière.
6. La Bulgarie et la Roumanie sont, toutes deux, appelées à devenir signataires de l'Accord multilatéral avant de se joindre à l'UE mais ceci pourrait être différé en raison du temps qu'il faudra pour ramener le niveau relativement élevé de la non-assurance dans ces deux pays à des niveaux acceptables.
7. L'Assemblée générale a confirmé la décision du Comité de direction de continuer à superviser le Bureau responsable du territoire de la Serbie et du Monténégro.

8. L'Association Russe des Assureurs Automobiles (RAMI) mène des négociations avec le Conseil des Bureaux depuis 2002. Elle reçoit désormais un soutien financier de l'Union européenne afin de mettre sur pied la base technique de l'infrastructure du système de la Carte verte, tâche qui devrait être menée à bien d'ici fin 2006.

9. Le secrétariat du Conseil des Bureaux a été transféré de Londres à Bruxelles le 1^{er} juillet 2006. Les nouveaux locaux du secrétariat sont situés avenue Louise, dans un quartier central doté de bonnes infrastructures.

Annexe III

PROJET DE PROTOCOLE ADDITIONNEL À LA CONVENTION RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR ROUTE (CMR) CONCERNANT LA LETTRE DE VOITURE ÉLECTRONIQUE

LES PARTIES AU PRÉSENT PROTOCOLE,

ÉTANT PARTIES à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), faite à Genève, en date du 19 mai 1956,

DÉSIREUSES de compléter ladite Convention afin de faciliter l'établissement optionnel de la lettre de voiture par les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement électroniques des données,

SONT CONVENUES de ce qui suit:

Article premier

Définitions

Aux fins du présent Protocole, on entend par:

«Convention», la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR);

«Communication électronique», l'information générée, envoyée, reçue ou conservée par des moyens électroniques, optiques, numériques ou des moyens équivalents de sorte que l'information communiquée soit accessible pour être consultée ultérieurement;

«Lettre de voiture électronique», une lettre de voiture dont les indications proviennent d'un ou plusieurs messages émis au moyen d'une communication électronique par un transporteur, un expéditeur ou toute autre partie intéressée à l'exécution d'un contrat de transport auquel la Convention s'applique, y compris les indications logiquement associées à la communication électronique sous forme de données jointes ou autrement liées à cette communication électronique au moment de son établissement ou ultérieurement de manière à en faire partie intégrante;

«Signature électronique», des données sous forme électronique qui sont jointes ou liées logiquement à d'autres données électroniques et qui servent de méthode d'authentification.

Article 2

Champ d'application et portée de la lettre de voiture électronique

1. Sous réserve des dispositions du présent Protocole, la lettre de voiture visée à la Convention, ainsi que toute demande, déclaration, instruction, ordre, réserve ou autre

communication concernant l'exécution d'un contrat de transport auquel la Convention s'applique, peuvent être établies par communication électronique.

2. La lettre de voiture conforme aux dispositions du présent Protocole est considérée comme équivalente à la lettre de voiture visée à la Convention et, de ce fait, a la même force probante et les mêmes effets que cette dernière.

Article 3

Authentification de la lettre de voiture électronique

1. La lettre de voiture électronique est authentifiée par les parties au contrat de transport moyennant une signature électronique fiable garantissant son lien avec la lettre de voiture électronique. La fiabilité du procédé de signature électronique est présumée, jusqu'à preuve contraire, lorsque la signature électronique:

- a) Est liée uniquement au signataire;
- b) Permet d'identifier le signataire;
- c) A été créée par des moyens que le signataire puisse garder sous son contrôle exclusif; et
- d) Est liée aux données auxquelles elle se rapporte de telle sorte que toute modification ultérieure des données soit détectable.

2. La lettre de voiture électronique peut aussi être authentifiée par tout autre procédé d'authentification électronique permis par la législation du pays où la lettre de voiture électronique a été établie.

3. Les indications qui y sont inscrites doivent être accessibles à toute personne autorisée.

Article 4

Conditions d'établissement de la lettre de voiture électronique

1. La lettre de voiture électronique contient les mêmes indications que la lettre de voiture visée par la Convention.

2. Le procédé employé pour l'établissement de la lettre de voiture électronique doit garantir l'intégrité des indications qu'elle contient à compter du moment où elle a été établie pour la première fois sous sa forme définitive. Il y a intégrité des indications lorsque celles-ci sont restées complètes et n'ont pas été altérées, exception faite de tout ajout et de toute modification intervenant dans le cours normal de la communication, de la conservation et de l'exposition.

3. Les indications contenues dans la lettre de voiture électronique peuvent être complétées ou modifiées dans les cas admis par la Convention. La procédure employée pour compléter ou modifier la lettre de voiture électronique doit permettre la détection en tant que telle de tout

complément ou toute modification et assurer la préservation des indications originales de la lettre de voiture électronique.

Article 5

Mise en œuvre de la lettre de voiture électronique

1. Les parties intéressées à l'exécution du contrat de transport conviennent des procédures et de leur mise en œuvre pour se conformer aux dispositions du présent Protocole et de la Convention, notamment en ce qui concerne:

- a) La méthode pour établir et remettre cette lettre à la partie intéressée;
- b) L'assurance que la lettre de voiture électronique conservera son intégrité;
- c) La façon dont le titulaire des droits découlant de la lettre de voiture électronique peut démontrer qu'il en est le titulaire;
- d) La façon dont il est donné confirmation que la livraison au destinataire a eu lieu;
- e) Les procédures permettant de compléter ou de modifier la lettre de voiture électronique; et
- f) Les procédures de remplacement éventuel de la lettre de voiture électronique par une lettre de voiture établie par d'autres moyens.

2. Les procédures énoncées au paragraphe 1 doivent être mentionnées dans la lettre de voiture électronique et être aisément vérifiables.

Article 6

Documents complétant la lettre de voiture électronique

1. Le transporteur remet à l'expéditeur, à la demande de celui-ci, un récépissé des marchandises et toute indication nécessaire pour l'identification de l'envoi et l'accès à la lettre de voiture visée par le présent Protocole.

2. Les documents visés à l'article 6, paragraphe 2 g), et l'article 11 de la Convention peuvent être fournis par l'expéditeur au transporteur sous forme de communication électronique, si ces documents existent sous cette forme, et si les parties ont convenu des procédures permettant d'établir un lien entre ces documents et la lettre de voiture visée par le présent Protocole dans des conditions de nature à en garantir l'intégrité.

DISPOSITIONS FINALES

Article 7

Signature, ratification, adhésion

1. Le présent Protocole sera ouvert à la signature des États qui sont signataires de la Convention ou y ont adhéré et qui sont soit membres de la Commission économique pour l'Europe, soit admis à cette Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de cette Commission.
2. Le présent Protocole restera ouvert à l'adhésion de tout État visé au paragraphe 1 du présent article et qui est partie à la Convention.
3. Les États susceptibles de participer à certains travaux de la Commission économique pour l'Europe en application du paragraphe 11 du mandat de cette Commission et qui ont adhéré à la Convention peuvent devenir parties contractantes au présent Protocole en y adhérant après son entrée en vigueur.
4. Le présent Protocole sera ouvert à la signature à Genève du ... au ... inclus. Après cette date, il sera ouvert à l'adhésion.
5. Le présent Protocole est sujet à ratification après que l'État concerné aura ratifié la Convention ou y aura adhéré.
6. La ratification ou l'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
7. Tout instrument de ratification ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement au présent Protocole à l'égard de toutes les Parties contractantes ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard desdites Parties, est réputé s'appliquer au Protocole modifié par l'amendement.

Article 8

Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entrera en vigueur le 90^e jour après que cinq des États mentionnés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 7 du présent Protocole auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion.
2. Pour chaque État qui le ratifiera ou y adhérera après que cinq États auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion, le présent Protocole entrera en vigueur le 90^e jour qui suivra le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion dudit État.

Article 9

Dénonciation

1. Chaque Partie contractante pourra dénoncer le présent Protocole par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
2. La dénonciation prendra effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.
3. Toute Partie contractante qui cessera d'être partie à la Convention cessera à la même date d'être partie au présent Protocole.

Article 10

Abrogation

Si, après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le nombre de Parties contractantes se trouve, par suite de dénonciations, ramené à moins de cinq, le présent Protocole cessera d'être en vigueur à partir de la date à laquelle la dernière de ces dénonciations prendra effet. Il cessera également d'être en vigueur à partir de la date à laquelle la Convention elle-même cessera d'être en vigueur.

Article 11

Déclaration concernant l'application à des territoires

1. Tout État pourra, lors du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, que le présent Protocole sera applicable à tout ou partie des territoires qu'il représente sur le plan international et pour lesquels il a fait une déclaration conformément à l'article 46 de la Convention. Le présent Protocole est applicable au territoire ou aux territoires mentionnés dans la notification à compter du 90^e jour après réception de ladite notification par le Secrétaire général ou, si à ce jour le Protocole n'est pas encore entré en vigueur, à compter de son entrée en vigueur.
2. Tout État qui aura fait, conformément au paragraphe précédent, une déclaration ayant pour effet de rendre le présent Protocole applicable à un territoire qu'il représente sur le plan international pourra, conformément à l'article 9 ci-dessus, dénoncer le Protocole séparément en ce qui concerne ledit territoire.

Article 12

Différend

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Protocole que les Parties n'auraient pu régler par voie de négociation ou

par un autre mode de règlement pourra être porté, à la requête d'une quelconque des Parties contractantes intéressées, devant la Cour internationale de Justice, pour être tranché par elle.

Article 13

Réserves

1. Chaque Partie contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera le présent Protocole ou y adhèrera, déclarer, par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qu'elle ne se considère pas liée par l'article 12 du présent Protocole. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l'article 12 envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve.
2. La déclaration visée au paragraphe 1 du présent article peut être retirée à tout moment par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
3. Aucune autre réserve au présent Protocole ne sera admise.

Article 14

Convocation d'une conférence diplomatique

1. Après que le présent Protocole aura été en vigueur pendant trois ans, toute Partie contractante pourra, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence à l'effet de réviser le présent Protocole. Le Secrétaire général notifiera cette demande à toutes les Parties contractantes et convoquera une conférence de révision si, dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui, le quart au moins des Parties contractantes lui signifient leur assentiment à cette demande.
2. Si une conférence est convoquée conformément au paragraphe précédent, le Secrétaire général en avisera toutes les Parties contractantes et les invitera à présenter, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles souhaiteraient voir examiner par la Conférence. Le Secrétaire général communiquera à toutes les Parties contractantes l'ordre du jour provisoire de la Conférence, ainsi que le texte de ces propositions, trois mois au moins avant la date d'ouverture de la Conférence.
3. Le Secrétaire général invitera, à toute conférence convoquée conformément au présent article, tous les États visés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 7, ainsi que les États devenus parties contractantes en application du paragraphe 3 de l'article 7 du présent Protocole.

Article 15

Notifications aux États

Outre les notifications prévues à l'article 13, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera aux États visés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 7 du présent Protocole,

ainsi qu'aux États devenus parties contractantes en application du paragraphe 3 de l'article 7 du présent Protocole:

- a) Les ratifications et adhésions en vertu de l'article 7;
- b) Les dates auxquelles le présent Protocole entrera en vigueur conformément à l'article 8;
- c) Les dénonciations en vertu de l'article 9;
- d) L'abrogation du présent Protocole conformément à l'article 10;
- e) Les déclarations et notifications reçues conformément à l'article 11;
- f) Les déclarations et notifications reçues conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 13.

Article 15

Dépositaire

Après le ..., l'original du présent Protocole sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à chacun des États visés aux paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 7 du présent Protocole.

FAIT à Genève, le ..., en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Protocole au nom de:
